

**E' mancato
il poker
della 312 T**

domenica **SPRINT**

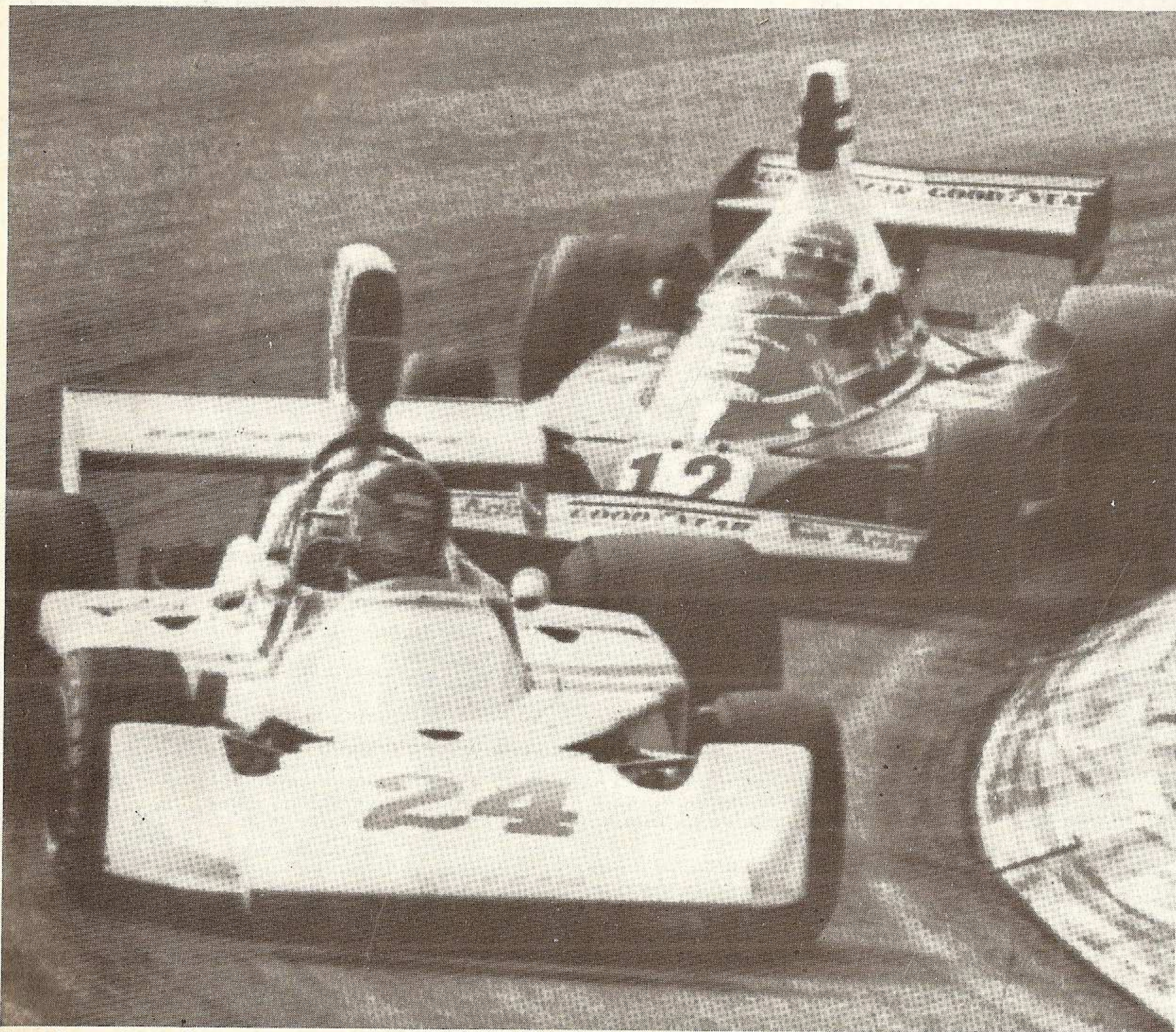
Il mondiale - piloti F.1 al giro di boa olandese con **NIKI LAUDA** campione d'estate, ma...

Stavolta il viso di Lauda tradisce la tensione della lunga rincorsa ad Hunt, che da « cacciatore », secondo il significato del suo cognome, si è questa volta trasformato in lepre imprendibile per le Ferrari, che comunque con il secondo posto di Lauda ed il terzo di Regazzoni consolidano il loro primato in vetta al mondiale piloti e nella classifica costruttori F. 1



JAMES HUNT da Zandvoort annuncia il tentativo di controffensiva contro lo strapotere delle **FERRARI** (ma un ritardo l'ha aiutato)

E' l'ora di... **CACCIA**



DALL'INVIATO

ZANDVOORT — Una corsa come questa è da ricordare. Vi sono state le stesse condizioni che a Monte Carlo, quando la pioggia aveva falsato un poco gli avvenimenti, con la pista bagnatissima alla partenza e l'asciutto subito dopo. Si sono riprodotte le stesse cose, per quanto riguarda la successione delle fermate per il cambio dei pneumatici, ma stavolta la ripetizione si è fermata lì, perché: se pure alla Ferrari sono stati molto bravi a far presto, come è loro abitudine, dalla corsa di Monte Carlo non era stato tratto l'insegnamento che pure era evidente e che avevamo messo in rilievo commentando la gara monegasca.

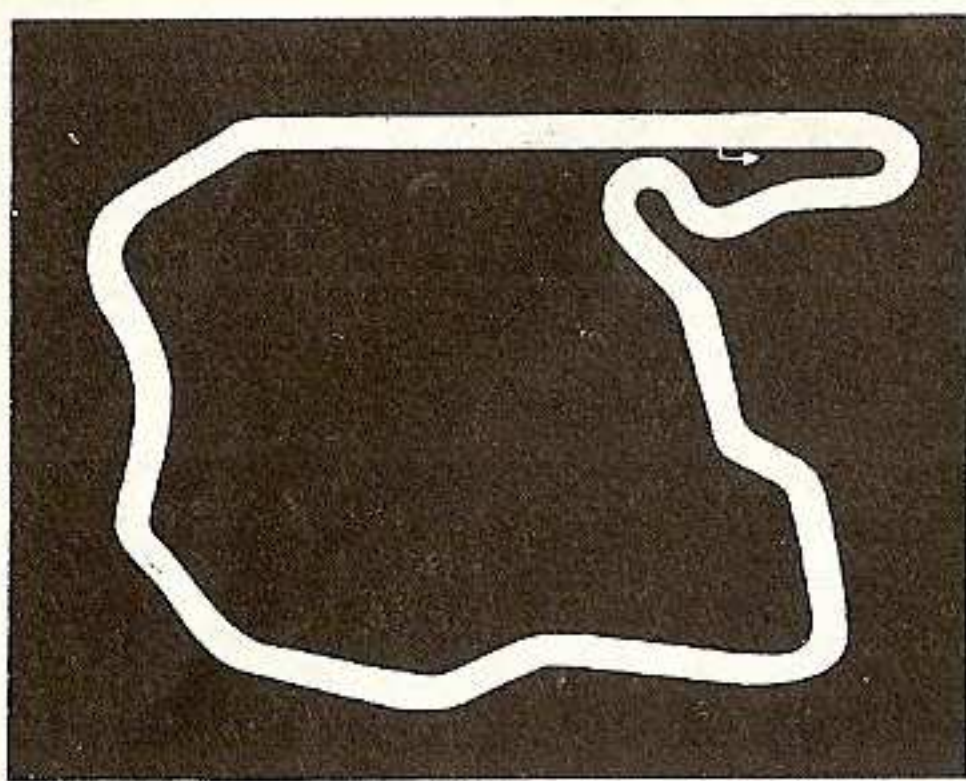
Allora come oggi il primo a capire la necessità di cambiare le gomme, per sfruttare a fondo le modificate condizioni della pista, è stato James Hunt, con un azzeccato colpo di intuito ha fatto onore al suo nome (caccia, letteralmente) e ha messo a segno la scelta del momento migliore, con una tempestività che gli ha procurato un vantaggio notevole. Allora come oggi alla Ferrari hanno tardato un poco, e così Lauda e Regazzoni (ancor più di Lauda) hanno dovuto fare giri lenti con le gomme da pioggia, mentre chi si era fermato prima di loro aveva guadagnato terreno.

Cosicché James Hunt, che stavolta non ha avuto nessuna disavventura, non è andato a finire contro nessun guard-rail, come aveva fatto a Monaco, ha potuto vincere. La differenza di cinque o sei giri rispettivamente, tra la fermata di Hunt e quelle di Lauda e Regazzoni, si è tradotta in una gara appassionante ed in un gran bello spettacolo.

Franco Lini

Hunt ha resistito bene a Lauda, per tutta la parte finale della gara, ben deciso a conquistare la sua prima vittoria in un Gran Premio di F. 1 valido per il campionato mondiale piloti. Ecco la sua Hesketh davanti alla Ferrari 312 T

CONTINUA A PAGINA 24



G.P. OLANDA

Gara internazionale di velocità valida quale 8. prova del mondiale piloti di Formula 1. Circuito di Zandvoort (Amsterdam), di km. 4,226. 75 giri, pari a 316,950 km. 22 giugno 1975.

COSI' (IN 24) AL VIA... E (IN 16) ALL'ARRIVO

| | |
|--|--|
| Clay Regazzoni (Ferrari 312T) 1'20"57 | Niki Lauda (Ferrari 312T) 1'20"29 |
| Jody Scheckter (Tyrrell 007-Ford) 1'20"74 | James Hunt (Hesketh 308-Ford) 1'20"70 |
| Emerson Fittipaldi (McLaren M23-Ford) 1'20"91 | Carlos Reutemann (Brabham BT44-Ford) 1'20"87 |
| Jochen Mass (McLaren M23-Ford) 1'21"01 | Tony Brise (Hill GH1-V8) 1'20"94 |
| Jean-Pierre Jarier (Shadow DN5-Ford) 1'21"10 | Carlos Pace (Brabham BT44-Ford) 1'21"06 |
| Tom Pryce (Shadow DN5-Ford) 1'21"16 | Vittorio Brambilla (March 751-Ford) 1'21"14 |
| John Watson (Surtees TS16-Ford) 1'21"23 | Patrick Depailler (Tyrrell 007-Ford) 1'21"20 |
| Ronnie Peterson (John Player Special)(Williams MK4-Ford) 1'21"46 | Jacques Laffite (Williams MK4-Ford) 1'21"32 |
| Mark Donohue (Penske PC1-Ford) 1'22"33 | Alan Jones (Hill GH1-Ford) 1'22"01 |
| Bob Evans (BRM P201) 1'22"97 | Ian Scheckter (Williams MK3-Ford) 1'22"82 |
| Gijs Van Lennep (Ensign MN1-Ford) 1'23"30 | Jacky Ickx (John Player Special) 1'23"20 |
| Wilson Fittipaldi (Copersucar) 1'24"15 | Lella Lombardi (March 751-Ford) 1'23"99 |

LA NOSTRA PAGELLA

- Hunt, Lauda, Regazzoni, Depailler, Peterson
- Reutemann, Pace, Pryce, Scheckter J., Brise, Donohue, E. Fittipaldi
- Van Lennep, W. Fittipaldi, I. Scheckter, Jones, Lombardi, Laffite, Mass, Jarier, Watson
- Evans

n.c.: Brambilla, Ickx

IMBATTUTI I PRIMATI

- sulla distanza: Hunt, media 177,800. Primato imbattuto: Lauda (Ferrari 312 B3), media 184,628 kmh. (1974).
- Sul giro: giro più veloce Lauda, in 1'21"54, media 186,540 kmh. Primato imbattuto: Peterson (Lotus-JPS) e Revson (McLaren M23), 1'20"31, media 189,432 (1973).

I RITIRI QUANDO PERCHE'

| | |
|---------------|----------------------------|
| Mass | 61. giro motore |
| Jarier | 44. giro pneumatico |
| Watson | 43. giro sospensione post. |
| E. Fittipaldi | 40. giro motore e cambio |
| Evans | 23. giro cambio |
| Ickx | 6. giro motore |
| Brambilla | 1. giro tamponamento |

Con il gran premio d'Olanda, si è conclusa la prima parte del Mondiale Piloti 1975. Il regolamento prescrive che ogni pilota (ed ogni marca) scarti, in ciascuna parte, il peggior risultato conseguito. Nessun pilota ha conseguito punti in tutte le otto gare finora disputate, mentre solo la Brabham, fra le marche, deve scartare il suo peggior punteggio, che sono i due punti ottenuti in Spagna.

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

tacolo per i sessantamila che affollavano le dune di Zandvoort.

La rincorsa di Lauda, con le battaglie strenue che ha dovuto combattere con Jarier, e quelle di Regazzoni che è stato ancora un leone, come lo era stato già in Belgio, sono state molto belle ed hanno entusiasmato il pubblico, come hanno eccitato anche noi che eravamo al bordo della pista. Il risultato però non è stato lo stesso di Monte Carlo, e stavolta ha vinto Hunt, che così scrive il suo nome tra quelli che fanno le statistiche del campionato mondiale.

Hunt ha vinto meritatamente, diciamo subito. Non ci sono state possibilità di dubbio, sul suo merito, che è cominciato con la scelta tattica azzeccata e non casuale ma che è continuata con una azione costante che non ha permesso a nessuno di controbatterlo. Lauda era riuscito, certo, ad accodarsi anche a lui, ma non ha potuto superarlo. All'austriaco sarebbe piaciuto, crediamo, aggiungere una quarta vittoria alla bella serie ottenuta finora, ma invece non ha potuto compiere il balzo finale, dopo aver comunque condotto la corsa nella fase di avvio con le condizioni peggiori, e dopo aver mostrato di essere il più forte ad ogni modo.

L'errore tattico del box Ferrari è certo, ed ha penalizzato i due piloti

quello della Ferrari. Così Lauda è stato costretto all'inseguimento e ci ha potuto dare lo spettacolo di attacchi feroci a Jarier, che aveva anche lui profittato del cambio di gomme per mettersi davanti. Il duello Lauda-Jarier è stato formidabile e quando infine l'austriaco è passato ha preso un vantaggio immediato notevole. Si è posto poi all'inseguimento di Hunt e piano piano lo ha avvicinato, fino a che lo ha raggiunto, iniziando un altro duello che è stato molto appassionante.

Lo abbiamo seguito giro per giro, ed abbiamo visto il paio di tentativi che Lauda ha compiuto per passare davanti alla Hesketh. In questa fase è stato molto forte, ma con tutta evidenza Hunt non intendeva mollare e poi, lo abbiamo sentito, il motore della Ferrari non rispondeva più con le rabbiose accelerazioni dell'inizio. Così Lauda ha dato anche una bella prova di intelligenza, di saggezza. Visto che non ce la faceva non ha insistito, non ha pungolato Hunt come aveva fatto con Jarier, e si è messo a poca distanza dall'inglese, solo sperando che qualcosa accadesse. Ha rinunciato a battersi per la vittoria, anche se gli è costato, ma ha conservato tranquillamente il secondo posto, che voleva dire sei punti grandissimi per il campionato mondiale.

Quindi abbiamo James Hunt finalmente vincitore di un gran premio, ed era cosa che un giorno o l'altro doveva ben accadere, ed abbiamo Niki Lauda praticamente padrone del campionato mondiale 1975. Tredici punti di vantaggio su Reutemann sono davvero tanti, più dei diciassette che ha su Fittipaldi. Fittipaldi è sempre alle prese con una macchina che gli impedisce di esprimersi come vorrebbe e potrebbe, mentre Reutemann ha una macchina buona, ed è buonissimo anche lui, per cui l'aver aggiunto al suo capitale i 3 punti di Zandvoort è cosa che sarà molto importante nella seconda finale del campionato.

Da adesso infatti Lauda può fare le sue corse con una tattica nuova, tentando ovviamente di vincerle se sarà possibile, ma anche limitandosi a controllare gli avversari se le circostanze lo imporranno. Convenite che la giornata olandese, pur se non ha portato alla Ferrari la quarta vittoria consecutiva, come era possibile e come speravamo, è stata molto fruttifera.

