

LEGGETE
SUBITO

La magia
ALFA



DA PAGINA 6

Riaperto
il mondiale
rallies

DA PAGINA 14

SPARITO
il « LIMITE »



DA PAGINA 59

21 DOMENICA
SPRINT

34 LA
ZANZARA

43 KARTING

62 TUTTE
SPRINT

64 POSTA
ESPRESSO

66 COMPRA
VENDITA

**AUTO
SPRINT**

vi ricorda la nuova rubrica
di colloquio-diretto dei lettori

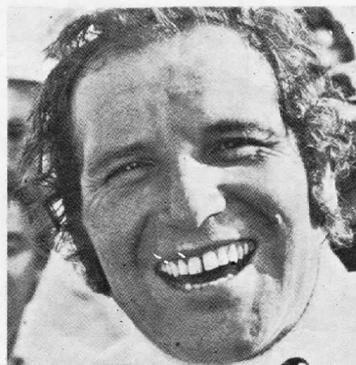
Scrivete al CAMPIONE

Dal prossimo numero cominceremo col pubblicare le prime risposte dei due ospiti di **AUTO-SPRINT** che tengono a batte-
simo la rubrica **SCRIVETE AL CAMPIONE**.

Ogni MESE due personaggi delle corse, un pilota e un co-protagonista tecnico o sportivo, risponderanno settimanalmente alle domande che i nostri lettori vogliono loro proporre. E' un confronto diretto lettore-campione e lettore-esperto nel quale gli **OSPITI DEL MESE** risponderanno in prima persona. Una botta-risposta che certamente permetterà ai lettori di appagare le loro curiosità, senza timore di « filtri ».

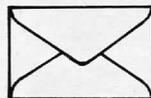
Tra tutte le domande pervenute alla redazione di **AUTOSPRINT** verranno scelte le più intelligenti ed attuali, e agli estensori delle medesime verrà inviata, per **BRAMBILLA**, una foto ricordo autografata; per l'ing. **CHITI** un oggetto o libro strettamente inerente la materia trattata.

Le domande possono essere proposte così:



**VITTORIO
BRAMBILLA
e
l'ing. CARLO
CHITI**

hai già
scritto a
uno degli
«ospiti»
del mese
di GIUGNO?



PER POSTA, indirizzando ad **AUTOSPRINT** - Scrivete al Campione - Via dell'Industria 6 - S. LAZZARO DI SAVENA (BO)

oppure



PER TELEFONO, chiamando il (051) 45.55.11 e chiedendo della Segreteria Speciale **AUTOSPRINT**, dettando il quesito a chi risponde, dalle ore 10 alle 12 e dalle 14 alle 16 nei giorni dal lunedì al venerdì.



TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà **TELESPRINT**, il servizio speciale d'informazione istantanea per i lettori di **AUTOSPRINT**. Non dovrete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

(051)

45.54.48



toto **INDY** **AUTO SPRI** **NT**

STIAMO COMPLETANDO lo spoglio delle oltre 7000 schede

Hanno indicato BOBBY in 485

Non si preoccupino i concorrenti del concorso **TOTO-INDY '75**: stiamo già lavorando per loro, ma, come ben si può immaginare, è un lavoro lungo e delicato che non permette il minimo errore, la più banale distrazione. Non per il valore intrinseco dei premi in palio, ma proprio perché questi premi assumono particolari aspetti di valore affettivo e collezionistico.

Lungo, abbiamo detto, ed è la pura verità perché sino ad ora sono state sottoposte al primo spoglio **tutte le schede pervenute, oltre 7.000**, (davvero tanti se la son sentita di pronosticare!), per selezionare quelle che al primo posto della classifica delle 500 Miglia di Indianapolis portavano esattamente il nome di **Bobby Unser**, **unica condizione perché la scheda in oggetto venisse presa in esame per l'ulteriore attribuzione dei punteggi.**

Sono ben **485** coloro che hanno pronosticato il nome del vincitore, circa il 6,93%, un risultato abbastanza apprezzabile perché si sa bene che vincere una 500 Miglia è come fare un « en plein » alla roulette (o quasi). Un bravo di cuore, quindi, agli « indovini » ed un invito ad avere ancora un po' di pazienza in quanto **dovremo attendere l'arrivo della classifica ufficiale della gara**, richiesta dal nostro Lino Manocchia agli organizzatori, prima di procedere al secondo spoglio, quello che dovrà decretare i vincitori dei premi in palio.

GIUGNO

DATA	CORSA	AC ORGANIZAZIONE
14-15	24 ore di Le Mans	Francia
14-15	Corsa al Santamonica	AC Svizzera
14-15	Corsa a Mainz-Finthen	Germania
14-15	Corsa a Silverstone	Gran Bretagna
14-15	Salita di Wasgau	Germania
14-15	Salita di Poisson	Francia
14-15	Salita di Arry	Francia
14-15	Salita di Bellegarde	Francia
14-15	Ronde Viverais	Francia
14-15	Autocross Waldbrohl	Germania
14-15	Scuola Morrogh e gara fra allievi	Scuola
15	Premio di Salisburgo	Austria
15	Gara a Mosport	Canada
15	Shellsport 5000	Danimarca
15	Motor State 400	Stati Uniti
15	Corsa al Mallory Park	Gran Bretagna
15	Salita Jura-Neumarkt	Germania
15	Gara a Casale	Aut. Casale
19	Trofeo Cadetti Agip (6. prova)	SIAS Monza
19/22	Rally Zlatni-Piassatzi	Bulgaria
20/22	Donegal Rally	Irlanda
21/22	24 ore del Nurburgring	Germania
21-22	Criterium di Antibes	Francia
21-22	3. Trofeo della Lana	AC Biella
21-22	8. Trofeo Terme di Casciana	AC Pisa
22	G.P. di Olanda	Olanda
22	Gara a Brands Hatch	●●● Gr. 5 - Europeo Marche 2000
22	6. Fornovo-Montecassio	●● Gruppi da 1 a 5 - Trofeo Montagna (1. zona)
22	11. Coppa città di Asiago	●● Gruppi da 1 a 5 - Trofeo Montagna (2. zona)

ensione anteriore è a ruote indipendenti con bracci oscillanti a balestra trasversale; quella posteriore anche a ruote indipendenti con bracci oscillanti e molle adica. Il dune-buggy è completato da una sporta particolarmente elegante che può essere sostituita, in inverno, da un praticissimo hard-top col quale dalle strade alla città, ci si può subito arrampicare verso i campi di neve.

el 1. PREMIO

ri: vasta gamma compreso l'ormai conosciuta altezza max mm. 1400 - Altezza max solo vuoto kg 450 A.000 - Cilindrata cc 594

LI a SORPRESA
ET, della BOERI e
ligetta top secret)

ndo 1975?

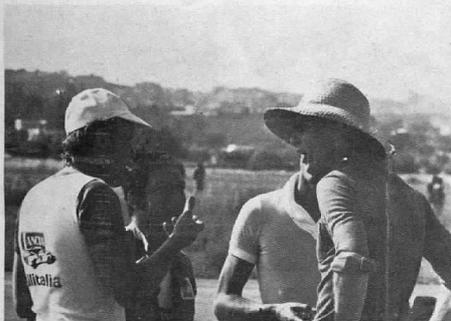
no in esame il maggior numero di pronostici utili sui secondi classificati nei Grandi emi, e poi i terzi, i quarti, e così via.
Art. 12 - I « premi a sorpresa » verranno suddivisi settimana per settimana, fra coloro che avranno esattamente pronosticato i primi nella classifica dei vari Grandi Premi oppure, in assenza di vincitori con sei punti, fra tutti coloro che avranno esattamente pronosticato i primi cinque classificati. In caso di assenza di vincitori anche in questa seconda categoria, il monte premi settimanale verrà riversato sulla settimana successiva.
Art. 13 - I concorrenti potranno partecipare al concorso con una o più schede per ciascuna delle emissioni. Dette schede dovranno, comunque, essere ritagliate dal settimanale AUTOSPRINT e non fotocopiate o Letterkenny di km. 960