La gioia di lord Alexander Hesketh, «le patron» che aveva una faccia pallidissima quando la bandiera a scacchi si è parata davanti alla sua macchina vergine di pubblicità, davanti alla mano guantata di rosso di Hunt, che l'aveva alzata in un gesto che non gli era più tanto familiare.

La gioia di Alexander Hesketh è poi esplosa con gesti allegri e quasi infantili una volta sul podio, dopo il giro d'onore. La soddisfazione del giovane lord inglese, che ha il pallino di far da sé e che pretende di correre per la Gran Bretagna, era enorme, e vedrete che adesso ricomincerà a distribuire champagne Dom Perignon, anche se le avventure finanziarie della recessione inglese avevano messo freni alle spese della squadra.

C'era gioia anche alla Ferrari. Per la bella corsa di Lauda che ha portato in porto questa avventura olandese al meglio, e per la stupenda corsa di Clay Regazzoni. Lo svizzero è stato ancor più penalizzato di Lauda, nella vicenda delle gomme, perché lui è stato chiamato «dentro» a cambiar gomme con un ulteriore giro di ritardo. Quindi ha perduto ancor più tempo, girando più a lungo con le gomme da bagnato. Poi aveva avuto la disavventura

● La prossima prova è il Gran Premio di Francia, in programma il 6 luglio a Le Castellet.

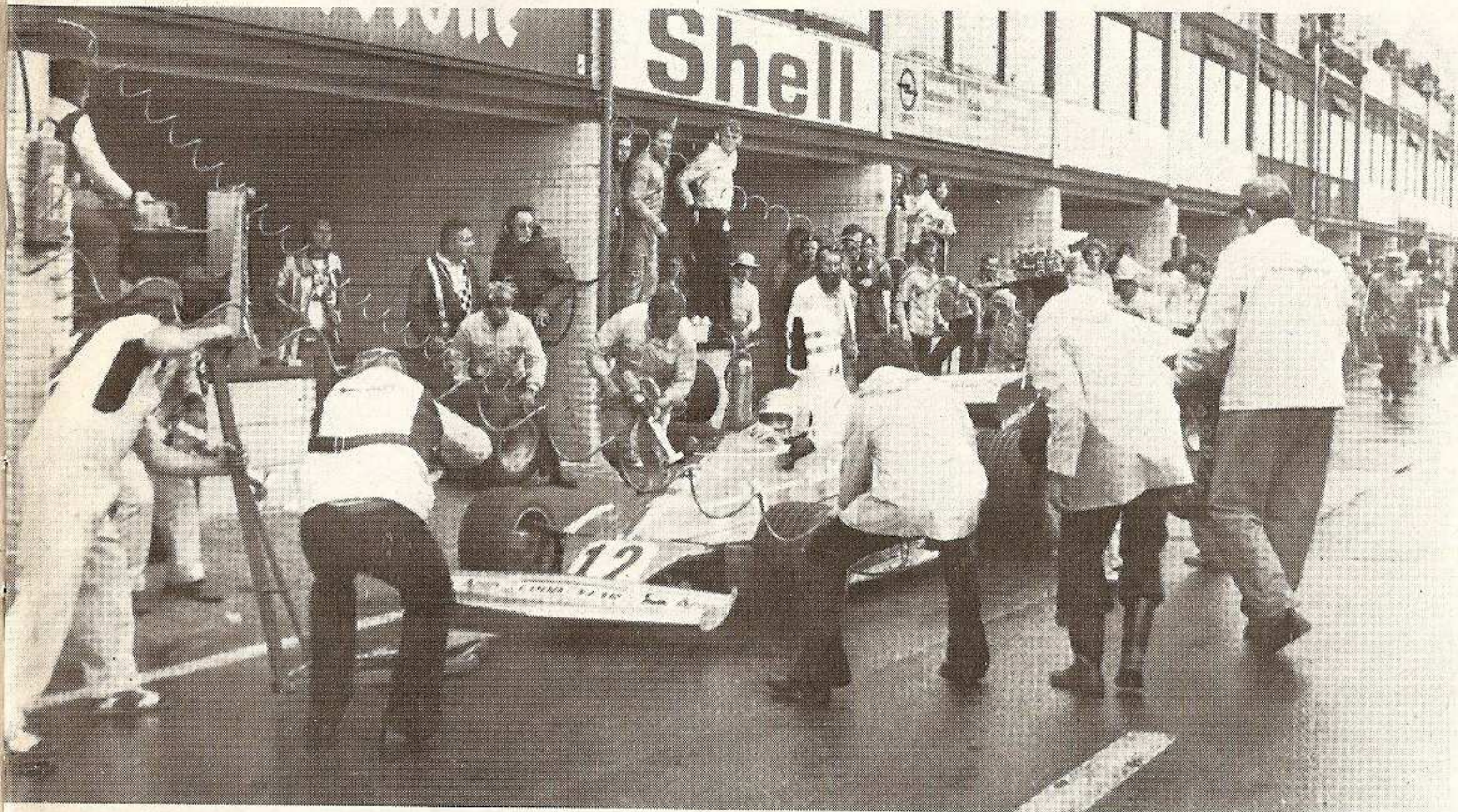
COSI' IL MONDIALE F. 1 AL GIRO DI BOA

| Coppa Piloti Formula 1 (dopo 8 prove) | ARGENTINA | BRASILE | SUDAFRICA | SPAGNA | MONACO | BELGIO | SVEZIA | OLANDA | TOTALE (prima parte) |
|---------------------------------------|-----------|---------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| Niki Lauda | 1 | 2 | 2 | — | 9 | 9 | 9 | 6 | 38 |
| Carlos Reutemann | 4 | — | 6 | 2 | — | 4 | 6 | 3 | 25 |
| Emerson Fittipaldi | 9 | 6 | — | — | 6 | — | — | — | 21 |
| Carlos Pace | — | 9 | 3 | — | 4 | — | — | 2 | 18 |
| Clay Regazzoni | 3 | 3 | — | — | — | 2 | 4 | 4 | 16 |
| James Hunt | 6 | 1 | — | — | — | — | — | 9 | 16 |
| Jody Scheckter | — | — | 9 | — | — | 6 | — | — | 15 |
| Patrick Depailler | 2 | — | 4 | — | 2 | 3 | — | — | 11 |
| Jochen Mass | — | 4 | 1 | 4,5 | 1 | — | — | — | 10,5 |
| Jacky Ickx | — | — | — | 3 | — | — | — | — | 3 |
| Ronnie Peterson | — | — | — | — | 3 | — | — | — | 3 |
| Mario Andretti | — | — | — | — | — | 3 | — | — | 3 |
| Mark Donohue | — | — | — | — | — | — | 2 | — | 2 |
| Tom Pryce | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 2 |
| Jean Pierre Jarier | — | — | — | 1,5 | — | — | — | — | 1,5 |
| Vittorio Brambilla | — | — | — | 1 | — | — | — | — | 1 |
| Tony Brise | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 |
| Lella Lombardi | — | — | — | 0,5 | — | — | — | — | 0,5 |

| Coppa Costruttori Formula 1 (dopo 8 prove) | ARGENTINA | BRASILE | SUDAFRICA | SPAGNA | MONACO | BELGIO | SVEZIA | OLANDA | TOTALE (prima parte) |
|--|-----------|---------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| Ferrari | 3 | 3 | 2 | — | 9 | 9 | 9 | 6 | 41 |
| Brabham-Martini | 4 | 9 | 6 | 2 | 4 | 4 | 6 | 3 | 36 |
| Texaco-Marlboro | 9 | 6 | 1 | 4,5 | 6 | — | — | — | 26,5 |
| Tyrrell-Elf | 2 | — | 9 | — | 2 | 6 | — | — | 19 |
| Hesketh | 6 | 1 | — | — | — | — | — | 9 | 16 |
| Lotus-JPS | — | — | — | 3 | 3 | — | — | — | 6 |
| UOP-Shadow | — | — | — | 1,5 | — | 1 | — | 1 | 3,5 |
| Parnelli | — | — | — | — | — | — | 2 | — | 3 |
| Penske | — | — | — | — | — | — | 2 | — | 2 |
| March | — | — | — | 1 | — | — | — | — | 1 |
| Embassy-Hill | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 |

che si sono ritrovati con uno scarto notevole da rimontare. Errore che hanno compiuto anche alla Tyrrell, richiamando Scheckter in ritardo, e con la aggravante che il loro cambio è durato una dozzina di secondi di più di

Si è ripetuto per la FERRARI il caso - BRANDS HATCH '74 NIKI LAUDA ha tardato troppo a cambiare le gomme!



Finalmente, dopo sette giri di « richiami » dal box, Lauda si è deciso a rientrare per mettere le slicks. Niki era in testa, e forse ci sarebbe rimasto se non avesse tergiversato, attardando di riflesso anche Regazzoni, che attendeva che lui avesse finito per entrare ai box a sua volta

di piegare una parte dell'ala anteriore della sua macchina, e certo il profilo così alterato aveva reso più difficile la guida della macchina, specie su un tracciato a curvone veloci come questo.

Ciononostante, Regazzoni non solo ha continuato la sua gara al meglio, ma ha attaccato ed ha raggiunto e superato fior di avversari, prima Fittipaldi e poi Scheckter, dopo aver passato anche le Brabham. Il suo terzo posto se lo è meritato e gli dobbiamo una bella scappellata di saluto.

I piloti della Brabham potrebbero recriminare per la lentezza dell'operazione al box, ma in fondo le cose sono andate bene per loro, poiché anche se la loro gente fosse stata più rapida non avrebbero potuto opporsi al superamento da parte delle Ferrari, come si è visto. Le posizioni di Reutemann e Pace quindi sono giuste, e non avrebbero potuto essere migliori.

Chi poteva avere più fortuna è stato Depailler, che ha corso con una sospensione alterata per conseguenza dell'urto che egli ha dato alla macchina di Brambilla. Ha fatto una gran gara ma disgraziatamente per lui il ritardo che aveva era troppo forte. E naturalmente, come vedete nei nostri

MONTEZEMOLO piede rotto (e forse gomito)

ZANDVOORT - Il DS della Ferrari, avv. Montezemolo, quando ha visto la pista che si stava asciugando e ha visto Hunt e Peterson entrare a montare le gomme da asciutto, è balzato dal tavolo della Heuer da dove seguiva la corsa per avvisare che mettessero fuori il segnale a Lauda di entrare. Nell'attraversare il box non si è accorto che passava Peterson, il quale stava rientrando in pista, ed è rimasto colpito alla gamba sinistra. Si sospetta addirittura una frattura al piede ed al gomito che ha battuto a terra cadendo. Dopo avere seguito il fine corsa in poltrona, in serata il DS è rientrato in Italia con un volo via Dusseldorf.

« pallini », una corsa fantastica l'ha fatta il solito Peterson. Meriterebbe un capitolo per sé, Peterson. Fa cose favolose, con la « carretta » che ha, e stavolta ha anche continuato la sua galoppata, allo stesso ritmo, dopo aver perduto una parte dell'alettone, la paratia verticale di sinistra. Sappiamo tutti che egli non è buon collaudatore come Lauda, come Brambilla, come era Amon, ma ci si deve chiedere cosa sarebbe Peterson se oltre a guidare come fa sapesse anche mettersi a posto una macchina. Un mostro favoloso, sarebbe.

Non abbiamo purtroppo potuto vedere Brambilla. La sua macchina qui non era al meglio, come invece era in Belgio e Svezia, ma nelle prove si era ben difeso e prometteva di farci vedere cose buone anche in corsa. Invece è stato eliminato subito, dopo pochi metri, ed ha dovuto rinunciare a battersi senza nemmeno aver provato. Peccato, ma vedrete che lo ritroveremo presto. Intanto domenica prossima sarà su una Alfa Romeo, a Zeltweg, a far coppia tutta italiana con Merzario.

Infine Lella Lombardi. La sua condizione psicologica aveva subito qualche scossa, per le strane voci che circolavano circa l'avvento di Stuck al suo posto. Ma pare che Lavazza non ne voglia sapere, di considerarla di secondo piano. E Lella ha fatto la sua gara molto onesta, con una macchina che non era proprio come lei la vorrebbe, ed è stata bravissima.

Si conclude così la prima parte del campionato mondiale 1975. Campione d'estate è Niki Lauda e stavolta crediamo che sia il campione designato anche alla fine del torneo. Le prossime gare saranno tutte da vedere. Arriveranno anche le macchine nuove, ci saranno attacchi feroci alle posizioni delle Ferrari, e magari nel prossimo futuro le cose non saranno più tanto agevoli per gli uomini di Maranello. Di certo però c'è il fatto che adesso Lauda e la Ferrari, hanno il « fieno in cascina » come si dice. Ed è una gran bella situazione.

f. l.

Perché dare la colpa ai meccanici?

ZANDVOORT - Le scelte tempestive per le gomme non si addicono all'aspirante campione del mondo Niki Lauda? L'ipotesi è lecita perché, come l'anno scorso a Brands Hatch, anche in Olanda l'austriaco ha fallito il momento giusto di rientro al box. E dire che i meccanici il cartello lo avevano esposto un paio di giri dopo l'operazione anticipata da Hunt per primo. Ma Niki non è parso darsene per inteso e continuando a cercare traiettorie « bagnate » per le sue gomme ormai in riscaldamento ha ceduto dal 7. al 13. giro secondi preziosi e poi decisivi a Hunt.

La serie degli « errori » Ferrari era già cominciata al sabato sera quando, dopo aver spiccato il miglior tempo delle due giornate di prove, Lauda entrava nei box e diceva: « Sento un rumorino nel motore, una vibrazione... ». Rapido consulto ma nessuno, dal d.s. Montezemolo al tecnico Tomaini, si voleva prendere la responsabilità di una decisione. I meccanici aspettavano...

Così si è andati a telefonare a Maranello come raccontiamo in altra parte del giornale. Forghieri non c'era, si è trovato Piero Lardi che a sua volta è andato a chiamare l'occhialuto ingegnere della Ferrari. Il consulto « via filo » è stato lungo. Da Maranello l'esperto Forghieri ha detto che cosa si doveva fare prima di cambiare il motore: controllo scarichi, cambio, differenziale, ecc.. Se tutto era a posto, allora si doveva cambiare il « cuore ». Un vero trapianto d'emergenza, alla Barnard. Ecco allora i controlli accurati. Tutto è OK. Sono passate quattro ore da quando i meccanici si sono messi a smontare il motore. Via il propulsore con le « vibrazioni » accusate da Lauda, e dentro un motore più « sgonfio », un motore che aveva meno cavalli al banco di Maranello e che (come pare si sapeva) non prendeva più di 11.500 giri in luogo degli abituali 12.400 dei « flat modenesi ». Il motore di ricambio non ha però gli scarichi nuovi. E così si prendono quelli del motore delle prove di sabato. Nello smontarli si vede una impercettibile crepa in un punto vicino alla flangia, impossibile da notare prima senza smontare il motore. Ciò significa che il « rumorino » molto probabilmente si era palesato per questa ragione. Ma chi se la sente di rischiare?

Consulto... Forghieri ha detto di cambiare, la responsabilità è sua, tutti se ne lavano le mani. Viene montato perciò senz'altro il motore « ultima spiaggia » che si porta nel camion rosso della Ferrari per scaramanzia più che per necessità.

DOMENICA. Piove e alla Ferrari va bene. Con l'acqua il motore risparmia circa duemila giri, si utilizzano diciamo 10.500 in luogo dei 12.400 abituali. Così anche il motore di Lauda che ne ha solo 11.500 è più che competitivo...

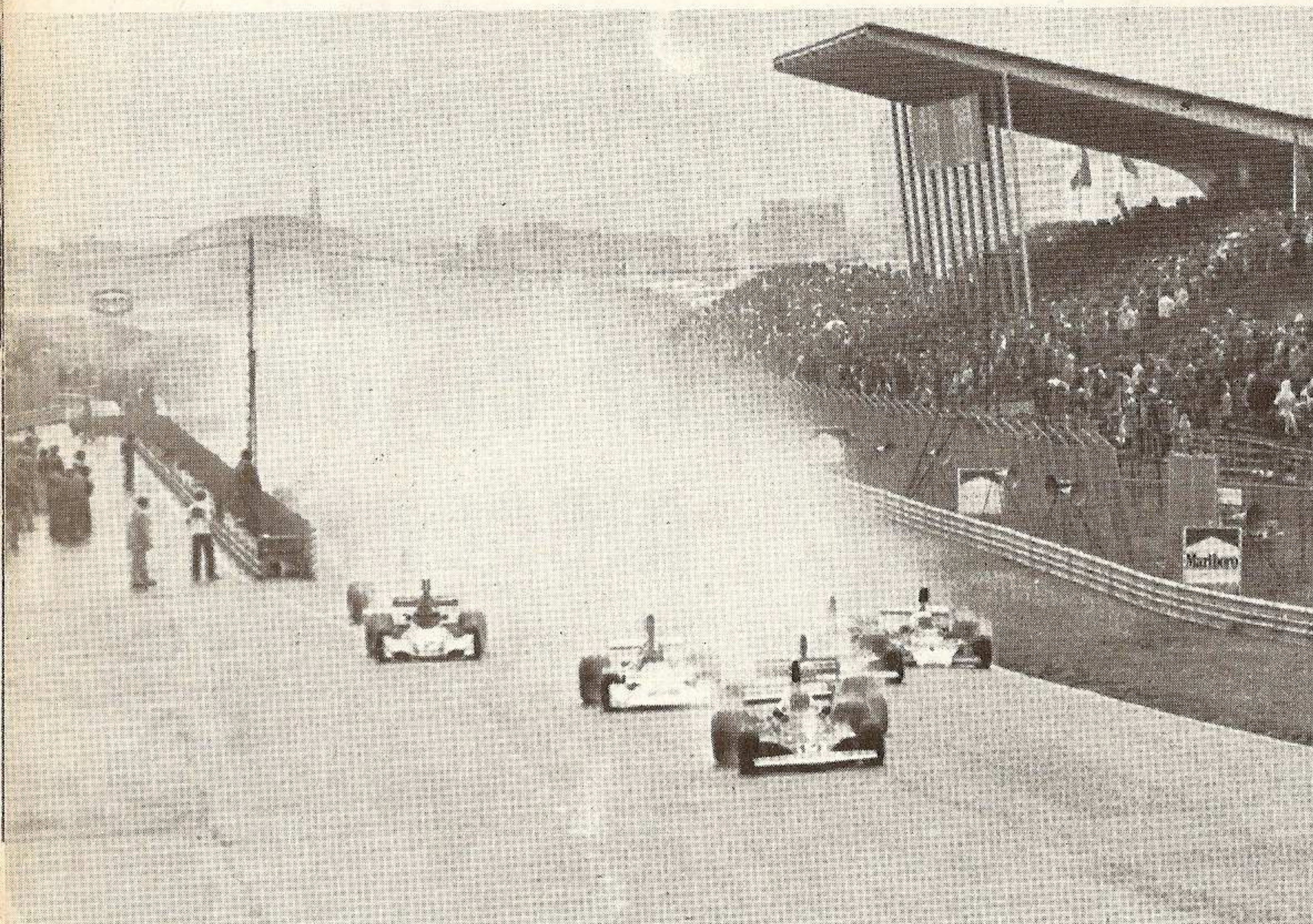
Dieci minuti dopo il via, Lauda è in testa alla gara, ma il tempo cambia... La pista si asciuga e si affaccia il pallido sole. Hunt, Ickx e Mass sono lesti ad entrare ai box e a montare le gomme slick. Dalla postazione Ferrari esce ripetutamente il cartello box per Lauda (e non per Regazzoni). Il « computer » ignora tutto e continua. E' una decisione sbagliata, tanto sbagliata che poi il direttore sportivo della Ferrari, avvocato Montezemolo dichiarerà sorprendentemente: « Avevo dato ordine di esporre il cartello box, ma i meccanici si sono dimenticati di farlo per tre giri... ». Una affermazione che certo non può far piacere ai meccanici e che echeggia quella famosa di Monza '74 quando lo « spezzatino dei boxes » fu addebitato tutto a un bullone di manicotto acqua avvitato male.

Finalmente (sono passati sette giri dalla fermata di Hunt) anche Lauda decide di entrare per montare le gomme slicks. Nel frattempo l'inglese ha guadagnato mediamente dai 3 ai 4 secondi su coloro che non avevano le slicks. E' un conto abbastanza facile da fare, $4 \times 7 = 28$ o, ad essere molto buoni, 21 ». Non scordiamoci che Hunt si è fermato ai box quando era in quarta posizione, già staccato da Niki, e alla ripresa guadagnerà vistosamente mentre il ferrarista non riusciva a tenere il ritmo.

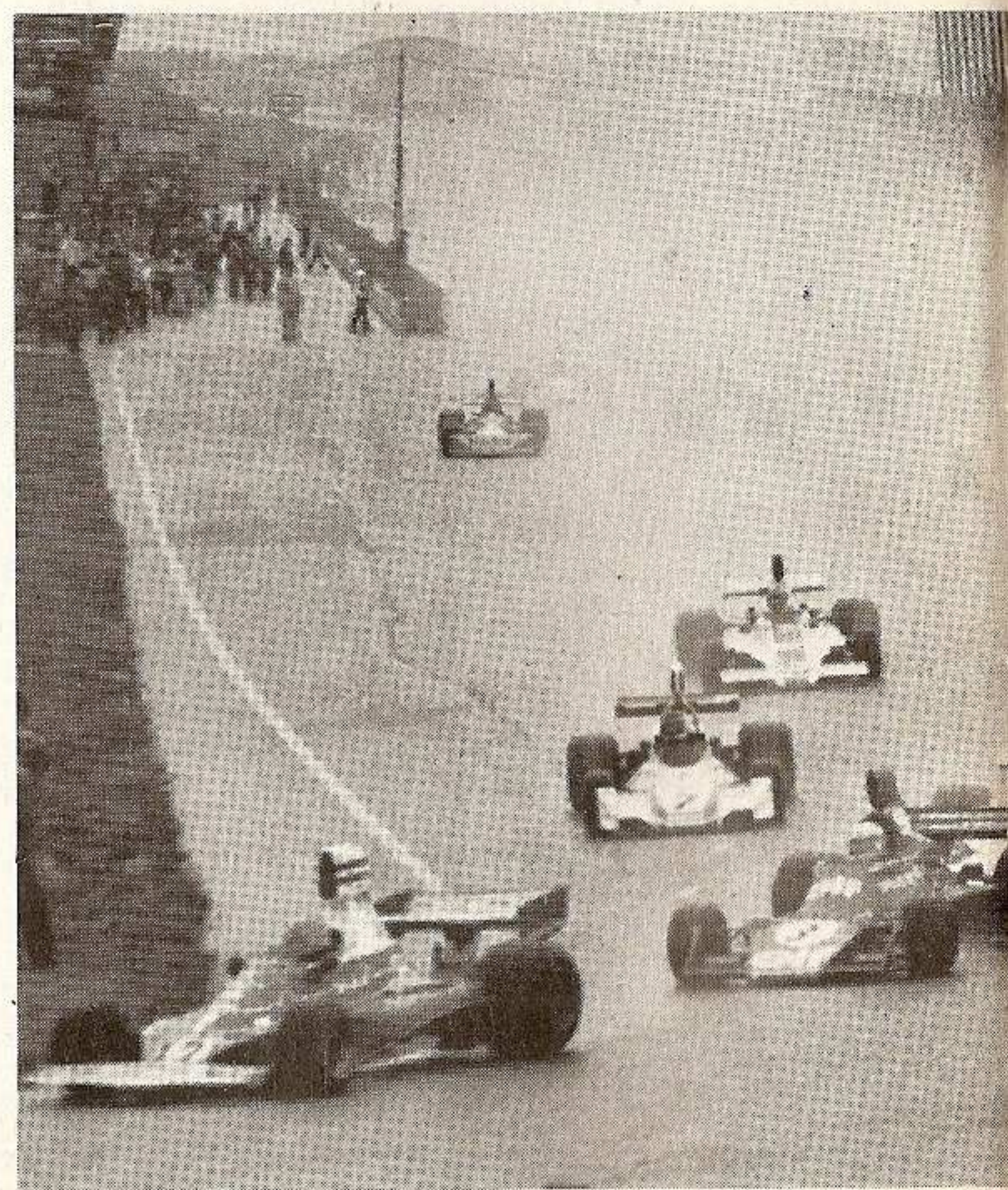
Hunt, balzato in testa non abbandonerà più il comando della corsa. Per Niki la furiosa rimonta che verrà facilitata dalla gomma dechappata di Jarier, gli offrirà solo la seconda posizione a meno di 2". Sarebbe bastato entrare due giri prima per vincere comunque la gara.

Chi invece non ha mai ricevuto il cartello di entrare ai box, essendo tutte le attenzioni al d.s. ferrarista rivolte a Lauda è stato Regazzoni. Il ticinese alla fine, arrabbiatissimo, dirà: « Ma che cosa facevano ai box: chiacchieravano o dormivano? Perché non mi hanno dato il segnale di entrare? ». Ed è grave per la Ferrari che la colpa, al solito, finisca addosso ai meccanici.

Giancarlo Cevenini



In un turbinio di acqua, ecco a sinistra, il via del GP di Olanda. Lauda è in testa, seguito da Scheckter. Sotto, ecco i primi due infilarsi nella «Tarzan», seguiti da Hunt, Regazzoni e Mass



Dall'intuito di HUNT alla rinuncia d'attacco di LAUDA

ZANDVOORT — Per la prima volta dopo tanto tempo non vi sono prove libere al mattino, così i concorrenti ammessi al via del G.P. d'Olanda, ottava prova del mondiale, si preparano ai boxes direttamente. Per alcuni, come Lauda e Regazzoni per la Ferrari e Reutemann per la Brabham, è un problema perché nella notte alle vetture di questi piloti sono stati cambiati per vari motivi i motori. Tuttavia, proprio quando sembra che per le 24 monoposto non vi sia altro da fare che aspettare la bandiera del direttore di gara per prendere il via, è il tempo a sovvertire tutti i preparativi: infatti la pioggia, che per Zandvoort è una tradizione dopo l'asciutto delle prove, fa capolino proprio un paio di ore prima del via ufficiale.

La solita confusione, gomme da bagnato per tutti e gli organizzatori decidono di concedere una ventina di minuti di prove libere. Così, in fretta e furia, tutti possono saggiare gli improvvisati assetti da pioggia.

Così alle 15,30 viene dato il via. Lauda è prontissimo alla prima curva, davanti a Scheckter, Regazzoni e Hunt. Nelle retrovie Depailler tampona Brambilla sulla ruota posteriore sinistra, e per il monzese la corsa finisce dopo nemmeno cento metri, dato che rientra subito ai boxes, addirittura a marcia indietro, mentre il francese lo imita al primo giro.

Lauda e Scheckter danno l'impressione subito di poter prendere il largo, infatti nei primi tre-quattro giri il loro vantaggio su Regazzoni e sulla muta degli inseguitori aumenta a vista d'occhio. La pista comunque comincia a presentare larghe fasce di asfalto asciutto in alternanza con il bagnato ed è a questo punto che Hunt decide la mossa che poi gli farà vincere la corsa.

L'inglese, infatti, al settimo giro, mentre Ickx si ferma per la rottura del motore, precede tutti ed entra ai boxes a cambiare le gomme i meccanici avvisati fanno il miracolo e lo rimandano fuori in 33 secondi. Il tempismo di Hunt comunque aveva avuto subito allo stesso giro un altro emulo, per la precisione Jochen Mass che era rientrato nello stesso settimo giro. Quando

rientrava a quel giro ma al giro dopo. Le conseguenze della botta sono gravi per Montezemolo, in quanto riporta la probabile frattura della gamba sinistra. Lauda e Regazzoni comunque rientrano a cambiare le gomme all'undicesimo e dodicesimo giro, in ossequio al cartello esposto ai boxes.

Infatti Lauda (nei tempi effettivi di decelerazione e riavvio) cambia in 24 secondi, e Regazzoni cambia in 27. Rientrano finalmente in gara assieme agli ultimi ritardatari, perciò al quindicesimo giro la classifica si assesta sulle seguenti posizioni: Hunt primo davanti a Lauda, Jarier, Fittipaldi, Scheckter, Regazzoni, Pryce, Reutemann, Mass, Peterson, Laffite, Donohue e Pace.

Al giro seguente Jarier supera Lau-

Lauda nel frattempo controlla Jarier ma non tenta con energia l'attacco anche perché i vari sorpassi complicano le cose, per cui al 35.º giro, metà corsa circa, le posizioni di testa verificano, rispetto alla situazione determinatasi con il cambio delle gomme, solo il superamento di Fittipaldi da parte di Regazzoni al 32.º giro. Da notare che il vantaggio di Hunt nei confronti di Jarier e Lauda è sceso a 5 secondi. Dietro Peterson intanto dà spettacolo e al 36.º giro passa Mass.

Ma non è solo lo svedese da vedere in questa fase della corsa, perché c'è anche Lauda che con frenate mozzafiato fa di tutto per passare Jarier, naturalmente con il francese che da parte sua fa altrettanto per non farsi passare. L'austriaco riesce nell'impresa

10 GIRI

- LAUDA
- SCHECKTER
- REGAZZONI
- PRYCE
- PACE
- PETERSON
- JARIER
- BRISE
- DONOHUE
- LAFFITE

20 GIRI

- HUNT
- JARIER
- LAUDA
- FITTIPALDI
- SCHECKTER
- REGAZZONI
- PRYCE
- REUTEMANN
- MASS
- PETERSON

30 GIRI

- HUNT
- JARIER
- LAUDA
- SCHECKTER
- FITTIPALDI
- REGAZZONI
- PRYCE
- REUTEMANN
- PETERSON
- MASS

40 GIRI

- HUNT
- JARIER
- LAUDA
- SCHECKTER
- REGAZZONI
- FITTIPALDI
- REUTEMANN
- PRYCE
- PETERSON
- MASS

50 GIRI

- HUNT
- LAUDA
- SCHECKTER
- REGAZZONI
- PETERSON
- REUTEMANN
- PRYCE
- MASS
- PACE
- DONOHUE

60 GIRI

- HUNT
- LAUDA
- SCHECKTER
- REGAZZONI
- PETERSON
- REUTEMANN
- MASS
- PRYCE
- BRISE
- DONOHUE

rientrano entrambi, si vede subito dai cronometri che loro due possono girare — con gli slick — più veloci di quelli con le gomme da bagnato di quasi cinque secondi.

La bagarre del cambio però non tarda a scatenarsi. Subito dopo, infatti, all'ottavo giro entrano Reutemann e al nono Emerson. Infine, tra il decimo e l'undicesimo Watson, Donohue, Pace, Wilson e Peterson.

Sarà lo svedese, nel ripartire, che con molta probabilità urterà da tergo Luca Montezemolo. Il D.S. ferrarista stava attraversando il corridoio dei boxes per avvisare che Lauda non

da, mentre il vantaggio di Hunt con la pista ancora umida è di circa 9 secondi. Al 20.º passaggio le posizioni sono: Hunt, Jarier, Lauda, Fittipaldi, Scheckter, Regazzoni, Pryce, Reutemann, Mass, Peterson, Laffite, Pace, Donohue, Brise e, staccati, gli altri.