Il secondo TAGLIANDO SCONTO per MONZA



DATA	CORSA	AC ORGANIZAZIONE	DESCRIZIONE	ALTEZZA	PESO	CILINDRATA
21/22	24 ore del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring di km. 22,835	ore 14 (22)	●●●● Gr. 1 Trofei dell'Avvenire	Velocità in circuito
21-22	Criterium di Antibes	Francia	km. 1185		●●●● Europeo Piloti coeff. 3	Rally
21-22	3. Trofeo della Lana	AC Biella	Biella, Largo 53. Fanteria di km. 243	ore 21,30 (21)	●●●● Trofeo Rallies Nazionali (1. zona)	Rally
21-22	8. Trofeo Terme di Casciana	AC Pisa	Casciana Terme Cacciana Terme km. 303,7	ore 21,30 (21) ore 4,05 (22)	●●●● Trofeo Rallies Nazionali (3. zona)	Rally
22	G.P. di Olanda	Olanda	Circuito di Zandvoort di km. 4,226		●●●● Campionato Mondiale Formula 1	Velocità in circuito
22	Gara a Brands Hatch	●●●● Gr. 5 - Europeo Marche 2000			●●●● Gruppi 1,2, 3, 4 (2000), F.F.-Mexico	Velocità si disputa per la in circuito prima volta
22	6. Fornovo-Montecassio	●●●● Gruppi da 1 a 5 - Trofeo Montagna (1. zona)				Velocità in salita
22	11. Coppa città di Asiago	●●●● Gruppi da 1 a 5 - Trofeo Montagna (2. zona)				Regolarità
22	Trofeo Metalarrredo - Coppa Bullit Jeans	●●●● Gruppi 1,2, 3, 4 (2000), F.F.-Mexico				Velocità si disputa per la in circuito prima volta
22	Coppa Città di Monopoli	●●●● Trofeo Regolarità (2. zona)				Regolarità
22	2. Trofeo Primavera	●●●● Trofeo Regolarità (2. zona)				Regolarità
22	Springmeeting a Nivelles	●●●● 1,2,3, 4, FV				Velocità in circuito

LEGENDA: ●●●● = internazionale; ●●●● = nazionale a part. str.; ●●●● = naz.; □ = chiusa



L'appetito vien mangiando in casa OPEL: dopo l'Europeo ora si vuole l'iride

A sinistra, Waldegaard, Pinto e Rohrl si accordano, a Tatoi, per prendersela comoda nella prima inutile speciale. A destra, si cerca inutilmente di sbloccare il cambio di Lele Pinto



KADETT 2000 iniezione



Prima speciale a Tatoi, che serve per l'ordine di partenza. Dopo il patto di « non belligeranza » frà Lancia e Rohrl, si sono scatenati Aaltonen e « Scirocco », che poi passerà la Opel vincendo la prova con la sua Alpine guadagnandosi il miglior numero di partenza dietro ai piloti CSI

La vittoria di Sandro Munari al « 4 Regioni » indubbiamente è arrivata al momento giusto per tirare un velo sulla infelice trasferta greca della Lancia dove clamorosamente è stato mancato il primo obiettivo da un anno e mezzo a questa parte. Ed invece sul rally dell'Acropoli occorre soffermarsi ancora un momento perché la massacrante gara ellenica è stata molto più importante di quanto la classifica di per sé abbia detto.

Ha vinto l'Opel, e questo potrebbe sembrare un fatto di poco conto perché la Lancia è là davanti con apparente gradissimo margine, invece proprio il successo di una Opel è seriamente preoccupante, o perlomeno è il più negativo che potesse capitare alla squadra sponsorizzata Alitalia. Mentre il successo di una Mitsubishi al Safari, di una Peugeot in Marocco o di una Saab in Svezia potevano anche essere preventivati e collocati nella programmazione stagionale come successi locali ed isolati, la vittoria di una vettura della General Motors cambia moltissimo la situazione perché la presenza dei vari dealers teams sparsi un po' dappertutto fanno sì che al via di ogni ral-

lies la presenza di queste vetture tedesche sia sempre massiccia.

Si spiegano così i punti della Svezia (o, ancora meglio, il terzo posto assoluto al Sanremo dello scorso anno ad opera di Fagnola), punti che, come è quasi sempre accaduto per la Porsche grazie ai suoi clienti privati, continueranno a venire anche nelle prossime corse. In più c'è l'intenzione, sempre più manifesta, della casa di Russelsheim di uscire già entro

l'anno con la sua nuova arma da rallies: la Kadett Coupè 2000 di cui sono già iniziate le prove e di cui Walter Rohrl si è dichiarato entusiasta. Questa vettura monterà sulla carrozzeria dell'attuale Kadett coupè il motore della Manta GT a iniezione elettronica (tipo Commodore) e sospensioni diverse (molle, ammortizzatori e braccetti superiori rinforzati) con già garantiti di serie più cavalli di quelli che attualmente sono in do-

tazione all'Ascona. Dopo il risultato dell'Acropoli, poi, quelle che erano intenzioni velate in campo mondiale (l'appetito vien mangiando e lo scorso anno la General Motors ha vinto l'Europeo con Rohrl) diventano sempre più manifeste. Ai piloti locali verranno adesso sempre affiancate un paio di vetture ufficiali ad iniziare dal Marocco dove saranno della partita Rohrl e Preston, per continuare con il Portogallo dove dovrebbero andare ancora Rohrl e Aaltonen, e poi con la Finlandia (sempre i soliti due) per finire, e questa è veramente freschissima, con il Sanremo dove corre voce ci possa essere per Rohrl una vettura di Conrero estremamente competitiva. E la Lancia? Ovviamente non resterà alla finestra anche se adesso non è più detto che partecipi al Rally del Portogallo come sembrava certo dopo la battuta d'arresto in Grecia. I suoi piloti infatti sono impegnatissimi nelle prove delle gare di fine stagione (dal S. Martino al Sanremo, dal Tour de France al Giro d'Italia) con in più l'aggiunta del

Freddezza di d.s.: sfrecciano le vetture nella prova di Tatoi accanto a Daniele Audetto, che se la dorme imperturbabile su una balla di paglia



Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 20



C'è stata una curva, nella prima prova speciale (Rocca Susella) del recente « 4 Regioni », che è stata sbagliata da moltissimi concorrenti, che forse volevano imitare Munari uscito di strada due curve dopo. In queste foto, vediamo a sinistra la Fiat X-1/9 di Ramarri-Tubiana, a destra, la Lancia Fulvia gruppo 3 di Bernocchi-Tavazza



Ad accanirsi contro il povero guard-rail sono l'Opel Commodore di Brunetta-Bisol e la Skoda di Malinverno-Zella



A sinistra, la Lancia Fulvia di Brion-Vinotti. A destra, la Fiat-Abarth di Dalla Pozza-Dalla Benetta. Sotto, il volo più spettacolare è stato quello della Autobianchi-Abarth di Aschieri-Anselmi, che vediamo a gambe levate



CONTINUAZIONE DA PAG. 19

cambiamento di data della Targa Florio, con un colpo di mano spostata un mese più avanti proprio in concomitanza con il rally portoghese. E per quella gara poi non sarà possibile usufruire nemmeno di Waldegaard già impegnato con la Toyota tanto che l'unico libero sembra essere Lampinen cui comunque potrà essere affidata solo la Beta coupé ottima vettura ma ancora meno competitiva della Stratos.

Quella Stratos che pur sempre per fetta mostra qualche limite nell'adozione del cambio ad innesti frontali (montato per la prima volta in Corsica) in quanto i cambiamenti di marcia provocano evidentemente violenti contraccolpi al supporto del selettore del cambio che ultimamente s'è rotto con fin troppa frequenza. Non è da escludere quindi che nelle prossime gare di lunga durata si torni al cambio Lancia tradizionale, cambio che ha ampiamente dimostrato di servire egregiamente alla bisogna riservando la versione ad innesti frontali per le gare più corte e quelle di velocità in circuito.

24 ore prima la conclusione del TOUR

PARIGI - Il percorso della ventesima edizione del Tour de France automobilistico ha subito importanti modifiche; eccole in grandi linee.

Il prologo NIZZA-NIZZA, con la salita dei colli del Turini, Porte e l'Abbe avrà luogo lunedì 15 invece di martedì 16 settembre. La prima tappa, con partenza martedì 16 settembre, condurrà i concorrenti a Nimes, passando per il Paul Ricard, dove verrà disputata una prova sul circuito di 5,810 km.

Poi i concorrenti raggiungeranno, come previsto, BOURG-EN-BRESSE, termine della seconda tappa, mercoledì 17, con le speciali di Moulinon, Burzet e Saint-Pierre-La-Ville. Nessun cambiamento anche per la terza tappa (Bourg-En-Bresse/Caen), che include due circuiti, Dijon e Croix-En-Ternois, e una « speciale » a Marouilles. Arrivo a Caen venerdì 19 settembre.

La tappa CAEN-ALBI, sabato 20 e domenica 21, non passerà più nel circuito Bugatti a causa del Bol d'Or motociclistico. Come sostituzione gli organizzatori hanno scelto una speciale di 10 km nei dintorni di Caen: Laroche-d'Oetre, che attinge ai tracciati delle prove in salita di Pont-Des-Vers e della foresta di Auvray. Non ci saranno cambiamenti per le altre prove di classifica di questa tappa.

Durante la quinta tappa (Albi-La Grande-Motte) i concorrenti disputeranno una prova di classifica sul percorso della Ronde dell'Herault, in sostituzione del circuito di Karland e della Ronde Cevenole.

Infine, l'ultima tappa condurrà i superstiti fino a Nizza, dove si arriverà martedì 23 settembre, ossia con ventiquattro ore d'anticipo. Durante questa tappa sarà disputata un'ultima prova di classifica sul piccolo circuito del Paul Ricard (3,263 km); il regolamento ufficiale apparirà in Francia questa settimana. Chiusura delle iscrizioni per il 15 luglio.