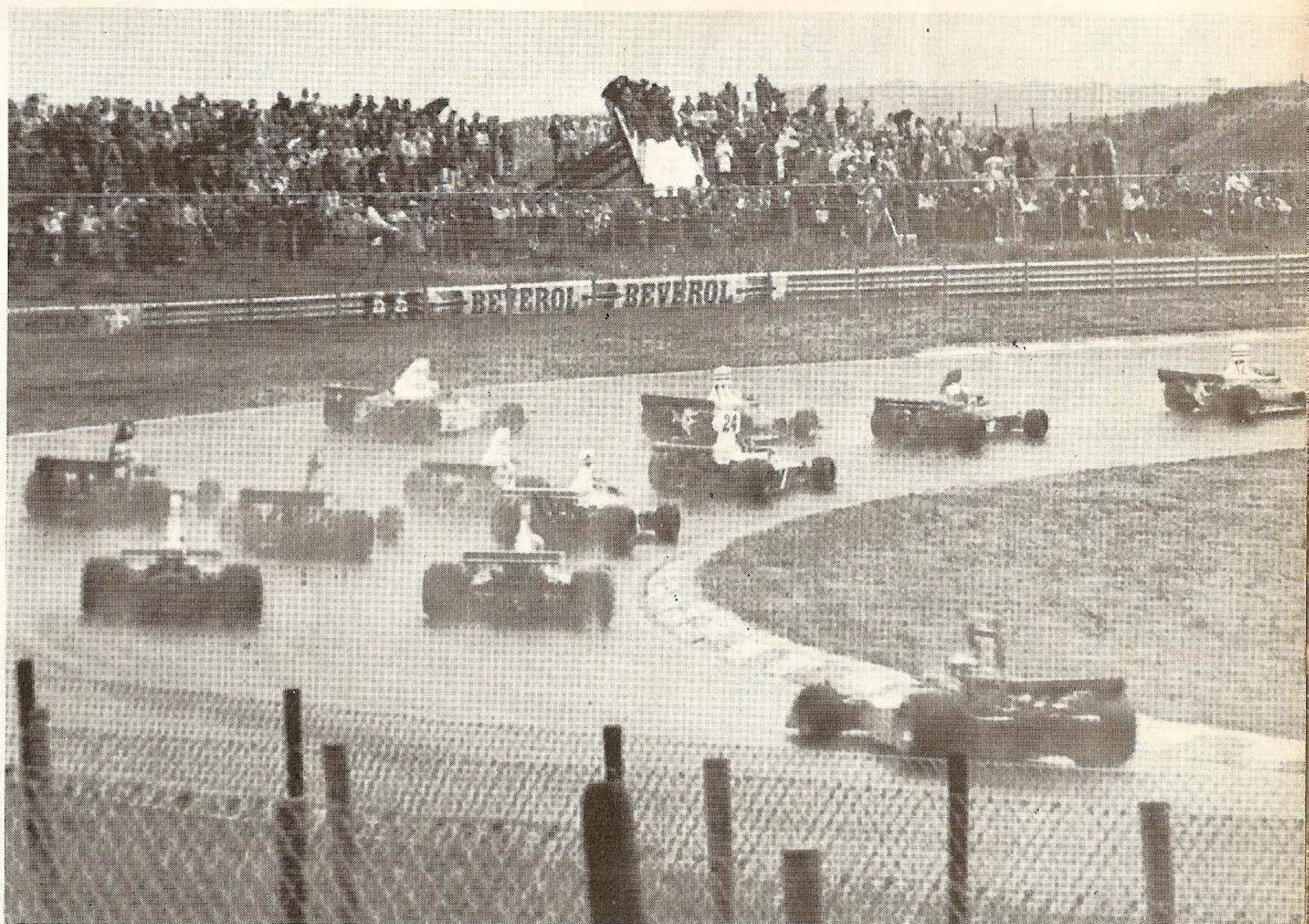
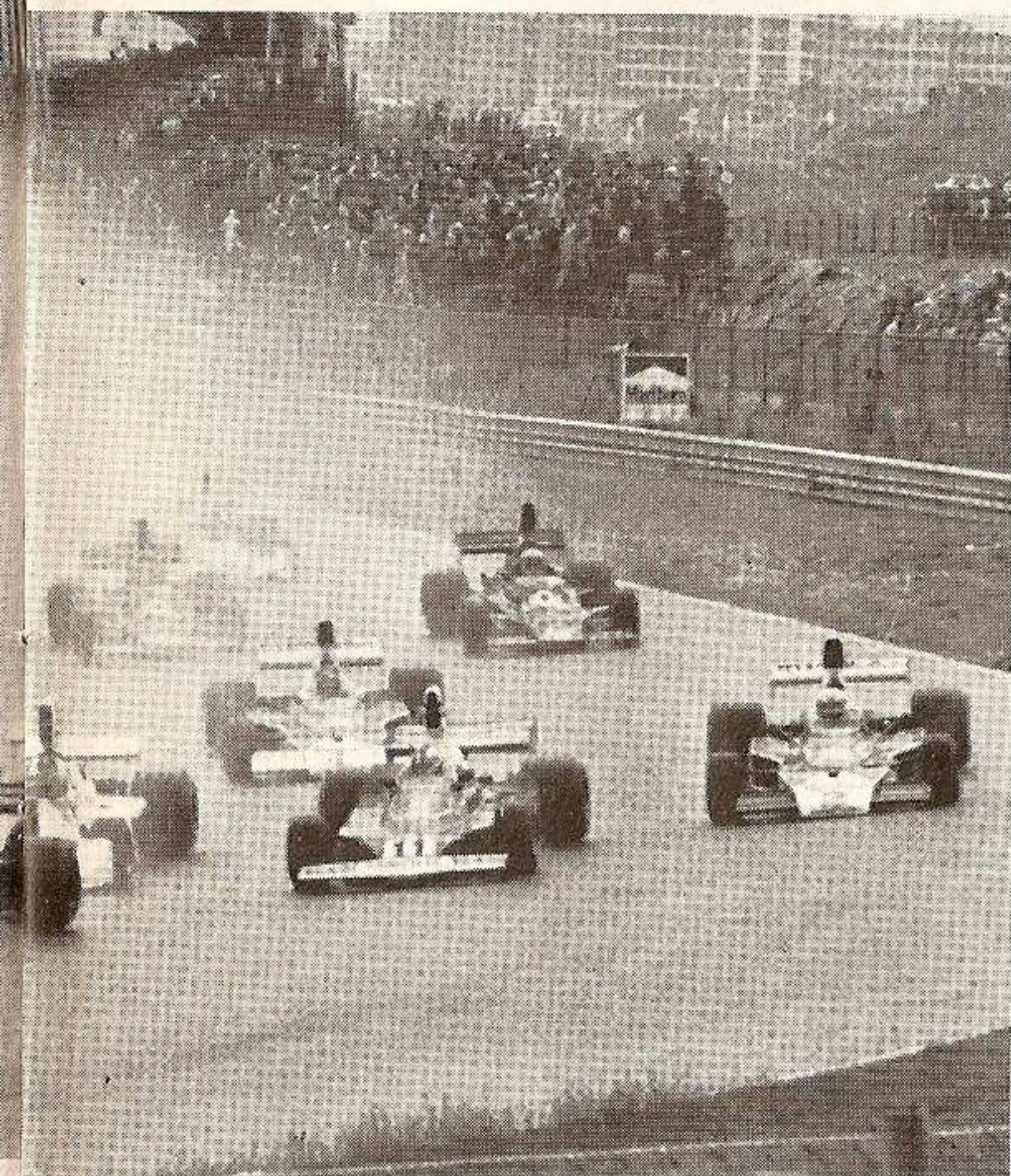
La corsa comincia a diventare spasmodica per i vari duelli che si scatenano alla caccia delle posizioni migliori. Ne fanno esempio Jarier e Lauda, Fittipaldi e Scheckter, Mass e Peterson. Al 24.º giro Scheckter passa Fittipaldi, che ha il cambio senza la quinfin dalla partenza e quindi sul drit-to perde terreno.

al 43.º giro, dopo che Fittipaldi al 31.º giro si era fermato con il motore rotto e Reutemann e Peterson avevano superato Pryce in difficoltà.

Così al 45.º giro, la classifica è la seguente: Hunt in testa, a due secondi Lauda, poi staccatissimo Scheckter, dato che Jarier è fermo in questo giro sul percorso per lo scoppio di una gomma posteriore, e di seguito Regazzoni, Reutemann, Peterson, Pryce, Mass, Pace, Laffite, Donohue, Brise, doppiati questi ultimi.

Anche se i distacchi sembrano stabilizzati, si intuisce che sono in parecchi in difficoltà o con il motore o

A destra la stessa fase vista dal dietro. Nella curva subito dopo la partenza si sono infilati nell'ordine Lauda, Scheckter, Regazzoni, Hunt, Mass, Emerson Fittipaldi, Reutemann e Jarier



con la tenuta o con i freni come Watson che si ritira. Fra quelli che stanno peggio Scheckter (motore), Reutemann per una botta alla ruota anteriore in un sorpasso, e Mass anche lui in difficoltà col motore. Al 50.º giro la classifica è questa: Hunt e Lauda poi Scheckter, Regazzoni, Peterson, Reutemann, Pryce e Mass.

Al 57.º giro Lauda finalmente si mette alla coda di Hunt. Tutti sperano in un bis della Svezia ma si vede che sul rettilineo la Hesketh è più veloce oltre ad essere ancora a posto in tutto.

Al 61.º giro Mass esce di strada e si ritira. Quattro giri più tardi è Laffite a fermarsi con il motore rotto e perciò al 67.º giro, quando Scheckter si

Gli italiani R. 5

conquistano

ZANDVOORT

SPECIALE AUTOSPRINT

ZANDVOORT — E' una bella soddisfazione quella di mettere per la prima volta il naso fuori d'Italia ed accorgersi che le speranze delle gare nazionali diventano certezze. Tutti e nove i piloti italiani venuti a Zandvoort per la gara internazionale della Renault hanno ben figurato, e la vittoria di Ricci come i piazzamenti di «Baronio» e Corti sono idealmente merito di tutti: lo «spirito di gruppo» non ha mai abbandonato il drappello di italiani e le difficoltà in prova con qualche rottura come il panico della mattina della corsa quando ci si è accorti che la corsa avrebbe dovuto essere sul bagnato senza che nessuno avesse una precedente esperienza, sono stati superati con lo spirito di gruppo che cinque gare di Coppa, corse in Italia, ha formato.

L'esperienza olandese è stata molto bella per tutti: la partenza a griglia strettissima con l'avanzamento sulla griglia definitiva come in formula uno, la corsa tirata con la cornice di pubblico da formula uno, l'inno di Mameli alla fine sono cose che restano. Ricci ha fatto una corsa da par suo: dopo essersi accodato a Berg, miglior tempo in prova, lo ha passato al secondo giro mettendo qualche metro tra la sua macchina e il gruppetto di inseguitori immediati composto dall'altro olandese Meylink, da «Baronio» salito subito dalla quarta fila, da Giorgio Corti alle prese col tedesco Poschko. Purtroppo Schermi è subito fuori per una collisione subita quando tentava di passare quarto nel gruppetto dei primi.

Dietro, nel mucchio di quasi quaranta Renault 5 variopinte, stanno intando risalendo con sicurezza tutti gli altri italiani: Cascone e Sigala ben presto entrano nel gruppetto dei primi dieci mentre anche Gargan e Ponzone, partiti in ultimo per le rotture delle prove, confermano lo stato di grazia degli italiani. Le fasi più belle della corsa si hanno nella lotta a tre tra «Baronio» e i due olandesi che seguono Ricci: il nostro pi-

Il giorno dei tulipani per RICCI e BARONIO

lota più di una volta passa gli avversari ma la guida spregiudicata — a dir poco — di Berg lo attarda in un paio di occasioni. Sul finale, con Ricci sempre attento controllore della sua posizione e della sua auto malgrado un fondo viscido, gli episodi più belli sono dati dalla bravura di Corti che controlla Dijkstra, autore del giro più veloce, delle prodezze di Sigala e Cascone che si cambiano di posto proprio sul finale guadagnando ancora una posizione a testa, e dalla indomita ascesa di Ponzone.

Sfortuna invece per Gargan che non può evitare un avversario che gli si è girato davanti e per Muccio che ha dovuto rinunciare a prendere il via per la rottura del motore e che ha saputo prendere la cosa con una freddezza rara, pensando che il suo viaggio è cominciato a Ragusa. E' una dote che gli servirà se continuerà nella carriera di pilota.

Quando inizia l'ultimo giro Ricci sembra sicuro del successo mentre «Baronio» è solo quarto con i due olandesi che fanno muro. Alla bandiera a scacchi, «Baronio» si presenta affiancato a Berg con Meylink ormai dietro. Quando Berg si accorge che la volata sta andando a suo svantaggio comincia a spingere «Baronio» nel prato. L'italiano non molla e taglia il traguardo filando a centosettanta all'ora sull'erba bagnata. Berg resta secondo ma ancor prima che abbia terminato il giro di rallentamento la sua squalifica è decisa. Si finisce con tre italiani nei primi cinque e cinque nei primi dieci: non c'è male come prima uscita.

Gabriela Noris

GARA PER VETTURE RENAULT 5, Zandvoort, 22 giugno 1975.

1) Gianfranco Ricci - 8 giri in 18'35"7 - media 109,527; 2) «Baronio»; 3) Meylink; 4) Corti; 5) Dijkstra; 6) Boekenkamp; 7) Poschko; 8) Sigala; 9) Gascone; 10) Sanders; 11) De Vries; 12) Schultz; 16) Ponzone.

Giro più veloce: Rob Dijkstra in 2'15"3 - media 112,441 KM/HRS.



Stanchi ma felici, «Baronio» (a sinistra) e Ricci posano per i fotografi dopo la loro bella gara nella gara internazionale per le Renault 5

Uno spiraglio per MONZA?

● Ancora una volta sono sorti problemi per l'effettuazione del Gran Premio d'Italia a Monza. A Zandvoort era presente Maffezzoli a rappresentare gli organizzatori verso i costruttori, i quali chiedono la bellezza di 225 milioni per l'effettuazione dei Gran Premi il prossimo anno. Il problema per l'effettuazione del Gran Premio d'Italia di quest'anno è confermato consistere nei lavori richiesti dalla GPDA alla chicane dopo i box e alla zona di Lesmo. Si ha però l'impressione che tutta la situazione venga appianata e anche per il 1975 il Gran Premio d'Italia si effettuerà a Monza.