● Domenica 15 giugno nel cortile Alimarket di Bolzano avrà luogo una AUTOGYM-KANA a carattere nazionale con in palio il prestigioso trofeo Ciola in memoria del noto sportivo bolzanino scomparso recentemente. La manifestazione sportiva che avrà inizio alle ore 10 sarà organizzata dal Moto Club Bolzano. Molti altri ricchi premi saranno assegnati ai partecipanti.

Perchè LAUDA
ha rimontato
ad ANDERSTORP

domenica SPRINT

La degenerazione delle gomme (per l'improvviso aumento di temperatura) ha colpito stavolta in F.1 i rivali della FERRARI: un grande REUTEMANN ne ha fatto le spese più amare nel convulso finale

VIVA il sole!

« Come vedi, ora, il mondiale? » sembra chiedere il principe Bertil di Svezia ad Emerson Fittipaldi. Il quale, ha un'espressione più eloquente di tante parole, ora che gli è passato davanti, oltre a Lauda, anche il pilota argentino Reutemann



DALL'INVIATO

ANDERSTORP — E' stata la vittoria del sole, questo terzo successo consecutivo di Niki Lauda, che lo pone nettamente in cima alla classifica del campionato del mondo e che lo fa diventare nettamente favorito per il titolo 1975, è venuta grazie al sole « scoppiato » d'improvviso con calore violento, dopo che per due giorni eravamo stati immersi in un appena avvertibile tepore. Una vittoria baciata dal sole. E come rifiutarla, come rinneccarla, visto che è venuta proprio nel momento in cui pareva che il meglio da fare fosse di adottare una tattica da catenaccio, il gioco in difesa mirante allo zero a zero? Benvenuto il sole, se ha avuto

il potere di capovolgere una situazione che pur non essendo drammatica non era di certo felice.

VITTORIA del sole

Lauda, e la Ferrari hanno dunque ottenuto un'altra vittoria e poiché la prossima gara è di quelle che favoriscono chiaramente, per tradizione provata e per ragioni tecniche precise, le macchine di Maranello, possiamo pensare anche a un quarto successo, che praticamente porrebbe fine al campionato, o quasi, concedendo all'austriaco un vantaggio che sarebbe proibitivo per tutti.

Vittoria del sole, dico. Le prove, e lo leggete a parte, hanno avuto un andamento strano, per la Ferrari. Già svantaggiata dal fatto che, durante i test di gomme un paio di settimane fa Lauda era uscito di pista e non aveva potuto portare a termine il programma (e quindi scegliere bene le gomme da usare qui), la Ferrari si è trovata anche a dover usare pneumatici che erano difettosi, senza saperlo.

Al punto che tutti hanno perduto la trebisonda e nessuno riusciva a capire cosa stesse accadendo. E gli animi si erano un poco irritati, facendo magari risorgere talune spiacevoli e gratuite accuse da rivolgere ai piloti, rei di non combattività. Per fortuna, se queste erano intenzioni, lo sono rimaste, per

un « tagliar corto » che è stato molto opportuno da parte di chi ragiona meglio.

Gomme in prova DIFETTOSE

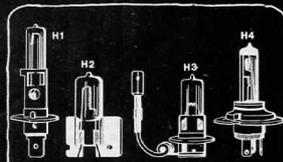
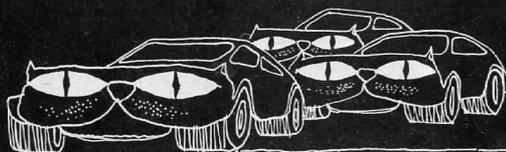
Si è scoperto dunque che le gomme, che impedivano a Lauda e Regazzoni di andar bene, erano difettose, ma era troppo tardi per poter « fare i tempi » perché nel frattempo la pista era diventata difficile. E così c'è stato bisogno di un consulto pacato, per decidere

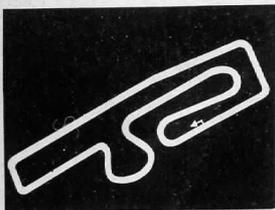
Franco Lini

CONTINUAZIONE DA PAG. 22

I GATTAUTO MAZDA CI VEDONO ANCHE DI NOTTE !

MAZDA lampade
per auto
agli alogeni





GP SVEZIA

GP di Svezia, gara internazionale di mondiale valida quale 7. prova del mondiale piloti di Formula 1. Circuito di Anderstorp (Goteborg) di 4.018 metri. 80 giri pari a km. 321.44. 8 giugno 1975.

COSI' (IN 26) AL VIA

Patrick Depailler (Tyrrell-Elf) 1'25"010	Vittorio Brambilla (March-Beta) 1'24"630
Carlos Reutemann (Brabham-Martini) 1'25"180	Jean-Pierre Jarier (UOP-Shadow) 1'25"060
Carlos Pace (Brabham-Martini) 1'25"802	Niki Lauda (Ferrari 312 T) 1'25"475
Jody Scheckter (Tyrrell-Elf) 1'25"900	Tom Pryce (UOP-Shadow) 1'25"866
John Watson (Surtees-Matchbox) 1'26"085	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) 1'26"002
Clay Regazzoni (Ferrari 312 T) 1'26"283	Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'26"088
Jochen Mass (Texaco-Marlboro) 1'26"773	James Hunt (Hesketh 308) 1'26"500
Mark Donohue (Penske PCI) 1'27"154	Mario Andretti (Parnelli) 1'26"821
Jacky Ickx (Lotus-JPS) 1'27"320	Tony Brise (Embassy Hill) 1'27"318
Ian Scheckter (Williams) 1'27"470	Alan Jones (Hesketh) 1'27"375
Damian Magee (Williams) 1'27"575	Torsten Palm (Hesketh) 1'27"642
Lella Lombardi (March-Lavazza) 1'28"687	Bob Evans (Stanley-BRM) 1'28"422
Vern Schuppan (Lola-Embassy) 1'28"980	Wilson Fittipaldi (Copersucar) 1'28"810

...E IN 17 ALL'ARRIVO

1. Niki Lauda (Ferrari 312T) 80 giri in 1. 59'18"319, alla media di 161,600 kmh.;
2. Reutemann (Brabham-Mart.) 1.59'24"607;
3. Regazzoni (Ferrari 312 T) 1.59'47"414;
4. Andretti (Parnelli) 2.00'02"699;
5. Donohue (Penske) 2.00'49"082;
6. Brise (Embassy-Hill) a 1 giro;
7. Scheckter J. (Tyrrell-Elf) a 1 giro;
8. E. Fittipaldi (Texaco-Marlboro-McLaren) a 1 giro;
9. Peterson (Lotus-JPS) a 1 giro;
10. Palm (Hesketh) a 2 giri;
11. Magee (Williams) a 2 giri;
12. Jones (Hesketh) a 2 giri;
13. Depailler (Tyrrell-Elf) a 2 giri;
14. Evans (Stanley-BRM) a 2 giri;
15. Ickx (Lotus-JPS) a 3 giri;
16. Watson (Surtees-Matchbox) a 3 giri;
17. W. Fittipaldi (Copersucar) a 6 giri.

IMBATTUTI I PRIMATI

- sulla distanza: Niki Lauda, media 161,6 kmh. Primato imbattuto: Jody Scheckter (Tyrrell-Ford 007), media 162,723 kmh. (1974)
- sul giro: Niki Lauda, il 61. giro in 1'28"267, media 163,875 kmh. Primato imbattuto: Patrick Depailler (Tyrrell-007) 1'27"262, media 165,880 kmh. (1974).

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

●●●●● Lauda, Reutemann, Brise, Watson, Pryce, Brambilla, Depailler, Regazzoni, Andretti, E. Fittipaldi, Peterson, Pace, Jarier, Hunt, Donohue, J. Scheckter, Palm, Magee, Jones, Evans, Ickx, I. Scheckter, Schuppan, Mass, W. Fittipaldi

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Pryce	53. giro	uscita di strada
I. Scheckter	49. giro	uscita di strada
Schuppan	47. giro	cambio
Pace	41. giro	uscita di strada
Jarier	39. giro	noie di lubrificazione
Brambilla	36. giro	semiasse
Mess	34. giro	perdita acqua
Hunt	21. giro	cambio
Lombardi	10. giro	iniezione

Palm e Magee sono classificati, ma non hanno tagliato il traguardo; il primo per noie di accensione, il secondo per guai al cambio.

Coppa costruttori Formula 1 (dopo 7 prove)	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	MONACO	BELGIO	SVEZIA	TOTALE
Ferrari	3	3	2	—	9	9	9	35
Brabham-Martini	4	9	6	2	4	4	6	35
Texaco-Marlboro	9	6	1	4,5	6	—	—	26,5
Tyrrell-Elf	2	—	9	—	2	6	—	19
Hesketh	6	1	—	—	—	—	—	7
Lotus-JPS	—	—	—	3	3	—	—	6
Parnelli	—	—	—	—	—	—	3	3
UOP-Shadow	—	—	—	1,5	—	1	—	2,5
Penske	—	—	—	—	—	—	2	2
March	—	—	—	1	—	—	—	1
Embassy-Hill	—	—	—	—	—	—	1	1

In occasione del prossimo Gran Premio, quello d'Olanda in programma a Zandvoort il 22 giugno, le classifiche mondiali (piloti e costruttori) saranno al giro di boa. La prima fase si concluderà dopo otto prove, la seconda ne comprenderà sette. In ciascuna di queste due fasi, si terranno in considerazione i migliori risultati meno uno. Nel caso dei piloti tutti quelli attualmente in classifica hanno dei « buchi », quindi nessuno dovrà scartare nulla. Nel caso delle marche, invece, la Brabham-Martini ha finora segnato punti in tutte le sette corse disputate, quindi con l'Olanda dovrà scartare un risultato. Il peggiore, ovviamente.