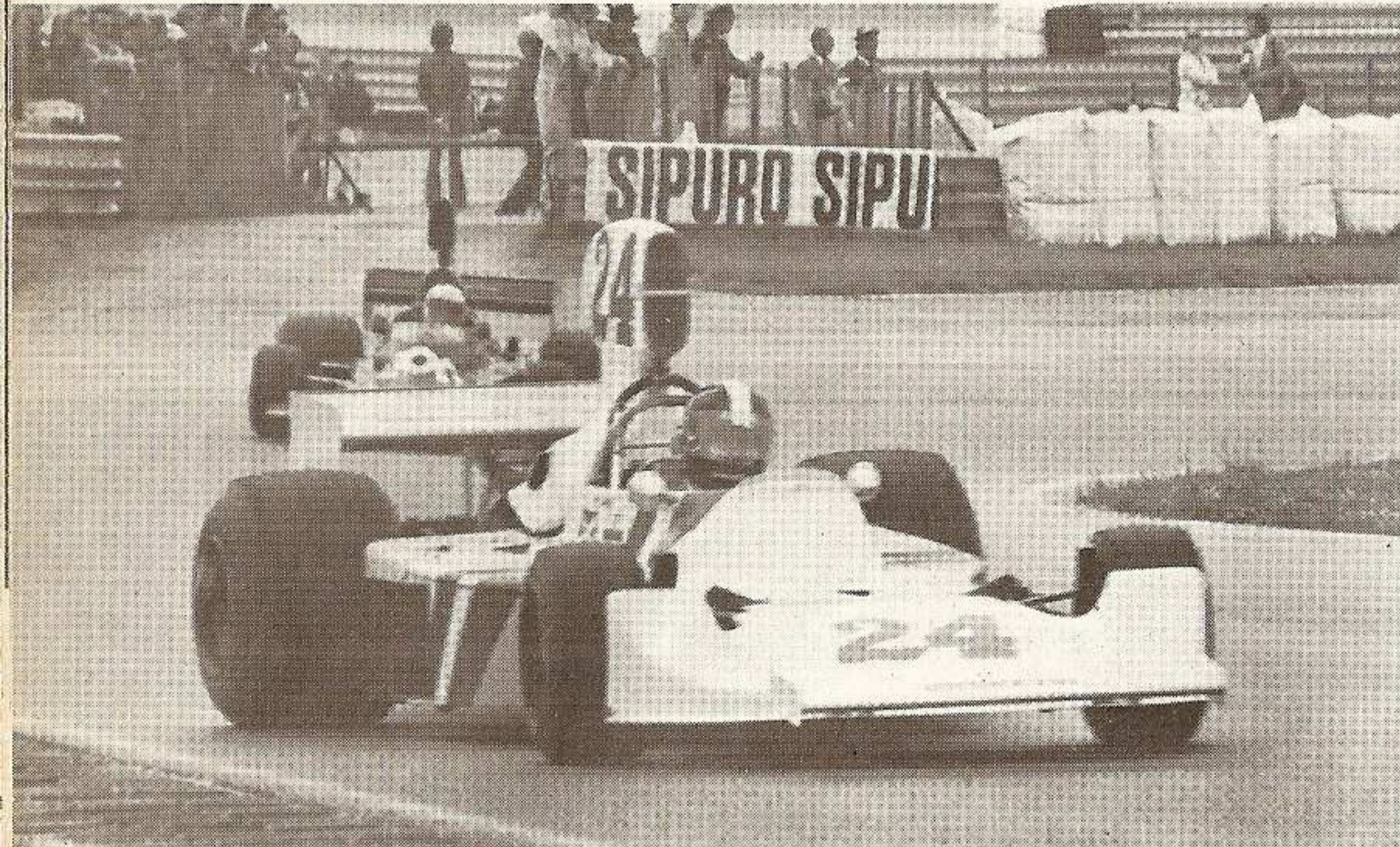
Con una smorfia sul volto, Hunt spruzza il suo champagne sugli astanti; deve ancora fare l'abitudine

ferma a sua volta dopo essere stato superato da Regazzoni con il motore rotto, la classifica è ancora Hunt, Lauda, Regazzoni, Peterson, Reutemann, Pace, Pryce, Brise, Donohue.

Tutto sembra finito perché Lauda dà l'impressione di non voler cercare l'exploit, accontentandosi dei sei punti del secondo. Ed infatti, fatta eccezione per il ritiro del magnifico Peterson per rottura del motore, il direttore al termine dei 75 giri previsti abbassa la bandiera davanti alla Hesketh di James Hunt, che precede Lauda, Regazzoni, Reutemann, Pace, Pryce.

Tito Zogli

Dopo aver tagliato il traguardo Lauda sportivo applaudisce Hunt



James Hunt fotografato all'inizio della corsa. Siamo entro i primi cinque giri, poichè la Hesketh ha ancora i pneumatici «rain». Hunt sarà il primo a sostare ai box per mettere le slick, viaggiando quindi subito fortissimo

SPICCIOLI OLANDESI

● Finita la corsa, chiediamo a Regazzoni, che ha fatto tutti i 75 giri con il «baffo» anteriore destro piegato, dove avesse toccato. La risposta è stupefacente e dimostra la grande abilità di guida del ticinese: «Non lo so non me ne ero accorto, l'ho visto quando mi sono fermato al box...».

● Gli spettatori al Gran Premio d'Olanda sono stati calcolati in 48.000 più 12.000 presenze nelle due giornate di prove.

● Questi i giri delle fermate per cambiare le gomme: al 7. Hunt, Ickx e Mass, all'8. Reutemann, al 9. Fittipaldi, al 13. Lauda, al 14. Regazzoni.

● Tempi delle fermate per cambiare i pneumatici: Lauda 24"; Regazzoni 27"; Fittipaldi 25"; Scheckter 29"; Hunt 33"; Reutemann 37".

● Anche nel '74 Lauda e Regazzoni partirono in prima fila allora avevano rispettivamente il tempo di 1'18"91 quest'anno invece 1'20"29, e 1'20"57.

● Ho chiesto a Pace: «Ferrari ha negato di averti contattato per correre con lui in F. 1 nel 1976: è vero?». Pace mi ha risposto: «No, no, sono stato contattato da un suo qualificato emissario, ma ho detto di no, perché nel '76 sono ancora impegnato con la Brabham-Martini».

● Dopo le divergenze avvenute in Svezia l'ing. Forghieri è stato lasciato nell'«eremo» di Fiorano. Anche se al sabato sera sarebbe venuto comodo averlo qui a Zandvoort, visti i problemi di vibrazioni al motore che le due Ferrari hanno accusato.

● Nelle ultime prove di sabato il motore della March-Beta di Brambilla ha dato segni di stanchezza, tanto che per non romperlo Brambilla si è fermato ai boxes. Non aveva ancora fatto le prove con il pieno di monzese, perché le ha poi fatte con la vettura della Lombardi diventata 9 T. Il suo tempo in tre giri è stato di 1'22"77 contro il migliore della Lella in 1'23"99.

● W. Fittipaldi ha portato una nuova Copersucar con le sospensioni anteriori nuove e con il baricentro abbassato. La vecchia servirà da mulletto. Era molto preoccupato il brasiliano con Le Guezec, perché vorrebbe sapere con anticipo le nuove disposizioni della CSI in fatto del F. 1, visto che a S. Paolo ne stanno facendo una completamente nuova che dovrebbe venire pronta per ottobre-novembre.

● Hiroshi Fushida ha girato solo nella prima tornata di prove. Poi rotto il motore e non avendone uno di ricambio (è rimasto in Giappone) i suoi meccanici lo hanno pateticamente smontato e rifatto ai boxes di Zandvoort. Ma non è voluto più andare in moto. La Maki era l'unica monoposto ancora con gomme Firestone.

● Lauda correrà con l'Alfa Romeo nelle gare sport, potrebbero dire i maligni, dopo aver visto nei boxes di Zandvoort la fidanzata dell'austriaco Mirella girare su una Alfetta blu targata «80 - ET - 57».

● «Scintilla» Tramonti ha portato un motorino d'avviamento per la Uop-Shadow che monterà il motore Matra a 12 cilindri (a Silverstone?). La casa ha chiesto esplicitamente di avere il Marelli.

● A Zandvoort la Ferrari ha montato un nuovo alettone adatto a circuiti veloci già sperimentato a Fiorano, che è stato superiore ad ogni aspettativa, tanto da non essere neppure presa in considerazione l'eventualità di provarne un altro che era stato portato. Però è nata la contestazione delle misure.

● Emerson Fittipaldi firma gli orologi della «Timex», la più grande industria di orologi del mondo, famosa per il suo orologio elettrico da poco prezzo.

● Quando Lauda si è fermato dopo i boxes di Zandvoort durante le prove con il musetto rotto, il DS della Ferrari è corso subito a interessarsi di cosa fosse successo. Quando poco dopo Regazzoni si è toccato con Scheckter e non è rientrato ai boxes, lo stesso DS non si è mosso dal trespolo da cui seguiva giro per giro i tempi dell'austriaco.

● Il capo meccanico ferrarista Cuoghi sta costruendo una F. 1 anche lui: è in scala 1:8 radiocomandata (è una Ferrari T).

● Nelle ultime prove di sabato Lauda con il pieno ha girato in 1'21"8, Scheckter, Hunt, Peterson e Brise in 1'21"5, Fittipaldi e Pace in 1'21"6, Regazzoni 1'22"0, Watson 1'22"1, Brambilla e Laffite 1'22"2.

● Ordine tassativo partito dal DS Ferrari ai giornalisti di «regime»: ignorare le polemiche di Regazzoni!... Ma se Regazzoni non ne fa, che cosa vuol dire? Si aspetta forse che prima o poi il ticinese esploda?...

ZANDVOORT. Molto sportivamente Niki Lauda dopo che Hunt ha tagliato il traguardo da vincitore di questo bellissimo GP d'Olanda, gli si è affiancato dopo la curva Tarzan e lo ha applaudito. Un attimo prima, ad applaudire sulla linea del traguardo era «le patron», lord Alexander, che è impallidito quando al suo pupillo hanno mostrato la bandiera a scacchi che sanciva una vittoria sacrosanta.

E' proprio con «le patron» Hesketh che iniziamo il nostro giro di interviste. Mille mani lo afferrano per chiedergli un autografo e per complimentarsi, e ci dice: «Non ho parole! Battere la Ferrari, uno dei teams più organizzati del mondo è per noi, team privato che corre per passione, il massimo della soddisfazione. James è stato certamente il più furbo di tutti a fermarsi per primo, ha avuto il grande vantaggio di essere già pronto al decimo giro quando la pista si è definitivamente asciugata. Ogni mia risorsa da questo momento sarà messa a disposizione per cercare di vincere un campionato mondiale. Certo che prima o poi mi aspettavo di vincere con Hunt un gran premio, ma proprio qui a Zandvoort nel circuito particolarmente adatto alla Ferrari, no».

Dal patron al «driver», James Hunt è raggiante, e come potrebbe non esserlo? «Ero sicuro, se non di vincere, almeno di lottare con la Ferrari per le prime posizioni, quando mi sono fermato per cambiare i pneumatici non ho capito (però li ringrazio) perché i miei avversari abbiamo tardato tanto a farlo. Non credo sperassero ricominciasse a piovere, c'era il sole... Non ho mai avuto dubbi di stare davanti a Lauda, ho giocato molto sui sorpassi e ho giocato bene. Nell'unico punto dove si può sorpassare, alla fine del rettilineo prima della curva Tarzan, ho visto che io arrivavo molto più veloce di Niki e che questi non ce l'avrebbe fatta. Battere la Ferrari proprio sul circuito che loro dicono sia particolarmente favorevole alle macchine è stato per me un grande piacere, anche perché guidavo una macchina privata completamente inglese».

A quando la macchina nuova?

«L'ho già vista ma non l'ho provata, credo che debutteremo a Silverstone».

Che cosa farai, il prossimo anno?

«Se Hesketh mi vuole resto con lui...».

«HUNT era troppo veloce per me...»

Prima, nei box, appena è arrivato ha invocato «giacca» dal suo pilota dell'aereo e «acqua» da Ghedini, poi è andato a chiedere notizie di Montezemolo che ha seguito quasi tutta la corsa da una poltrona per una gamba probabilmente rotta da Peterson.

Lauda ci ha detto: «La mia macchina aveva molto sovrasterzo, perché era stata regolata in funzione di una gara sull'acqua, quindi non ho potuto guidare al meglio. Il motore è andato bene, contro Hunt non c'è stato nulla da fare, era troppo veloce in assoluto per la mia Ferrari. Sono comunque contento lo stesso perché sei punti in classifica non fanno male...».

REGAZZONI nero:

«non avevo motore!»

Regazzoni è nero. Dice: «Non avevo motore, ho fatto fatica a passare Wilson Fittipaldi. Ai box stanno lì a chiacchierare invece che segnalare di entrare ai box per cambiare le ruote, me lo dovevano dire, hanno aspettato tanto e quando ho deciso di entrare ho dovuto allungare di un giro perché ho visto Lauda. Certamente si poteva fare meglio se cambiavamo come gli altri le gomme al giro giusto. Hunt è stato il primo a montare le slicks, e guadagnava tre-quattro secondi sugli altri, quando se ne sono accorti potevano dircelo...».

REUTEMANN capelli minimi

Reutemann è quarto, secondo a tredici punti in classifica mondiale. L'argentino irriconoscibile dopo che si è tagliato i capelli, ci ha detto: «Potevo fare certamente meglio, se non fossi stato toccato da Pryce, che mi ha danneggiato una gomma. Ho dovuto fare tutta la gara con questo handicap... La macchina non è male, ma avevo troppo alettone perché era stata regolata per la pioggia. Quando è venuto il sole e la pista si è asciugata è diventata sottosterzante».

L'acceleratore ha tradito MASS

Ha compiuto solo quaranta giri Fittipaldi, era in sesta posizione ed era stato da poco superato da Regazzoni quando il motore ha fatto le bizze, rompendo una biella.

Quando gli chiedo un pronostico mi dice sorridendo: «Ti posso dire chi non vincerà il mondiale, ...io!».

Mass sulla seconda McLaren non è stato da meno come sfortuna del suo illustre compagno. «Sono uscito di strada a 14 giri dalla fine — ci ha detto — perché avevo l'alimentazione che non andava, o prendeva l'acceleratore di colpo o non lo prendeva affatto».

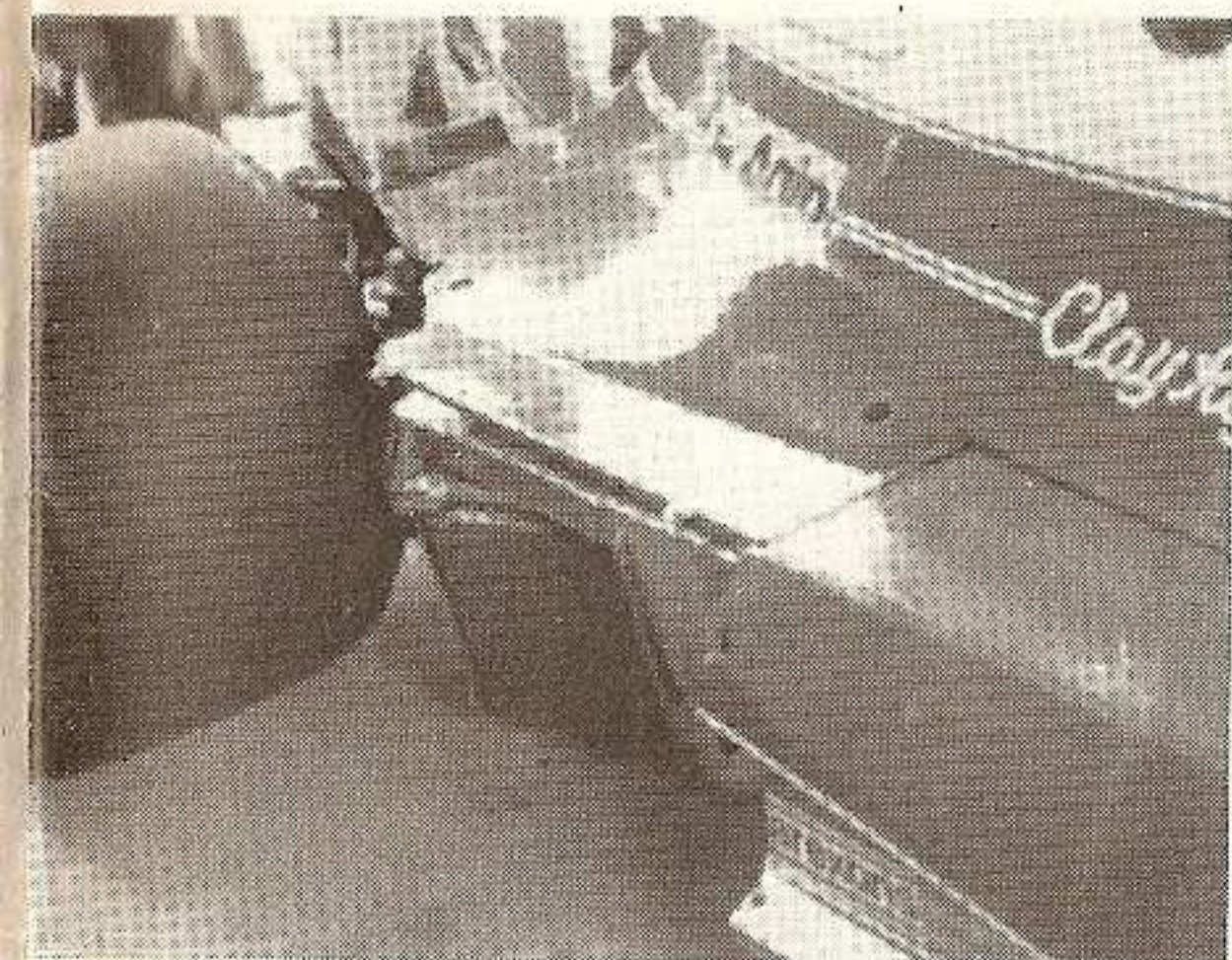
Scheckter: «Ho rotto il motore, altrimenti sarei arrivato sicuramente terzo».

Peterson: «A sei giri dalla fine all'uscita della curva Tarzan mi è mancata la pressione della benzina, e mi sono dovuto fermare, altrimenti sarei arrivato terzo...oggi la mia Lotus non è andata male».

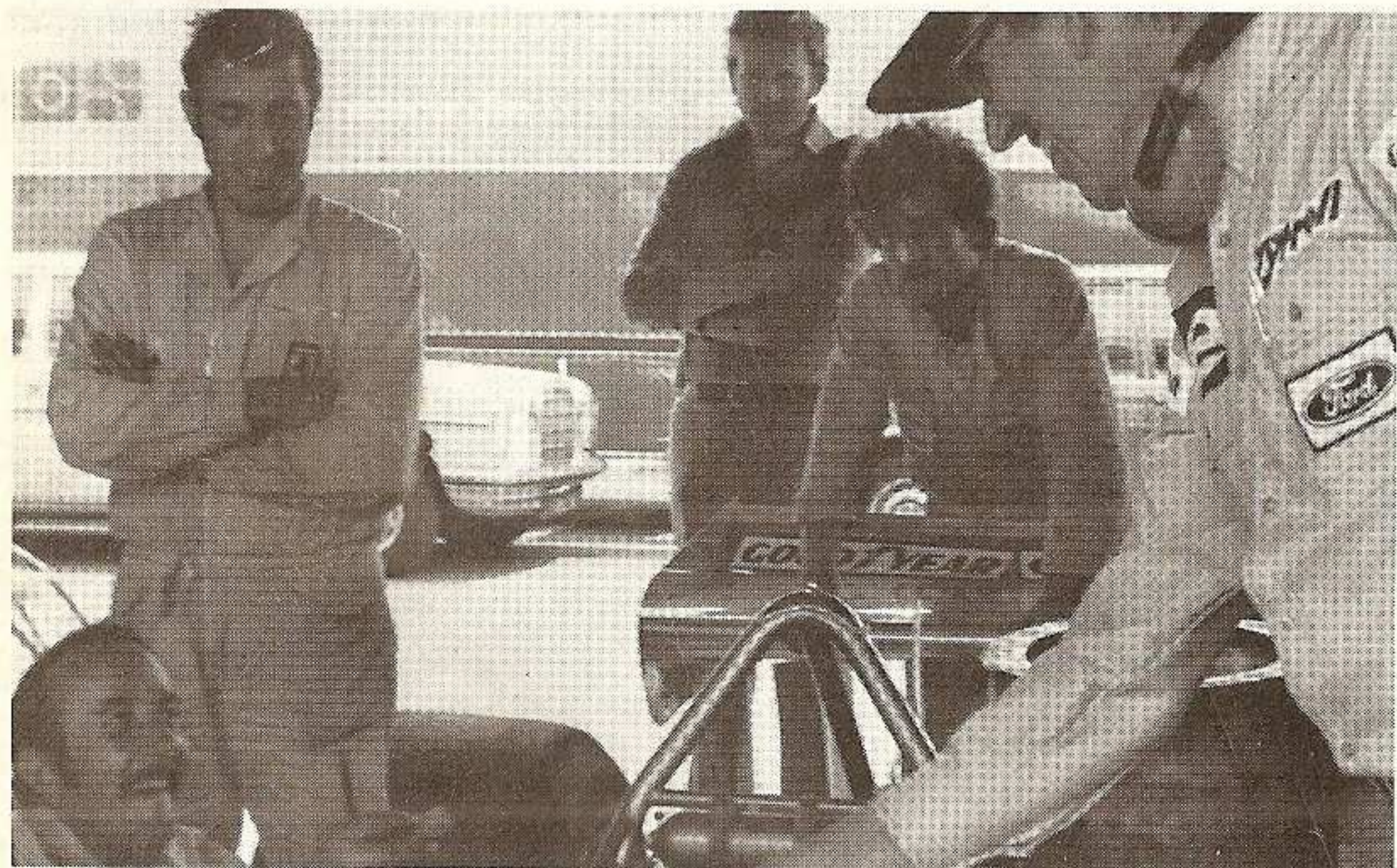
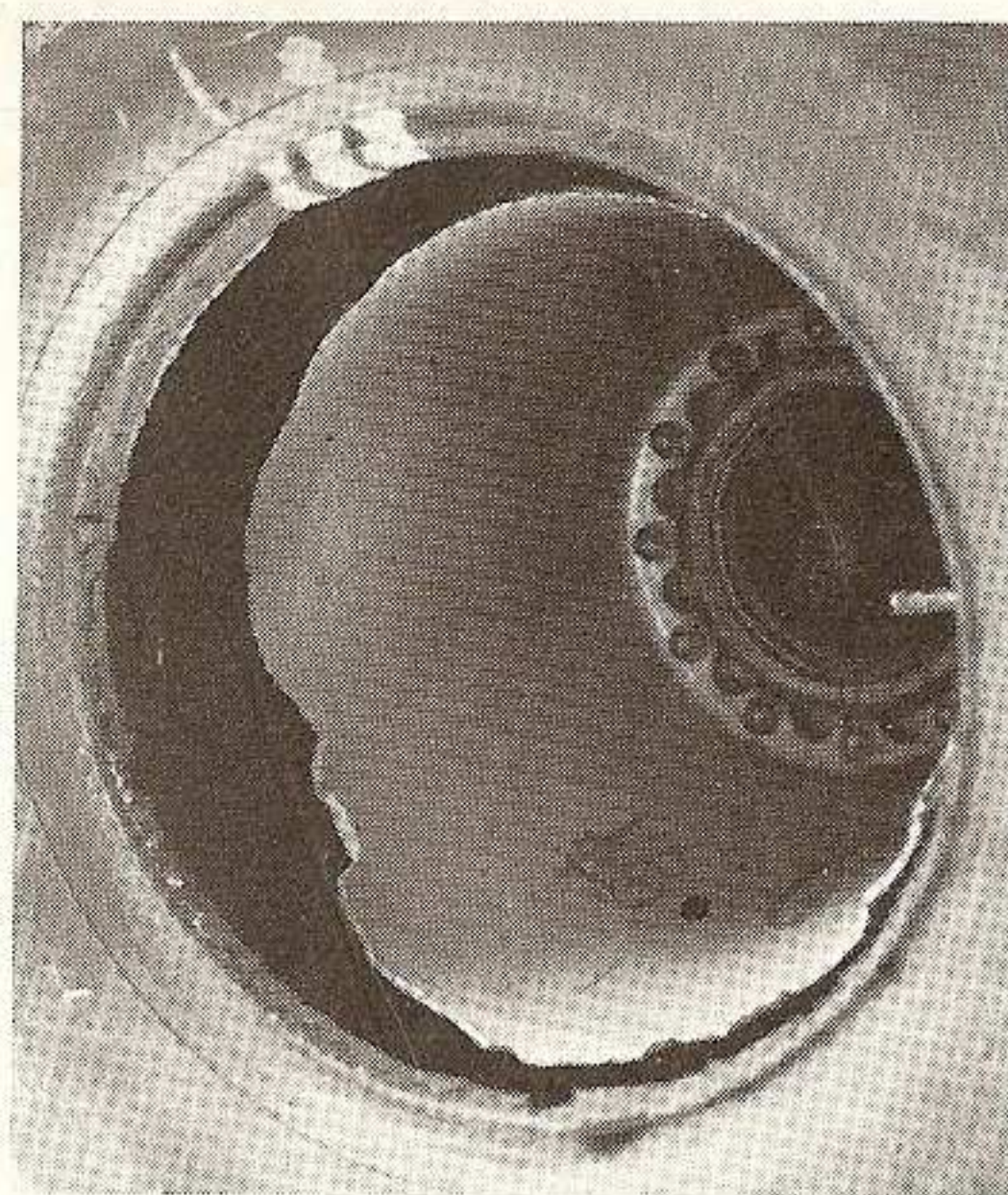
BRAMBILLA e JARIER premi-sfortuna

Hanno preso il premio della sfortuna, istituito dall'«Etienne Aigeer». Jarier e Brambilla nell'ordine. Il francese con la UOP autore di una gara eccezionale, è stato per molto tempo in seconda posizione con Lauda alle sue spalle che ansimava per passarlo; appena questi lo ha fatto... ma facciamocelo dire da lui: «Ero sicuro che sarei stato davanti alla Ferrari, quando ad un certo punto ho sentito che nella frenata prima della curva Tarzan l'avantreno mi ballava ho rallentato permettendo a Lauda di passarmi e dopo poche centinaia di metri il pneumatico anteriore sinistro ha dechappato staccando il musetto della mia macchina. Senza questo inconveniente sarei arrivato secondo».

Brambilla, certamente, ha fatto la corsa più corta della sua vita, ecco che cosa ci ha detto: «In partenza sotto l'acqua Depailler mi ha tamponato, e rotto la sospensione posteriore sinistra, e ovviamente non ho potuto continuare... più sfortuna di così, speriamo che dal GP di Francia la ruota giri dalla parte giusta».



Dopo la collisione Rega-Jody ecco a destra il cerchio di Clay, a sinistra la botta alla «T» e, sotto, Tyrrell «rende» i pezzi a Cuoghi



| Pilota | Vettura | Venerdi | | Sabato | |
|---------------|-----------------------|---------|---------|---------|---------|
| | | I | II | I | II |
| Lauda | Ferrari 312 T | 1'20"58 | 1'20"34 | 1'20"59 | 1'20"29 |
| Regazzoni | Ferrari 312 T | 1'20"57 | 1'20"94 | 1'20"96 | 1'21"93 |
| Hunt | Hesketh-Ford 308 | 1'20"97 | 1'20"70 | 1'22"23 | 1'21"55 |
| J. Scheckter | Tyrrell-Ford 007 | 1'21"18 | 1'20"74 | 1'21"19 | 1'21"04 |
| Reutemann | Brabham-Martini BT 44 | 1'23"20 | 1'20"87 | 1'21"74 | 1'22"35 |
| E. Fittipaldi | Texaco-Marlboro M23 | 1'21"61 | 1'21"04 | 1'20"91 | 1'20"95 |
| Brise | Embassy-Hill GH 1 | 1'22"88 | 1'21"24 | 1'20"94 | 1'21"16 |
| Mass | Texaco-Marlboro M23 | 1'21"28 | 1'21"48 | 1'21"01 | 1'23"62 |
| Pace | Brabham-Martini BT 44 | 1'23"92 | 1'21"68 | 1'21"19 | 1'21"06 |
| Jarier | UOP Shadow DN5 | 1'21"44 | 1'21"15 | 1'21"10 | 1'39"71 |
| Brambilla | March Beta 751 | 1'21"31 | 1'21"25 | 1'21"14 | 1'22"28 |
| Pryce | UOP-Shadow DN5 | 1'21"62 | 1'21"70 | 1'21"16 | 1'21"82 |
| Depailler | Tyrrell-Ford 007 | 1'21"75 | 1'21"79 | 1'21"32 | 1'21"20 |
| Watson | Surtees-Matchbox | 1'21"68 | 1'21"32 | 1'21"23 | 1'21"79 |
| Laffite | Williams-Fina MK4 | 1'21"75 | 1'21"32 | 1'22"61 | 1'22"17 |
| Peterson | JPS-Lotus 72 | 1'22"22 | 1'22"48 | 1'21"90 | 1'21"46 |
| Jones | Embassy-Hill GH 1 | 1'22"77 | 1'22"55 | 1'22"01 | 1'22"70 |
| Donohue | Penske PC 1 | 1'23"83 | 1'22"74 | 1'22"33 | 1'24"06 |
| J. Scheckter | Williams MK 3 | 1'23"93 | 1'24"39 | 1'22"82 | 1'22"92 |
| Evans | Stanley-BRM P 201 | 1'24"00 | 1'23"53 | 1'22"97 | 1'23"80 |
| Ickx | JPS-Lotus 72 | 1'23"20 | 1'23"76 | 1'23"26 | 1'23"34 |
| Van Lennep | Ensign MN 2 | 1'24"33 | 1'23"30 | 1'24"73 | 1'23"42 |
| Lombardi | March-Lavazza 751 | 1'23"99 | 1'24"76 | 1'24"17 | 1'25"05 |
| W. Fittipaldi | Copersucar-Ford | 1'24"48 | 1'24"62 | 1'24"68 | 1'24"15 |
| Fushida | Maki 001-Ford | 1'33"37 | — | — | — |
| Mass | Texaco-Marlboro T | — | — | — | 1'22"36 |
| Brambilla | March 751 T | — | — | — | 1'22"77 |
| Jarier | UOP-Shadow T | — | — | — | 1'21"39 |
| Hunt | Hesketh T | — | — | 1'31"51 | — |
| W. Fittipaldi | Copersucar T | — | 1'26"22 | — | — |

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

Dal bullone rotto di NIKI alla collisione Regazzoni-Scheckter

Qualche brivido in vigilia

ZANDVOORT - Brivido subito nelle prime prove di venerdì per la Ferrari di Lauda. Erano appena iniziate le prove, quando in un punto imprecisato del percorso, a Niki Lauda si rompe un bullone della sospensione posteriore, fa un mezzo testa-coda, riesce a tenere la macchina in pista e continua. La vettura è però inguidabile, rientra ai boxes e si scopre che si è piegata la traversa fra il cambio e il motore. Rapido intervento dei «chirurghi» in tuta bleu e tutto viene rimesso a posto, con accenni velati sull'accaduto per i pochi ancora presenti.

Le prove proseguono normalmente e si notano subito due cose fondamentali: le Ferrari come già l'alt'anno sono le più forti del lotto, e le tanto attese Brabham hanno tanti di quei problemi da farne un tema di matematica... Ritornano fuori invece le Tyrrell, e la Hesketh.

Tutti sono scontenti delle gomme, (tanto per cambiare). La ragione questa volta è però valida. Quando alcune settimane fa vennero fatti i tests della Good-year in vista di questo gran premio, la casa americana portò una miscela, che è stata giudicata dai tecnici troppo friabile, quindi le prove sono state fatte con una miscela nuova (la 4527) che lascia scontenti la maggioranza dei teams, ma per una volta non quelli della Ferrari che si trovano subito a loro agio con i pneumatici approntati per questa gara.

Dopo un'ora e mezza di prove, con sole e con vento ma non molto forte, risulta primo Regazzoni con il tempo di 1'20"09 e secondo Jarier con 1'20"44, terzo Lauda con 1'20"58. Il DS della Ferrari va a lamentarsi con i cronometristi perché (giustamente) il tempo di Jarier è sbagliato di un secondo netto, e fa presente che i loro cronometri non hanno segnato neppure il tempo di Regazzoni. Conclusione, tutti e due vengono corretti. Regazzoni va a 1'20"57, e Jarier a 1'21"11.