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

corsa: nel dubbio ha vinto la tendenza alla sicurezza, anche a scapito della velleità della « scarpe » da usare in lontanità massima possibile. Ed hanno scelto le gomme a mescola e costruzione più dura, contro quelle che avevano gli altri. Perdita secca prevista: mezzo secondo circa al giro, ma tranquillità.

Non c'è stata perdita, tranne che limitatissima nei primi giri. C'è stato invece guadagno netto alla fine. Il gran caldo ha fatto molto male a tutte le gomme degli altri, non a quelle delle Ferrari. E così Lauda ha vinto a spasso o quasi, e Regazzoni è lì vicino. La lunghezza della gara, che era al limite massimo dei regolamenti, ha fatto il resto.

Ringraziando il sole, ed il caso che ha voluto fare le cose in questo modo, alla Ferrari sono passati dalla tensione di dover fare una gara di semplice controllo degli avversari pericolosi in classifica mondiale, alla gioiosa euforia di

le speranze di poter puntare, in alto, restano.

Forse non è proprio a caso che nel discorso di previsione che vi abbiamo fatto la settimana scorsa abbiamo indicato Lauda e Reutemann come i più probabili vincitori di questa corsa. Non si duole del risultato nemmeno Vittorio Brambilla. Certo che è un poco deluso, sapendo benissimo che poteva arrivare molto in alto ed avendolo dimostrato. Però nella sua tranquilla intelligenza, chiarissima in ogni caso, egli sa di aver dato tutto quel che poteva e di aver raggiunto risultati che nessuno poteva credere, salvo lui e la gente della March che in lui ha tanta fiducia, dall'inizio della stagione.

PRYCE ancora meglio di JARIER

Dice che nonostante tutto gli sta bene anche così, Brambilla. Le corse sono corse, dice, e una occasione per-



Per la terza volta consecutiva, quest'anno, è Lauda a « manovrare » il bottiglione di champagne, sul podio più alto. Accanto all'austriaco, vediamo Reutemann, secondo arrivato con la Brabham, e Regazzoni, terzo con la 312T

un risultato pienissimo, inatteso. Che è tuttavia meritato, visto che le cose terminano quando c'è la bandiera a scacchi.

REUTEMANN meritava di vincere

La vittoria di Lauda è stata la sconfitta di Reutemann, che per le sue qualità e quelle della sua macchina meritava più degli altri di vincere. La corsa l'ha fatta lui, insieme con Brambilla, magnifico ma dotato di un mezzo più fragile, e insieme con Pryce che è stato splendido, insieme con Depailler che merita ampiamente le cinque palline. Lauda ha meritato personalmente il massimo elogio, ma i mezzi a sua disposizione non erano perfetti. Pur essendo sempre grande è stato quindi Reutemann ad essere il più defraudato da quel che è accaduto, ma l'argentino non se ne duole molto, visto che è riuscito a portarsi avanti a Fittipaldi nella classifica mondiale, ed anche per lui

non significa gran che, salvo il rimpianto del non risultato. Quel che conta è sapere di essere in grado di battersi contro tutti al meglio e di poter vincere. Ora che non soltanto lo sa, Brambilla, ma che lo ha anche provato, è molto soddisfatto ed è rimasto sereno nonostante il suo disappunto.

Può dolersene Depailler, che in questa gara ha dato molto e che contava di ottenere molto. Purtroppo al suo box sono stati molto lenti nel cambio della gomma forata, e lui è rimasto troppo attardato per poter sperare di rientrare tra i primi. Però si è battuto lo stesso come se dovesse vincere, attaccando tutti a denti fuori, e passando tutti quelli che gli si paravano dinanzi. La sua corsa resta una delle più belle della sua carriera, anche se non trova confronto nella classifica finale.

La FERRARI (adesso) ma la March

HOCKENHEIM — « Vittorio Brambilla può essere in corsa per il mondiale », dice Max Mosley il « boss » della March, che stavolta ha seguito le F.2 in Germania. « Non è una spaccinata, in effetti noi sappiamo che sulla nostra vettura dobbiamo lavorare ancora molto ma il vantaggio è che sappiamo già cosa fare. Abbiamo una lista lunga così di modifiche. Se Robin Herd e Vittorio continueranno a trovarsi ancora così come adesso (a Bicester li abbiamo soprannominati gli "sposti" perché sono sempre insieme dalla mattina alla sera), per Silverstone dovremmo aver risolto tutto ed avere la vettura più veloce di tutte. Noi come March abbiamo scoperto parecchi piloti, da Peterson a Lauda a Jarier,

Alla maniera
di CLARK, BRABHAM
e STEWART ...



Farà coppia tutta italiana a Zeltweg con ARTURO sull'Alfa

ANDERSTORP - Brambilla è decisamente l'uomo d'attualità. Oltre alle eccellenti prestazioni nelle ultime gare, oltre alle prodezze di Anderstorp, è alla ribalta anche per altre vicende. E' stato infatti interpellato per guidare un'Alfa Romeo alla prossima Mille chilometri di Zeltweg, nella quale dovrebbe fare coppia con Arturo Merzario. Per ora la cosa non è conclusa, perché deve ancora venire il benestare dell'Alfa Romeo, dato che l'iniziativa è partita dalla squadra tedesca di Kauhsen, con Domingo Piedade a fare da attivista. Comunque non dovrebbero esserci problemi. E' molto probabile quindi che Brambilla sia con Merzario a Zeltweg, cosa che ricomporrebbe un equipaggio italiano su una macchina italiana.

Brambilla inoltre ha già firmato il contratto con la March per il 1976, e lo ha fatto prima delle prove di Anderstorp. (Anche se Mosley teme sempre...) E' tanta la fiducia e la stima che Robin Herd ha nell'italiano che ha voluto assicurarsi anche per la prossima stagione.

pensa a BRAMBILLA non lo molla!

ma Vittorio è il migliore di tutti. Robin con lui lavora alla perfezione perché se con un altro pilota ci vogliono tre ore per arrivare a capire e risolvere un problema, con Brambilla basta un'ora. Mi dicono che Ferrari abbia fatto un pensiero su Vittorio. Io mi auguro che lui resti con noi, perché lavorando sempre assieme si ottengono i risultati e nelle condizioni in cui è Brambilla può correre all'apice ancora per cinque-sei anni. Lui non lo dice, ma credo gli bruci molto il giudizio che su di lui diedero a Maranello: "E' troppo vecchio"... Per noi è un vecchio che negli ultimi vent'anni forse in Italia non ha eguali ».

t. z.

Metteranno
« a piedi »
la LELLA ?

LONDRA — Durante una lunga sessione di prove private, a Silverstone, Vittorio Brambilla il 3 giugno ha girato con la March 751 che stava mettendo a punto per il G.P. di Svezia in l'16'77, cioè 8/10 di secondo meglio del record ufficiale del tracciato, detenuto da Peterson, e 6/10 meglio del tempo in prova di Lauda nell'International Trophy di quest'anno.

Nella stessa occasione, la March ha dato al suo giovane pilota ufficiale in Formula 2, cioè Patrick Tambay, l'opportunità di provare con la formula 1. La vettura con la quale il giovane francese ha girato era quella di Lella Lombardi, con la quale Tambay ha ottenuto il miglior tempo in l'18"8 dopo circa 7 giri.

Non è possibile confermare, ora come ora, che la vettura di Lella venga data a Tambay per qualcuna delle prossime gare di Formula 1, e che quindi Lella sia messa a piedi. (Ma c'è chi parla anche di Stuck). Ufficialmente, Mosley si dichiara soddisfattissimo delle prestazioni di Lella, ma commentando le diceree che vogliono la Lombardi interessata ad una « squadra di Edenbridge », Mosley ha fatto capire che uno scambio fra la Lombardi e Watson lo farebbe...

Riguardo al prossimo Gran Premio inglese, che si correrà il 19 luglio, a Silverstone sono stati fatti ulteriori lavori per la sicurezza del tracciato, con l'installazione di 6000 metri di reti di protezione, per un prezzo di ventimila sterline, e l'asportazione di taluni terreni all'esterno del tracciato.

canto suo ha anche lui esagerato un poco nella azione di attacco, nonostante che la macchina e le gomme non glielo permettessero, e così è finito fuori strada, « arando » fuori dall'asfalto un pezzo di cemento.