Bella prova di Hunt che con la sua Hesketh ha il quarto tempo in 1'20"97. Questi tre — assieme a Lauda che è

stato accreditato di un centesimo in più di Regazzoni — sono gli unici ad essere scesi sotto il minuto e ventuno. Scheckter alle spalle di Hunt ha girato in 1'21"18, seguito da Mass, Brambilla, Jarier, Fittipaldi, Pryce, Watson, Depailler e Laffite. Sempre in crisi le Lotus che sono a quasi due secondi da Regazzoni con Peterson, mentre l'amorfo Ickx è ancora più indietro. La Lombardi con una macchina abbastanza a punto ha ottenuto la 23. posizione davanti al fratello del campione del mondo, W. Fittipaldi.

lità alla sua McLaren, mentre ancora una volta bella la prova di Brise che è ottavo assoluto. Brambilla ha in parte risolto i problemi della sua March-Beta e ha ottenuto la nona posizione. La nostra Lombardi non si è spostata dalla 23. posizione. Alla fine della prima giornata di prove, quindi, due Ferrari in prima fila; si sta ripetendo l'anno scorso.

Nella seconda giornata di prove, una rilevazione fatta dai tecnici della Heuer nel rettilineo d'arrivo, venti metri dopo il traguardo, ha sanzionato che la vet-

tare la macchina ai boxes fino alla fine della prima tornata di prove, e nell'ora di intervallo verrà riparata.

Lauda è subito in evidenza, le Brabham hanno i soliti problemi, tanto che Ecclestone fa montare un alettone «groviera» sulla macchina di Pace, nuovo e mai usato fino ad ora, mentre Reutemann ha problemi con il motore. I tecnici della McLaren lavorano attorno alle sospensioni di Emerson, riescono a trovare una soluzione valida al momento, tanto che alla fine delle prove il brasiliano avrà il secondo tempo, dietro Lauda di 32 centesimi di secondo.

In terza posizione in questa sessione il giovane Brise che sta continuamente salendo con la Embassy Lola di G. Hill, che lo segue attentamente dai boxes. Poi vengono Regazzoni, Mass, Jarier, Brambilla, Pryce, Scheckter, Pace, Watson, Depailler e Reutemann che non si può mettere le mani nei capelli per la disastrosa condizione in cui si trova perché se li è tagliati cortissimi... La nostra Lombardi, a cui i meccanici hanno cambiato i rapporti del cambio, ha guadagnato una posizione ed è ventiduesima davanti a W. Fittipaldi e a Van Lennep.

Ultima sessione di prove senza storia, se non per l'exploit di Lauda che riesce a migliorare il suo miglior tempo di queste giornate e portarlo a 1'20"29, ottenendo la «pole position» come ormai da tempo è abituato. Al via vicino a lui Regazzoni (cui i meccanici hanno aggiustato la macchina a tempo di record permettendogli di partire per la sessione di prova con 17 minuti di ritardo solamente) con il tempo ottenuto della prima giornata, cioè 1'20"57.

In questa ultima tornata di prove hanno migliorato, oltre a Lauda, Depailler che è sceso ad 1'21"20, Peterson 1'21"46, Pace 1'21"06, Donohue 1'24"15, Laffite con la Williams parte in ottava fila, mentre Ian Scheckter è in decima fila.

Ed ora test a ZELTWEG

● Prima delle prove della 1000 km d'Austria, la Ferrari ed altre squadre come la McLaren saranno a Zeltweg a provare in vista del GP d'Austria. Si incontreranno con l'Alfa.

● Il premio Jo Siffert per il pilota più combattivo è stato assegnato per il GP d'Olanda ad Hunt.

● Le prove del GP d'Inghilterra a Silverstone si svolgeranno giovedì e venerdì dalle 11,30 alle 13 e dalle 14 alle 15, la gara prenderà il via alle ore 14 locali.

Seconda sessione di prove, le posizioni non cambiano di molto, Lauda migliora il suo tempo ed ottiene 1'20"34 che sarà il migliore in assoluto della giornata, davanti a Regazzoni (1'20"57), Hunt (1'20"70), Scheckter (1'20"74), Reutemann (1'20"87). Cinque macchine in 53 centesimi di secondo danno un'idea della lotta che c'è per ottenere la «pole position». Rilevante da notare fra questi nomi è l'inserimento di Reutemann in quinta posizione, un tempo quello dell'argentino ottenuto di forza, alla Rindt tanto per intenderci, perché la sua Brabham-Martini ha avuto per tutta la giornata problemi di tenuta di strada.

Fittipaldi anche lui arranca nelle posizioni di rincalzo con problemi di stabi-

lità più veloce è la Ferrari di Lauda che transita alla velocità di 278,59 kmh, seguita da Scheckter a 277,25 kmh, Fittipaldi 276,9 kmh, Regazzoni 276,85 kmh, Hunt 271,73 kmh, e Reutemann 272,32 kmh. Questi rilevamenti danno un'idea della potenza e della aerodinamica delle vetture che corrono in questo Gran Premio.

Subito dopo è ancora una Ferrari protagonista, nella salita dopo il tornante dietro ai boxes, Regazzoni supera Scheckter che va piano, ma tiene la traiettoria, si sposta quando arriva il ticinese, e le due F. 1 si agganciano. Regazzoni romperà il cerchio e la sospensione posteriore sinistra oltre ad ammannare il serbatoio dell'olio. Non si riuscirà a por-

Filo-diretto ZANDVOORT-MARANELLO in vigilia

Un preoccupato consulto telefonico per il boxer che accusava avarie

ZANDVOORT - Sono corsi subito al telefono a chiamare Forghieri sabato sera, finite le prove, Lauda, il DS e il « fedele » Ghedini. Il problema che si poneva era abbastanza grave, e solo un tecnico dalle capacità dell'occhialuto ing. modenese poteva risolverlo. Al termine delle prove, con Lauda e Clay in prima fila esattamente come l'anno scorso, tutti e due i piloti accusavano nel motore nuovo montato venerdì lo stesso annoso problema: « vibrazioni ». Da quando in un lontano venerdì di settembre Amon provò (e ruppe) per la prima volta il « fiat » modenese, il problema più o meno è stato sempre presente. Ora forse è saltato fuori in modo più prepotente, visto (se è vero quello che si sussurra nell'ambiente) che gli attuali dodici cilindri erogano la bellezza di 540 CV.

Ebbe già dei problemi Lauda a Montecarlo (nonostante la vittoria) e arrivò con i bicchierini delle cammes mangiate. Un tecnico che ha smontato, per visionarlo, il motore mi ha detto: « ancora un giro e perdeva la corsa... ». Ancora problemi sul motore di Regazzoni al recente GP di Svezia vinto « alla Fittipaldi » per dirla come quelli della Ferrari, da Lauda. Regazzoni infatti non ha potuto forzare per cercare di prendere Reutemann, perchè appena accelerava un po' sentiva strani rumori alle sue spalle che gli hanno scongiolato ogni rimonta.

Finite le prove, a Zandvoort, si aveva paura che all'indomani il motore non tenesse, e si è ricorsi alla supervisione (via filo) di Forghieri, che forse sarebbe stato meglio avere qui presente, anche se il « cocco » non lo vuole dopo la Svezia, dove sono state dette parole di fuoco in casa del « cavallino » a proposito di certe decisioni. Già alla fine delle prove di venerdì il motore di Regazzoni aveva dei problemi, e aveva persa

molta potenza; lo si è cambiato, ma era previsto. Questo della perdita di cavalli del boxer del « cavallino » è un problema che è conosciuto dalla Cosworth. Un tecnico della casa inglese ci ha detto che mediamente alla fine di una gara i motori 8 cilindri Ford hanno un calo di potenza di 20-24 cavalli, mentre il motore della Ferrari arriva anche a 60 cavalli persi sulla pista...

La grande fiducia di questo tecnico nei motori Ford era data dall'arrivo del caldo, che avrebbe (a loro modo di vedere) favorito l'otto cilindri e messo in crisi Ferrari. A sostegno di questa tesi ci portava l'esempio dell'altr'anno, quando dopo il caldo « argentino » di Zeltweg per le rosse vetture non furono più rose ma spine. La previsione va certamente presa con le molle, ma i problemi delle prove finite sabato sera restano. Non sappiamo che cosa Lauda, il DS e Ghedini si saranno detti al telefono con Forghieri, fatto però inconfutabile è che nella notte fra sabato e domenica prima della gara i meccanici di Maranello hanno dovuto sostituire i due propulsori « che vibravano ». Il bello è che, nello smontaggio, ci si è accorti che si erano riprodotte le crepe nei tubi di scarico, e c'è stato qualcuno che ha ipotizzato questa come la causa delle vibrazioni avvertite dai piloti. Ma non si è voluto rischiare, preferendo seguire il consiglio di Forghieri il quale, anche in funzione delle unanime previsioni meteorologiche che parlavano di pioggia, aveva suggerito di cambiare i motori in dubbio con altri due dotati di minore potenza massima, coppia più pastosa e migliore affidabilità. Ed ecco perchè — forse — a Zandvoort le Ferrari non hanno palesato la solita superiorità.

g. c.



Gli alettoni Ferrari usati a Zandvoort erano di questo tipo, con bordo di uscita a V. La loro altezza è stata oggetto di discussioni, in verifica

Le misure delle ali

ZANDVOORT - Momenti di tensione, in parco chiuso, dopo l'arrivo del Gran Premio d'Olanda. Infatti, i commissari tecnici hanno esaminato l'altezza massima degli alettoni delle Ferrari e della Brabham, altezza che come è noto non deve superare gli 80 cm dal piano inferiore della vettura. Le Brabham sono risultate a posto, mentre un piccolo problema si è evidenziato per le Ferrari, in quanto la Ferrari di Lauda misurava da un lato 79 cm e dall'altro 82 cm. Più che altro, però, Ecclestone ha fatto notare che la misurazione non era corretta in quanto il punto più basso della 312T non era il fondo scocca o il piano del carter sottomotore, bensì gli scarichi, che risultavano un poco più bassi del carter. A rigor di regolamento, la misurazione la si doveva fare dagli scarichi. Ecclestone però, ad una precisa domanda del segretario CSI, Le Guezec, ha detto di non aver intenzione di fare reclamo, e la cosa è finita lì.

Stanno per spuntare le novità: ora accontentiamoci di modifiche

In ritardo la LOTUS alettoni in ritocco



Lo snorkell della Hesketh 308 è il solito. E' attesa la macchina nuova

La singolare presa d'aria sdoppiata vista in prova sulla Brabham-BT 44

ZANDVOORT - Ormai siamo quasi arrivati all'epoca delle presentazioni di nuove macchine. Una è prevista per il prossimo gran premio di Francia, e l'altra per la gara britannica del 19 luglio. La Shadow col motore Matra e la nuova Hesketh sono infatti le macchine la cui presenza è certa nelle prossime gare, mentre per la Brabham col motore Alfa Romeo e per la nuova Lotus occorrerà attendere ancora.

Una novità tuttavia la si è vista ed è stata la rinnovata Maki, la macchina giapponese che si era vista l'anno scorso e che misteriosamente come era arrivata era misteriosamente scomparsa dalla circolazione. La nuova Maki si è vista pochissimo, perché un grosso guaio al motore ha permesso al pilota di effettuare soltanto qualche giro. Comunicare non ha dato nessuna particolare emozione ai tecnici, ad avendo alcuna soluzione di qualche

interesse. Macchina assolutamente classica, con soluzioni scontatissime e senza nessuna fantasia progettuale, non ci pare che avrebbe potuto dare risultati eccitanti, nemmeno se avesse avuto il miglior pilota del mondo a guidarla.

Una onesta semplice macchina, con un telaio monoscocca aperta, a forma di cuneo, e sospensioni classiche. Doppie triangoli anteriori con ammortizzatori idraulici e molle elicoidali, due bracci paralleli inferiori e braccio unico superiore nelle sospensioni posteriori, con classici ammortizzatori idraulici e molle elicoidali. Il tutto con le normali barre stabilizzatrici.

Radiatori acqua laterali dietro l'abitacolo, doppio radiatore olio ai lati del supporto dell'alettone e piccolo radiatore per il lubrificante del cambio posto a sinistra del supporto dell'alettone e piccolo radiatore per il lubrificante del cambio posto

a sinistra del supporto dell'alettone. Veramente nulla di speciale da segnalare, su questa macchina, che era dipinta di blu e portava la pubblicità degli orologi giapponesi Citizen, il che a voler guardare era proprio la novità, visto che nella precedente edizione la Maki era vergine di iscrizioni.

Novità sulla Copersucar era la sospensione anteriore, di geometria modificata rispetto a quella finora usata e che è dotata di attacchi provvisti di quattro punti di fissaggio, in modo da poterne variare le angolazioni a piacere. Una maggior cura nella posizione dei radiatori acqua, laterali, ha leggermente modificato anche la linea laterale della macchina brasiliana, che tuttavia resta sostanzialmente quella vista fino ad ora. Una nuova macchina è già stata progettata, ma la squadra brasiliana dispone di poco personale e così la costruzione non può essere

portata avanti. Probabile che fino all'anno prossimo non se ne parli.

La Ferrari ha dotato le due macchine di nuovi roll-bar in titanio, che oltre alla leggerezza del materiale usato hanno la caratteristica di essere collegati al retrotreno mediante un solo tubo inclinato, fissato al centro dell'arco principale, mentre prima il collegamento era fatto con due tubi fissati ai montanti verticali. Le Ferrari hanno utilizzato qui gli alettoni con la sagomatura a V nella parte posteriore, col vertice al centro e rivolto in avanti. Il supporto alettone era quello adatto al tipo di ala.

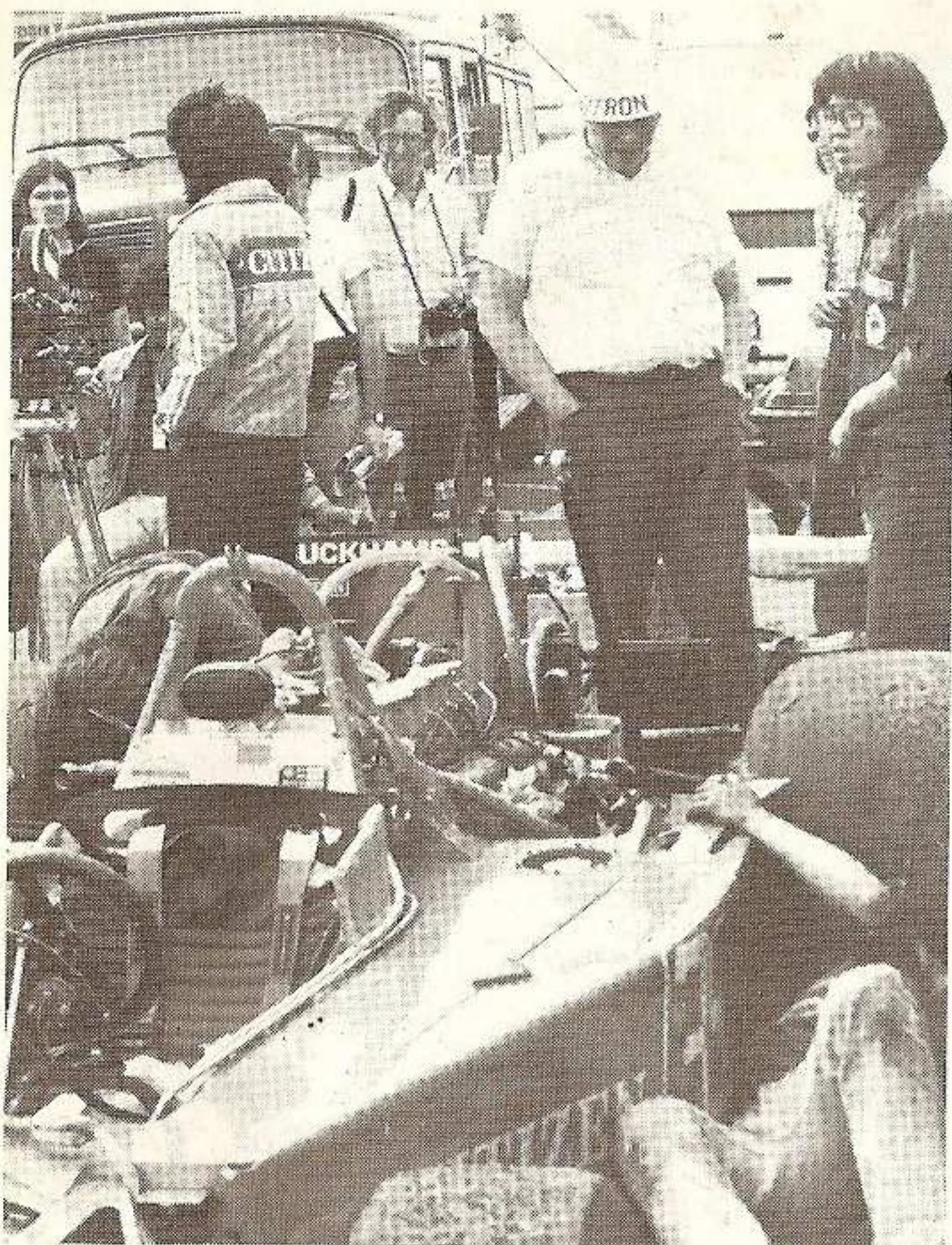
Anche la Brabham ha utilizzato un alettone nuovo, quello previsto per i circuiti veloci, che lavora con un solo piano alare anziché coi due usuali. Anche questa tuttavia è soluzione di adattamento al tracciato.

f. l.