Questi i protagonisti che erano nelle prime posizioni. Il protagonista che era nella mente di tutti e che stavolta ha dovuto arrancare nelle retrovie, combattendo tuttavia molto bene, è stato Emerson Fittipaldi. Si è battuto, vendendo sfuggendo il primato nella classifica mondiale, ed ha dovuto combattere soprattutto contro la sua macchina, prima che con gli avversari.

PRIMI PUNTI per gli americani

Ha tenuto duro fin che ha potuto ma poi non gli è restato altro da fare che finire sperando che qualcuno cedesse, per fargli il regalo di qualche punticino che gli potesse permettere di alimentare la speranza di non essere troppo staccato nella graduatoria mon-

diale. Stavolta gli è andata male, e purtroppo penso che non gli andrà tanto bene nemmeno in futuro, se non interverranno fatti nuovi a migliorare i mezzi di cui può disporre.

Da questa corsa hanno tratto motivi di grande soddisfazione tre nuovi piloti della classifica mondiale. Mario Andretti, per essere riuscito a restare costantemente a ruota della grande Ferrari, con la sua Parnelli, conquista i primi punti della stagione e sono benvenuti. Mark Donohue si inserisce per la prima volta nella classifica mondiale ed anche per lui è soddisfazione grande, anche perché significa che è tornato ad essere un buon pilota, dopo la stasi dell'anno scorso. Poi c'è soprattutto Tony Brise, allampanato giovanotto che sbucca d'improvviso nel ristretto mondo della formula 1 e che senza nessun complesso si mette a far il diavolo a quattro ed irrispettosamente ad attaccare gli idoli consacrati. Dei tre il più felice deve essere proprio Brise, che ha ancora tutta una carriera da

aprire. E vedrete che di lui dovremo parlare in tutte le corse future.

Non competitiva la SURTEES

E' tornato a correr anche Schuppan, dopo tanto tempo, e lo attendiamo alla riprova, perché crediamo che le sue qualità siano sempre intatte. Si sono affacciati nomi nuovi, ma per il momento non ci si può pronunciare su quel che potranno fare. Bravissimo, ancora una volta, è stato John Watson, che continua a far miracoli. Per lui come per quel che si diceva di altri, resta il rimpianto che non abbia una gran macchina a servire le sue doti.

Bene, torniamo dalla Svezia con molte belle notizie. E andremo in Olanda con tanto ottimismo. Non solo sulle Ferrari ed i loro piloti, ma su Brambilla che vedremo ancora spesso nelle posizioni alte.

f. l.

● Con il completamento della 170. T. 342 F. Ford **ERIC BROADLEY** ha raggiunto l'invidiabile record di 1000 vetture Lola prodotte in meno di otto anni. Ricordiamo che Broadley aveva cominciato nel 1957: tra le sue creazioni più riuscite la famosa GT, che aprì la strada alla Ford per il Mondiale Marche e le F. 5000 che ancora non hanno avversari.

● **NIGEL BULLOCK**, proprietario del Bistrot Vino bar in Bognor Regis, a Londra, il cui nome appare anche sul casco di David Purley, ha scommesso una cena per sei e vino a volontà per il primo che riuscirà a infrangere il muro dei 190 orari sulla pista di Thruxton. Chi ci è andato più vicino è stato Ashley, che con una F.5000 ha sfiorato il limite senza abbassarlo.

● Non dovrebbero esserci più problemi per la Lola T 400 del **TEAM VDS**, almeno per quel che riguarda i motori. Pare che il conte Van der Straten, da anni patron del team berga, abbia acquistato la Morand motori, che continuerà comunque la sua attività mettendo a disposizione dei clienti i propulsori per la F.5000.



Dopo la sfilata su tante 126 t.a., e seguiti con interesse dal re di Svezia, Carlo Gustavo, i 26 piloti sono scattati, in perfetto orario, per il Gran Premio di Svezia. A destra, ecco Brambilla e Depailler in testa



L'arrosto di gomme «fredda» per primo BRAMBILLA

DALL'INVIATO

ANDERSTORP - Dopo la tradizionale sfilata dei piloti attorno alla pista, effettuata a bordo di macchina Fiat 126, lo schieramento di partenza è stato fatto nella zona dei box e poi le macchine si sono trasferite sulla linea di partenza marcando di conserta. Il via è stato dato con molta precisione, alle 13,31 locali cioè con soltanto un minuto di ritardo sull'orario previsto.

Partenza regolare con Brambilla che è scattato subito molto bene e con Pace che ha tentato di infilare tutti alla prima curva ma è stato costretto ad allargare. Dietro Brambilla, si sono posti Depailler, Pryce, Jarier e Lauda. Al primo passaggio Brambilla era in testa con dietro Depailler, Pryce, Jarier, Reutemann, Pace, Lauda, Hunt, Watson, Regazzoni, Peterson e via via gli altri. Al secondo giro Pryce va ai box e poi rientra proprio dietro a Brambilla, apparentemente secondo, e le posizioni sono rimaste queste per altri giri. Secondo è Depailler poi Jarier, Reutemann, Pace, Lauda, Hunt, Watson, Regazzoni, Peterson, Andretti, Scheckter, Fittipaldi, Donohue, Mass, Brise, Magee, Ickx, Jones e leggermente staccati di quelli che erano davanti. Anche Watson perde contatto col gruppo mentre più indietro Scheckter fa da tampone al resto, con una andatura che è lenta. Dopo otto giri il motore di Lella Lombardi dà suoni strani e la italiana deve rallentare per fermarsi due giri dopo. La pompa della benzina si era semibloccata e non forniva abbastanza carburante all'impianto di iniezione.

Al quinto giro Reutemann passa Jarier guadagnando una posizione mentre la fila si sgrana sempre più. Peterson aveva perduto terreno nei confronti di Andretti che si era accodato a Regazzoni e Regazzoni stava perdendo terreno nei confronti di quelli che erano davanti. Anche Watson perde contatto col gruppo mentre più indietro Scheckter fa da tampone al resto, con una andatura che è lenta. Dopo otto giri il motore di Lella Lombardi dà suoni strani e la italiana deve rallentare per fermarsi due giri dopo. La pompa della benzina si era semibloccata e non forniva abbastanza carburante all'impianto di iniezione.



Le posizioni di testa restano uguali fino al 15. giro quando Depailler deve fermarsi al box per una gomma che si sta sgonfiando. Deve esserci stata un poco di confusione, nel momento in cui Depailler ha rallentato, perché Reutemann ne profitta per superare Pryce e diventerà secondo anche visivamente. Jarier è sempre terzo, mentre più indietro Regazzoni supera Watson.

Al 16. giro altro colpo di scena: anche Brambilla deve rallentare e così Reutemann ne profitta per superarlo e diventare primo. Brambilla riesce a restare davanti alle due Snadow con Lauda sempre al quarto posto. Al giro successivo, Reutemann è molto staccato ed è evidente che Brambilla che rallenta gli inseguitori. Ricompare Depailler che ha perduto due giri per il cambio della gomma, e al 18. giro anche Brambilla deve fermarsi a far cambiare una ruota (anteriore sinistra) e Jarier profitta del rallentamento per superare Pryce mentre Pace è davanti a Lauda dietro il quale è Hunt, poi Regazzoni, Andretti e Watson. Segue un gruppetto con Scheckter davanti nel quale Fittipaldi si dà da fare senza però riuscire ad altro che a passare Peterson.

Cambio bloccato per HUNT

Le posizioni al 20. giro sono quelle che vedete nella nostra tabellina. Proprio in questo giro, Regazzoni riesce a superare Hunt, che gli fa segno di andare a destra. Hunt è in difficoltà ed al giro seguente si deve fermare, col cambio bloccato. Reutemann ha un vantaggio di 3" su Jarier e lo mantiene per parecchi giri mentre gli altri vengono invece progressivamente distanziati. Si cominciano a delineare dei duelli, anziché delle azioni in gruppo, per lo sgranarsi del plotoncino. Regazzoni e Andretti sono sempre insie-

I giri veloci di ogni pilota

LAUDA 1	1'28"267
JARIER 2	1'28"340
REUTEMANN 3	1'28"555
BRAMBILLA 4	1'28"567
PACE 5	1'28"569
ANDRETTI 6	1'28"660
PRYCE 7	1'28"677
DEPAILLER 8	1'28"805
REGAZZONI 9	1'28"852
WATSON 10	1'29"091
BRISE 11	1'29"251
DONOHUE 12	1'29"258
HUNT 13	1'29"353
FITTI PALDI E. 14	1'29"369
PETERSON 15	1'29"370
MASS 16	1'29"419
J. SCHECKTER 17	1'29"881
PALM 18	1'29"983
JONES 19	1'30"157
ICKX 20	1'30"389
SCHUPPAN 21	1'30"809
I. SCHECKTER 22	1'31"029
EVANS 23	1'31"155
MAGEE 24	1'31"524
W. FITTI PALDI 25	1'31"831
LOMBARDI 26	1'31"999

da segnalare che Reutemann ha il suo giro più veloce al 18. passaggio, Brambilla al 20., entrambi quindi con serbatoio piuttosto carico di benzina.

me e vi rimarranno praticamente fino alla fine, anche se negli ultimi giri Andretti deve mollare un poco. Dalla macchina di Mass escono sbuffate di fumo ad ogni decelerazione ed è ovviamente cattivo segno. Infatti il tedesco durerà poco e si dovrà fermare.