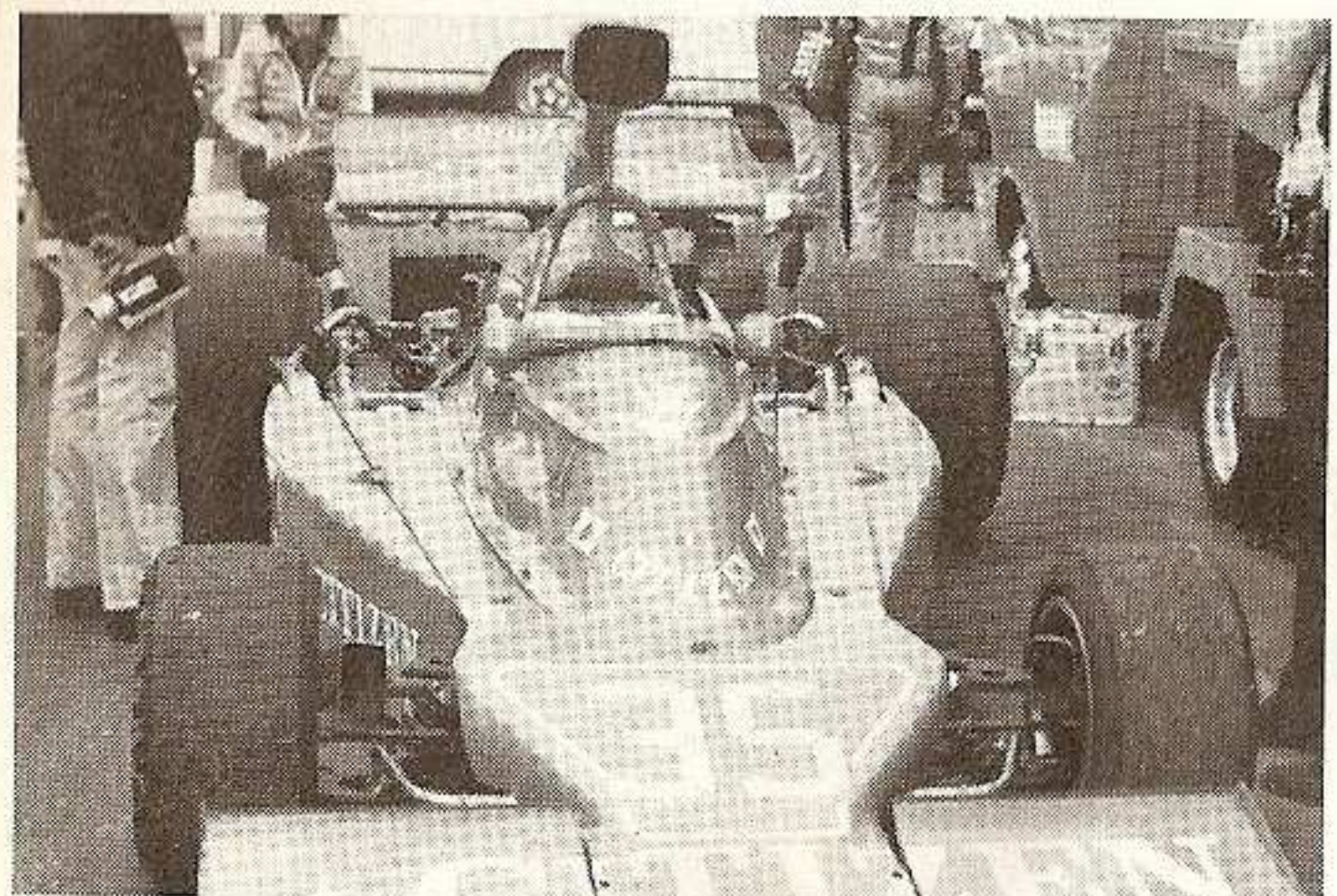
Prenotate
il
prossimo
numero di

**AUTO
SPRINT**

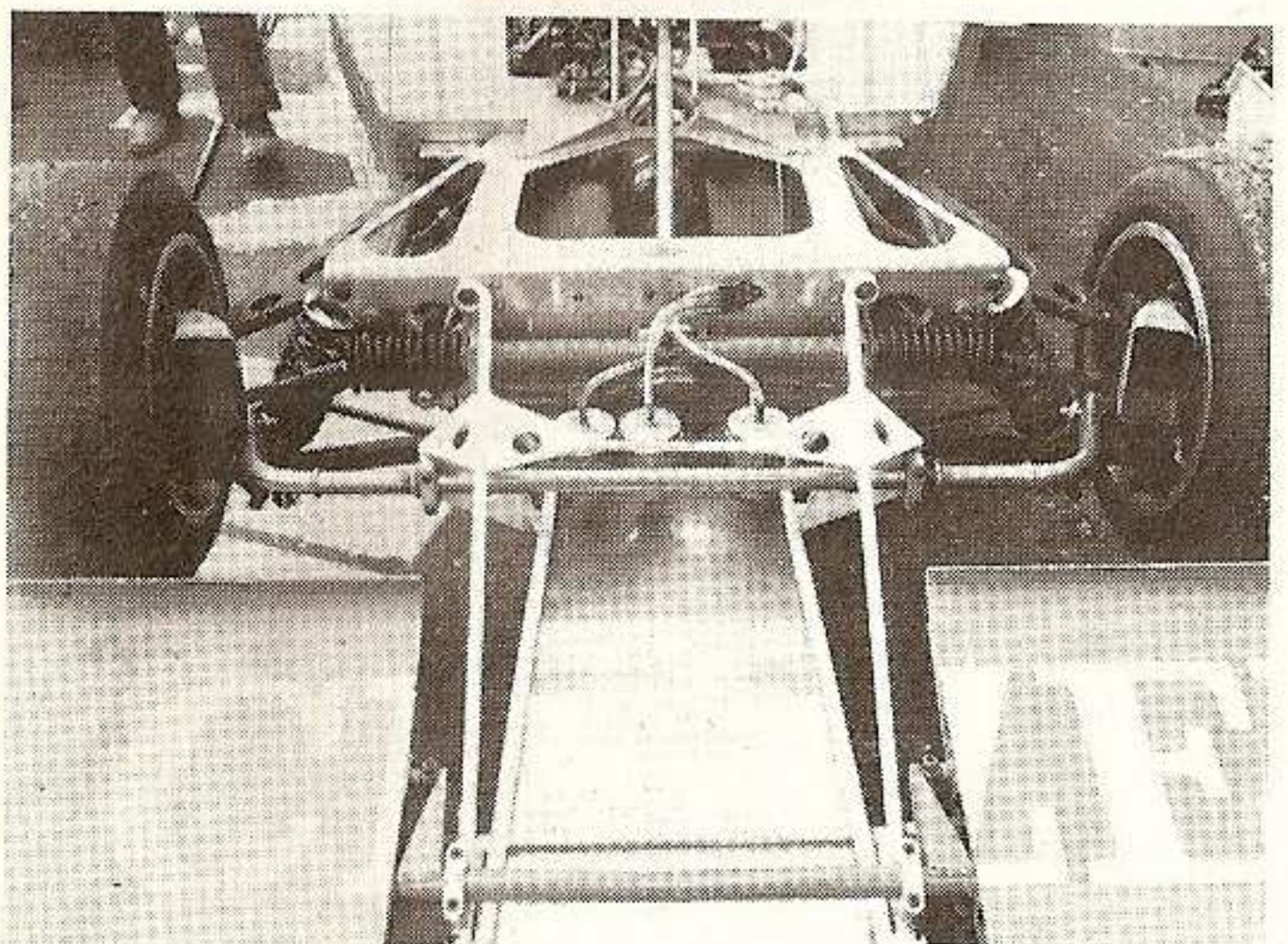
c'è il
POSTER
regalo
a colori
della
FERRARI
312-T



Lord Hesketh ha dato un'occhiata alla nuova Maki. La vettura giapponese non lo ha colpito



Ancora la Maki, l'unica inedita in Olanda, anche se ovviamente deriva da quella dello scorso anno. Sotto, un dettaglio anteriore della Maki



La nuova ENSIGN al G.P. inglese

● Breve apparizione sulla pista della nuova Ensign, di cui non si sa ancora la sigla di riconoscimento. La macchina, molto stretta, ha i freni anteriori interni, come la Parnelli. Le sospensioni sono « rising-rate », e sono state utilizzate, solo posteriormente, quelle della McLaren M19. I radiatori acqua sono laterali e il muso è molto profilato. La prossima settimana inizieranno i tests e la macchina potrebbe debuttare a Silverstone.

Il belga UGEUX sarà il nuovo Presidente CSI

ZANDVOORT - Le grandi manovre elettorali in vista del rinnovamento dei quadri sono in corso negli ambienti della Commissione Sportiva Internazionale, oltre che in quelli della FIA. Secondo le ultime notizie e sentiti gli umori di molta gente, il quadro che si presenta per l'assetto futuro degli organismi internazionali appare promettente.

Pare infatti che ormai non vi siano dubbi sulla elezione di Paul Von Metternich alla presidenza della F.I.A., che era l'obiettivo dei tedeschi. Come conseguenza si è ormai definita la candidatura del belga Pierre Ugeux alla presidenza della CSI, candidatura che in pratica può essere considerata investitura, dato che sul nome del belga vi è unanimità.

Se le cose andranno in questo senso, come pare sia, ci si deve attendere una svolta nella conduzione delle cose sportive. Infatti nelle intenzioni di Pierre Ugeux c'è soprattutto quella di diventare un vero presidente, effettivo e non simbolico, e di non lasciare a funzionari esecutivi nessuna iniziativa personale. Vale a dire che non dovrebbero più ripetersi gli stranissimi fenomeni cui abbiamo assistito negli ultimi quindici anni, col segretario (stipendiato per eseguire le decisioni della CSI) che si sovrapponeva alle decisioni dei membri del Bureau per prenderne di sue, diventando di fatto una specie di dittatore, con le conseguenze che abbiamo conosciute.

Ciò era dovuto alla carenza di autorità ed anche al disinteresse da parte del presidente della CSI, e gli esempi di questa stupefacente situazione sono stati parecchi, negli ultimi anni. Quindi con un certo piacere abbiamo appreso le notizie che riguardano i futuri quadri internazionali, e ci auguriamo che ciò avvenga.

Per quanto riguarda l'attuale segretario della CSI, Claude Le Guezec, se non gli verrà rinnovato il contratto entro il primo luglio sarà da considerare all'inizio del periodo di preavviso di sei mesi, e cioè scadrà a partire dal primo gennaio 1976. Poiché pare proprio che il contratto non sarà rinnovato, l'anno prossimo la CSI avrà un nuovo segretario, che potrebbe essere scelto tra gli attuali funzionari CSI, ad esempio il signor Leon che ora si occupa delle questioni tecniche. D'altra parte non sarebbe necessario ricorrere a nuovi nomi, visto che la politica del presidente « papabile » è stata delineata in forma chiara, cioè con interessamento diretto del presidente alle questioni sportive, e con la sua costante presenza a Parigi.

Gli inglesi contro gli artefici (francesi) delle novità F. 1

ZANDVOORT - A proposito della decisione della CSI di ridurre gli alettoni delle macchine da corsa, ed anche di giungere alla riduzione delle dimensioni dei pneumatici, gli ambienti inglesi sono per la maggior parte irritati, ovviamente perché molti sono quelli che preferiscono continuare con le soluzioni attuali, non tanto in funzione tecnica quanto con l'obiettivo di non dover fare nuovi progetti e spendere soldi per nuove macchine.

Un giornale inglese ha tenuto a sottolineare come in pratica la soluzione sia stata presa dopo che è stato letto un rapporto compilato da una « squadra » di osservatori che avrebbe avuto l'incarico di riferire sul comportamento delle macchine e che avrebbe operato in occasione del recente Gran Premio di Monaco. Gli « incaricati » erano tutti francesi, e cioè Georges Martin della Matra, Bernard Boyer ex-Matra corse ed ora Matra-armamenti, Jean Pierre Beltoise, Claude Le Guezec e infine Gérard Crombac, giornalista.

Gli inglesi sono stati piuttosto aspri nei loro commenti, affermando tra l'altro che tutti questi personaggi non sono stati mai brillanti nelle loro rispettive occupazioni sportive. Il che è perlomeno ingiusto perché tacciare tutti di mediocrità, parlando di queste persone, non si può.

Anche per i mondiale rallies corse in 2 gruppi

PARIGI - Oltre alle novità regolamentari riguardanti l'attività futura della F.1 e delle sport, la CSI ha definito la regolamentazione di alcuni altri campionati internazionali.

Si è deciso, infatti, che il Mondiale Rallies dal prossimo anno, osserverà un regolamento simile al mondiale di F.1, con le gare valide divise in due gruppi. Per il titolo, ogni marca potrà accumulare un massimo di sette punteggi, di cui tre nel primo gruppo, tre nel secondo gruppo, ed uno a scelta nei due gruppi. Nell'ambito del Mondiale Rallies, che è per Marche, verrà attribuita una coppa al miglior conduttore classificato.

Dal 1976, le vetture che prenderanno parte al Campionato Europeo Turismo verranno divise in quattro classi: da oltre 1000 a 1300, da 1300 a 2000, da 2000 a 3000, ed oltre 3000.

Per quanto riguarda l'Europeo GT, la prima delle tre classi in cui si divideva la categoria passa da 1600 a 2000. Ora, le vetture partecipanti a questo campionato saranno ripartite in 2000, 3000 ed oltre 3000.

ASA
racing line

Equipaggiamenti completi per piloti da corsa in tessuto F.P.T. ignifugo omologato C.S.A.I. 1975.

Tuta doppia mod. Vallenga nei colori grigio e azzurro misura 42-54.

Sottotuta ignifuga in F.P.T. L. 105.000

Sottocasco ignifugo in F.P.T. L. 42.000

Calze ignifughe in F.P.T. L. 7.500

Guanti mod. Indy in F.P.T. L. 4.500

Stivaletti competizione in F.P.T. L. 21.200

L. 31.800

DISTRIBUTORE **L'AUTOACCESSORIO** di MILANO



CASCO BELL STAR 100 L. 84.000

Il modello STAR della linea Bell costituisce il « non plus ultra » fra i caschi di sicurezza, ed offre la massima protezione del viso e della testa. E' veramente il casco per lo sportivo ed è usato dai campioni di qualsiasi sport. La lussuosa, comoda imbottitura ricoperta in nylol nero, è un ritardatore di ignizione e ricopre a sua volta uno spessore di circa cm. 2,5 di espanso non-resiliente antiurto. L'involucro è in fiber glass ad alta resistenza. Approvato dall'A.N.S.I. Z-90-1-1966 da SHCA, SNELL 70 e AMA - Grop 1. Omologato CSAI 1975. Misure disponibili in commercio 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61/62, nei colori bianco e arancio