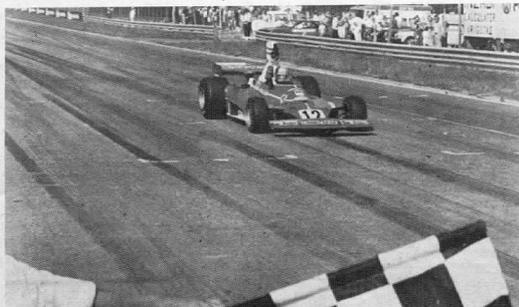
Al 28. passaggio Wilson Fittipaldi, che sta per essere doppiato, rallenta Carlos Reutemann e ne profitta Jarier per avvicinarsi all'argentino e giungergli a ruota. Al 30. giro le posizioni sono dunque: Reutemann e Jarier in testa appaati, poi Pryce (che però è doppiato) che pare in difficoltà a controllare la macchina nelle uscite di curva per evidente sovrasterzo, poi Pace seguito da Lauda e più lontani Regazzoni ed Andretti, Watson isolato, poi Fittipaldi, Peterson con a ruota Donohue, Mass e Brise insieme, Brambilla che sta recuperando ed ha superato Scheckter, e Palm.

Si ferma BRAMBILLA

Al 35. giro Mass abbandona col motore arrostito: una perdita di acqua ha provocato surriscaldamento. Al 37. giro finisce la corsa di Brambilla, proprio davanti alla torre di controllo, quasi nello stesso punto in cui si era fermato l'anno scorso. Brambilla deve scendere di macchina ed abbandonare, con un semise roto. Forse pagato anche uno scotto ai cordoli.

Le emozioni continuano. Al giro seguente, Reutemann è di nuovo solo con moltissimo vantaggio su Pace, dato che Jarier è uscito di gara avendo chiesto troppo alla macchina e forse a se stesso. Ha ceduto il motore e lui ha dovuto sbandare. Dietro Reutemann si è formato un trio serrato con l'intruso Pryce davanti a Pace e Lauda e non sono molto distanti da Reutemann. Gli altri sono invece ormai

20 GIRI	40 GIRI	60 GIRI
REUTEMANN	REUTEMANN	REUTEMANN
JARIER	PACE	LAUDA
PACE	LAUDA	REGAZZONI
LAUDA	REGAZZONI	ANDRETTI
HUNT	ANDRETTI	BRISE
REGAZZONI	WATSON	FITTIPALDI
ANDRETTI	FITTIPALDI	DONOHUE
WATSON	PETERSON	PETERSON
SCHECKTER	DONOHUE	WATSON
FITTIPALDI	BRISE	SCHECKTER



Niki vince in tranquillità, mentre ai box Marielle faceva mazzi di fiori



Mentre i mariti sono al « briefing », anche le mogli fanno capannello. Si riconoscono le signore Reutemann, Peterson, Fittipaldi e la fidanzata di Niki Lauda, Marielle (al centro). A sinistra, Al terzo giro, vediamo Brambilla, seguito dalla Shadow di Pryce



molto lontani. Si va avanti per parecchio così e al 42. giro scompare un altro dei protagonisti. Carlos Pace esce, e così Lauda diventa secondo. Con Regazzoni quarto, Andretti quinto e Watson sesto seguito da Fittipaldi il quale comincia a intravedere la possibilità di guadagnare qualche punto.

Infatti al 46. giro Watson fa un testacoda e Fittipaldi diventa sesto, mentre subito dietro Brise si avvicina a Donohue e lo supera e poi attacca Peterson superandolo poco dopo. Watson si è ripreso e al 50. giro lo vediamo molto vicino a Fittipaldi di nuovo con Brise a ruota. Al 51. giro Ian Scheckter fa un testacoda abbastanza violento alla curva dopo la linea di arrivo, in conseguenza dello scoppio di una gomma posteriore.

Al 52. giro Lauda supera Pryce che è sempre in acrobazia nel tentativo di controllare la sua macchina. Tre giri dopo Pryce è fuori gara, Regazzoni è terzo con ingegneri della Matra saranno presente su Andretti quarto e subito dietro Fittipaldi. Watson e Brise sono ai ferri corti per le altre posizioni. Watson tuttavia sbanda ancora una volta e perde molte posizioni cosicché dietro Fittipaldi resta solo Brise che ha lo spoiler di destra piegato in basso ma che nonostante ciò guida benissimo.

REUTEMANN perde terreno

A questo punto comincia il dramma di Reutemann. Le sue gomme e soprattutto quella posteriore di sinistra perdono aderenza e stabilità, e così deve rallentare. Il vantaggio che aveva su Lauda si riduce progressivamente ed al 55. giro è di soltanto 5" passando a 4" al 59. giro e poi a 3" al 60. giro. Contemporaneamente Brise è riuscito a passare Fittipaldi, il quale è di nuovo attaccato anche da Watson. Al 61. giro ci sono sempre 3"

tra Reutemann e Lauda, poi ve ne sono soltanto due e infine, rallentato anche dal superamento di Wilson Fittipaldi, Reutemann si vede raggiunto dalla Ferrari.

Comincia un duello che è andato avanti per parecchi giri, con Reutemann che cerca di resistere e Lauda che sa di poter passare ma preferisce attendere la occasione meno delicata, per non correre rischi. Donohue dal canto suo attacca Fittipaldi che deve cedere perché le sue gomme proprio non ce la fanno a resistere. Assistiamo intanto anche alla fantastica galoppata di Depailler, che se pur staccatissimo è in feroce attacco e passa moltissime macchine pur se ciò non potrà cambiare molto la sua posizione. E' uno spettacolo molto bello.

LAUDA passa in testa

A dieci giri dalla fine l'epilogo del « dramma » di Reutemann. Deve rassegnarsi a lasciar passare Lauda che se ne andrà nettamente appena ha la strada libera e non ci sono più pericoli di aggranciamenti. Dietro, anche Regazzoni era riuscito a scollarsi dalle ruote Andretti, che ha fatto anche lui una gran corsa. Brise, Watson e Donohue occupavano le posizioni seguenti. A cinque giri dalla fine, Watson deve purtroppo rallentare e fermarsi al box perché la benzina non gli arriva. Faranno un veloce rifornimento e ripartirà, ma perdendo tutti i frutti della sua bella gara.

Contemporaneamente anche Brise deve rallentare perché gli si è bloccata la quarta velocità e non può mantenere il ritmo che aveva cosicché Donohue ne profita per rubargli la quinta posizione. La corsa finisce così, con le posizioni chiarissime.

f. l.

Da SILVERSTONE il V-10 MATRA si concretizza

PARIGI - La partenza della Matra dal mondo delle corse sarà dunque soltanto un arrivarci infatti, dopo la decisione presa dalla Matra di permettere alla Shadow di usare un motore V-12 sulla monoposto di Jarier in occasione del Gran Premio di Francia, ma forse addirittura dall'Inghilterra. Un passo nuovo, molto più importante ancora, è stato compiuto, la settimana scorsa, con l'accordo a tre Matra-Gitanes-Ligier. Anche se il servizio competizioni è stato abbandonato, la Matra ha mantenuto il reparto motori, che, sempre sotto la direzione dell'ingegnere Martin, ha, dall'autunno, proseguito con lo sviluppo del famoso V-12.

Nel frattempo si è saputo che, grazie all'appoggio della Gitanes, Ligier si è lanciato nella costruzione di una monoposto di formula 1, per il 1976. Diversi tecnici, fra cui Gérard Ducarouge, erano stati « prestati » dalla Matra alla casa di Vichy per due anni. Ma oltre al telaio ed alle sospensioni bisognava anche pensare ai motori.

All'inizio, Guy Ligier pensava semplicemente usare il Cosworth DFV, che spinge la maggior parte delle F.1 attuali, e che egli stesso monta sui prototipi JS-2. Ma i dirigenti della Gitanes avevano ambizioni ancora più grandi: realizzare una

F.1 interamente blu, dunque al 100% francese.

Perfino in questo caso rimaneva una scelta da fare: fra il Matra e il motore Renault Gordini a turbocompressore. Tenuto conto del fatto che quest'ultimo, nella versione 1500, è ancora soltanto allo stadio di progettazione, e che Matra e Gitanes si sono trovati, l'anno scorso, associati nel successo che si conosce bene, è dunque verso Matra che si sono finalmente rivolti Gitanes e Ligier.

L'accordo che è stato firmato prevede che la Matra fornirà a Ligier tanti motori quanto necessario, sia per le corse che per le prove di messa a punto. Due ingegneri della Matra saranno presenti su tutti i circuiti a fianco dei tecnici di Vichy.

Jean-Pierre Beltoise si è incaricato della messa a punto di questa Ligier F.1; questa dovrebbe fare i suoi primi passi in settembre, e in ogni modo è desiderio di Ligier di disputare l'ultimo gran premio della stagione, il Gran Premio degli Stati Uniti. Questo permetterebbe alla scuderia di raccogliere preziosi insegnamenti in vista della stagione '76.

L'ottimismo è d'obbligo, in ogni modo, in seno alla squadra Ligier-Gitanes: non si dice forse che il motore V-12 oltrepassa regolarmente i 500 CV, al banco prova?

Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato	
		I	II	I	II
Brambilla	March-Beta Ford 751	1'26"181	1'24"630	1'25"210	1'26"446
Brambilla	March-Lavazza 751	—	1'27"065	—	—
Depailler	Tyrrell-Elf 007	1'25"602	1'25"010	1'26"025	1'27"284
Jarier	UOP-Shadow DN 3	1'25"894	1'25"060	1'25"622	1'25"263
Reutemann	Brabham-Martini BT44	1'25"297	1'25"180	1'26"742	—
Reutemann	Brabham-Martini T	—	—	1'27"356	1'26"274
Lauda	Ferrari 312 T	1'25"457	1'25"457	1'25"672	1'25"879
Pace	Brabham-Martini BT44	1'26"612	1'26"140	1'25"802	1'26"289
Pryce	UOP-Shadow DN 3	1'27"137	1'25"880	1'25"866	1'26"882
J. Scheckter	Tyrrell-Elf 007	1'26"344	1'25"900	—	1'26"860
J. Scheckter	Tyrrell-Elf 007 T	—	—	1'26"307	1'27"098
Peterson	Lotus-JPS 72	1'26"410	1'26"002	1'26"254	1'27"106
Peterson	Lotus-JPS 72 T	—	1'27"600	—	1'28"511
Watson	Surtees-Matchbox TS 16	1'27"754	1'27"360	1'26"085	1'27"047
E. Fittipaldi	McLaren M23-Tex-Mar.	1'26"353	—	1'26"088	1'26"816
E. Fittipaldi	McLaren M23 T	—	1'41"484	—	—
Regazzoni	Ferrari 312 T	1'26"360	1'26"360	1'26"283	1'26"845
Hunt	Hesketh 308	1'27"115	1'26"500	1'26"662	1'26"738
Mass	McLaren M23-Tex-Mar.	1'27"384	1'27"130	1'27"335	1'26"733
Andretti	Parnelli-Jones	1'28"082	1'27"253	1'26"821	1'27"140
Andretti	Parnelli-Jones T	—	1'27"510	1'28"155	—
Donohue	Penske PC1	1'27"488	1'27"221	1'27"154	1'27"520
Brise	Embassy-Hill GH 370	1'27"821	—	1'27"769	1'27"318
Brise	Embassy-Hill T	—	—	1'31"456	—
Ickx	Lotus-JPS 72	1'28"401	1'27"320	1'29"943	1'29"180
Jones	Hesketh 308	1'30"668	—	1'27"602	1'27"375
J. Scheckter	Williams FW	1'29"247	1'27"470	1'28"616	1'28"334
Palm	Hesketh 308	4'22"426	1'27"880	1'27"642	1'28"570
Magee	Williams FW	1'30"345	—	1'27"676	1'28"821
Evans	BRM-Stanley P 201	1'29"123	1'28"591	—	1'29"666
Evans	BRM-Stanley T	—	—	1'28"442	1'32"758
Lombardi	March-Lavazza 751	1'31"121	1'29"970	1'28"687	1'30"827
W. Fittipaldi	Copersucar-Fitti	1'29"494	1'28"810	—	1'30"608
Schuppan	Embassy-Lola T 370	1'29"419	1'28"980	1'31"037	1'29"032
Schuppan	Embassy-Hill GH 370	—	1'30"550	—	—

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



Vittorio, quando era ancora in testa, seguito da Pryce (doppiato), Depailler, Reutemann, Jarier in controsterzo e Pace. Qui sotto, ad Anderstorp Brambilla era il più tranquillo. Eccolo far visita, assieme a Pedrazzani della Novamotor, al box Ferrari: vi sono Forghieri, Lauda e Montezemolo



Provare per... credere a BRAMBILLA

ANDERSTORP - A nove giorni di distanza dal Gran Premio del Belgio e con tanta strada da fare per tornare alle proprie basi e poi venire fin quassù, è stato praticamente impossibile a tutte le squadre modificare qualcosa alle macchine che si sono viste a Zolder. Di conseguenza, nessuna novità in fatto di tecnica, ovviamente tranne le piccole cose abituali di adattamento al tracciato.

Sulle McLaren, ad esempio, sono stati utilizzati i musetti corti, e la soluzione del passo medio, con l'uso del distanziale intermedio tra cambio e motore. Così come, per contro, le Tyrrell hanno utilizzato i musetti lunghi, che a Zolder avevano modificato favorevolmente il comportamento delle macchine. Sulla McLaren di Fittipaldi vi era sempre il sistema di variazione del carico della barra di torsione anteriore compiuto dal pilota attraverso il comando nell'abitacolo, che però il pilota non utilizza in corsa. La macchina di Mass aveva la nuova sospensione come quella di Fittipaldi ma senza il comando manuale.

Unica novità di qualche interesse è stata la adozione da parte della March di pompe per i freni più piccole di quelle usate a Zolder, mantenendo i dischi e le pinze delle F. 2. Con questo accorgimento è stata ridotta la pressione del liquido sui cilindri e quindi una delle cause di usura, e da quel che si è visto la cosa funziona. Anche perché Anderstorp è circuito che non richiede le violente frenate di Zolder, e quindi i motivi di preoccupazione che avevano limitato le prestazioni di Brambilla a Zolder non c'erano.

Sulla Copersucar c'erano delle modifiche alla sospensione anteriore, ma non quelle che sono previste per la nuova

macchina che non ha potuto essere finita in tempo per essere portata qui.

Le prove sono state svolte in condizioni ideali. Tempo sempre buono e nella prima giornata anche abbastanza fresco. Il giorno prima, giovedì, c'era stata pioggia ma la minaccia e scomparsa ed il bel tempo è durato per tutto il gran premio.

Se non vi erano novità tecniche, ce ne erano per contro nel campo dei piloti, la Williams ha presentato la novità di Damien Magee, irlandese che praticamente sostituirà Merzario, e di Jan Scheckter che aveva la macchina di Lafite il quale era impegnato a Hockenheim in formula due.

Alla Embassy, accanto a Tony Brise c'è stato Vern Schuppan, che è tornato così alle gare delle monoposto, dalle quali era lontano da molto tempo. Tra l'altro Schuppan era lontano dalle gare tutt'altro da parecchio, il che spiega la necessità di un suo riadattamento al clima delle competizioni. Si è visto ancora Torsten Palm con la Hesketh, coi colori della Polar Caravan che ha finanziato anche il Gran Premio. Come si è rivisto Mario Andretti assente a Zolder per la faccenda di Indianapolis che è stata per lui sfortunata.

Prove in quattro sessioni con la prima del venerdì ovviamente dedicata ai controlli ed agli aggiustaggi delle macchine al circuito. Tempi già abbastanza buoni durante la prima sessione, ma quelli veramente utili ai fini dello schieramento di partenza sono venuti nella seconda, il venerdì pomeriggio. A voler ben guardare le cose, la squadra che non ha potuto compiere il buon lavoro delle altre è stata la Ferrari, che si è trovata ad utilizzare gomme che avevano un difetto di costruzione, per cui si deformavano. Dato che alla Ferrari non potevano saperlo, e dato che i piloti non se ne potevano rendere conto, visto che la deformazione era

in sostanza un aumento del diametro, questo inconveniente ha fatto perdere molto tempo, suscitando anche parecchio nervosismo tra la gente della squadra. Con qualche discussione tra i tecnici ed i piloti, che è tuttavia rientrata, la Goodyear ha informato di aver scoperto il difetto di costruzione.

Così anche la Ferrari ha avuto le gomme più stabili. Ma solo nella seconda giornata, quando la pista era molto meno veloce per le tracce di olio e gomma lasciate la vigilia anche dalle macchine delle corse minori che si erano susseguite in pista dopo le F.1. Contrattamenti ne hanno avuto anche Andretti, coi rapporti troppo lunghi che hanno richiesto molto lavoro di sostituzione. Lella Lombardi per la stessa ragione (ed anche perché la macchina era stata regolata secondo le preferenze di Brambilla) e Evans che si è dovuto fermare con una gomma a terra.

Evans, Schuppan e altri hanno avuto anche delle sbandate, ma senza conseguenze mentre per Palm c'è stata una uscita di strada fin dal secondo giro, causata dalla polvere che era entrata nelle slitte di accelerazione e che le aveva bloccate aperte.

Sulle Ferrari, oltre alla faccenda delle gomme, c'è stata anche la rottura di uno scarico sulla macchina di Regazzoni, cosa che si è ripetuta poi su quella di Lauda, a conferma di un certo punto debole per quelle parti. Ricordiamo che a Zolder Lauda aveva rotto uno scarico proprio verso la fine, allarmando chi lo stava seguendo con attenzione.

Durante la seconda sessione Fittipaldi ha rotto il motore, perdendo olio e sulla pista scivolosa è incappato Peterson che non ha potuto frenare bene ed ha dovuto prendere la via di fuga prima della chicane,

solo che alla fine c'erano delle balle di paglia ricoperte di plastica e Peterson vi ha urtato contro danneggiando il musetto della Lotus.

I tempi sono andati via via migliorando, con particolare buon lavoro svolto da Depailler, Reutemann, Brambilla, Pace e Jarier, ma è stato a pochi minuti dalla fine che è venuta fuori la prodezza di Brambilla, il quale ha superato Fittipaldi in un punto delicato, con azione molto pulita che è stata ammirata e che ha poi provocato anche commenti molto favorevoli da parte del campione del mondo. Brambilla ha ottenuto un tempo eccellente, rilevato da tutti i cronometristi del box, ma nella prima comunicazione ufficiale era indicato Depailler come autore della miglior prestazione. Cosa che poteva essere plausibile perché i rilevamenti sono fatti dai cronometristi ufficiali davanti alla linea di partenza, che è distante dai box circa due chilometri. La differenza di un paio di decimi di secondo era quindi possibile.

Senonché ad un controllo più accurato, anche gli ufficiali hanno scoperto il tempo di Brambilla, che era addirittura migliore di quello rilevato ai box. Così la prestazione dell'italiano è stata ufficializzata.

Commento di Fittipaldi: «Brambilla guida molto bene, pulitissimo, anche andando così forte. Perché non è mai stato considerato dalla Ferrari?».

Le prove del sabato hanno leggermente modificato le posizioni del venerdì, ma non tanto, visto che la pista era in condizioni peggiori, e nessuno poteva andarci più veloce. Reutemann non ha potuto profittare delle prime battute (per aver rotto il differenziale, il che lo ha costretto al box). Le Lotus che avevano cambiato gli assetti rispetto alla prima giornata si



Al Gran Premio di Svezia ha debuttato in Formula 1 Torsten Palm, che dispenneva di una delle tre Hesketh. Ha iniziato a maltrattarla fin dalle prove, rimanendo subito vittima di un'uscita di strada a causa del blocco delle ghigliottine dell'alimentazione; il giorno dopo ha danneggiato il musetto

Movimentata F. 3 RIBEIRO d'assalto (pro Conny)

ANDERSTORP - Per la seconda volta in poco tempo, Alex Ribeiro ha trovato modo di farsi notare e di essere protagonista, ma in fatti di cronaca nera. La corsa di formula 3 che ha preceduto il Gran Premio è stata infatti decisa da Ribeiro, protagonista di un'altra delle sue prodezze inconsulte.

Partiti in testa nettamente Connie Andersson, Nilsson e Ribeiro, il trio sembrava dover restare compatto senza che si potesse indicare quale dei tre sarebbe riuscito a spuntarla. Il brasiliano però doveva fermarsi con una gomma a terra (posteriore sinistra) e così in testa restavano Andersson e Nilsson, solissimi, con previsione di arrivo in volata.

Senonché Ribeiro, cambiata la gomma, si è ritrovato dietro i due (è stato un caso) quando è tornato in pista. Chissà cosa voleva dimostrare, fatto sta che, riaccodatosi al Nilsson, ha

Giro più veloce: Ljungfeldt, 1'36"314, danneggiato il musetto ha continuato ma si è dovuto ritirare per una perdita d'acqua, che ha «annegato» il distributore di accensione.

cominciato a «spingerlo» arrivando quasi al tamponamento, finché in una curva ha arrischiato una frenata secca ma non ha potuto controllare la macchina che ha capitatuto fuori pista quella di Nilsson. Cercare di spiegare le ragioni che possono aver spinto a ciò Ribeiro, quando mancavano tre giri alla fine e lui aveva un giro di distacco, ci riesce molto difficile. A una mente normale, è anzi impossibile.

Fatto sta che Andersson ha potuto vincere a spasso, senza le peroccupazioni che avrebbe avute in caso di arrivo allo sprint. Una bella corsa è stata quella di Pavesi, che è partito in posizione centrale e che ha effettuato una magnifica serie di sorpassi mozzafiato, tutti alla curva che precede i box. E' risalito bene e alla fine è in posizione eccellente.

Sfortunato invece Mantova, che al secondo giro aveva dovuto uscire leggermente di pista perché si è trovato davanti tre macchine che rallentavano

Gara di Formula 3, Anderstorp 8 giugno 1975 LA CLASSIFICA

1. Andersson (March) 18 giri in 29'14"340, media 143,4 kmh; 2. Ljungfeldt (March) 29'32"119; 3. Sigurdson 29'36"467; 4. Nordstrom 29'37"266; 5. Pavesi 29'37"534; 6. South 29'37"916; 7. Svensson 29'38"202; 8. Olofsson 29'38"646; 9. Hoffman 29'45"443.

a rendere definitivamente impossibile fare tempi di rilievo. Una pietra sollevata da qualche ruota uscita di pista si è trovata sull'asfalto sulla traiettoria della Tyrrell del francese ed ha urtato violentemente l'angolo basso del radiatore olio di sinistra, piegandolo e rompendolo. L'olio schizzato fuori ha consigliato la sospensione delle prove, che comunque non sono state riprese in condizioni buone. Cosicché i tempi sono rimasti quelli che erano, e Brambilla ha conservato il primato.

Nelle prove libere di domenica mattina tutti hanno provato le macchine col pieno di benzina, salvo Brambilla che lo aveva già fatto sabato e che così ha potuto posteriori più tenere degli altri, per cui vi erano dubbi sulla resistenza dei suoi pneumatici per tutta la corsa. Alla Ferrari dovevano utilizzare le gomme più dure, che fanno perdere circa mezzo secondo al giro, ma data la situazione si è risolta in una cosa positiva. Infatti è scoppiato un gran caldo e la gara era anche molto lunga, per cui contava molto la resistenza.

f. l.

Il prossimo telc-appuntamento da ZANDVOORT

Per vedersi in tivvù l'ALFA si filma da sè

Dopo una domenica abbastanza insignificante — la TV non ha trasmesso la 1000 km del Nurburgring perché trattandosi di una prova valida per il Campionato Marche non è ritenuta gradita ai telespettatori sportivi (!) — finalmente un altro Gran Premio di Formula 1. Che, grazie all'ora legale, ci è stato trasmesso in diretta! Ma se la formula 1 pare godere ormai di qualche considerevole privilegio (non si sa se per le recenti vittorie di Lauda o per... interven-

ti di personaggi interessati alle vicende della Ferrari) altrettanto non può dirsi per il campionato marche. La giustificazione ufficiale è che trattandosi di una competizione dall'esito ormai scontato, a favore dell'Alfa, alle trasmissioni sarebbe interessata esclusivamente l'Italia. E poiché la somma da versare all'Eurovisione (che pare si aggiri, in totale, sui 50 milioni) sarebbe tutta a carico della Rai, il collegamento diventa automaticamente impossibile.

tv

radio

Programmi dall'11 al 17 giugno 1975

<p>DOMENICA 15 NAZIONALE Ore 21,40 - La Domenica sportiva</p> <p>TUTTI I GIORNI SECONDO Ore 19,00 - Telegiornale sport</p> <p>SABATO 14 Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p>DOMENICA 15 Secondo programma Ore 12,00 - Anteprima sport Ore 16,30 - Domenica sport (prima parte) Ore 18,30 - Domenica sport (seconda parte)</p>	<p>TUTTI I GIORNI Secondo programma Ore 7,30 - Buon viaggio</p> <p style="background-color: black; color: white; text-align: center; padding: 2px;">TV Svizzera</p> <p>SABATO 14 Ore 24,50 - Sabato sport</p> <p>DOMENICA 15 Ore 19,45 - Domenica sport Ore 23,00 - La Domenica sportiva</p> <p>LUNEDÌ '16 Ore 20,45 - Obiettivo sport (parz. a</p>	
---	--	--

Quello che tele (e non) vedremo alla TV

● Il primo appuntamento televisivo per una corsa avverrà il 22 quando da Zandvoort sarà trasmesso il Gran Premio d'Olanda. La telecronaca, diretta, andrà in onda alle 15,45 sul secondo canale e terminerà verso le 17,45. Contemporaneamente la corsa verrà ripresa dalla TV svizzera che tuttavia avrà il vantaggio di poterla dare a colori e con un commento valido. Non è escluso, infatti, che proprio in quella occasione, tornerà ai nostri microfoni televisivi il «rimesso» Casucci. Il quale, dopo una lunga cura, sembra aver ritrovato l'energia necessaria per condurre una competizione di formula 1.

Per le altre gare è ancora tutto incerto. Sembra comunque esclusa una diretta dall'Osterreicherung; molto probabilmente l'Alfa si recherà sul circuito austriaco con una settimana di anticipo e con alcuni validi operatori per girare «in proprio» un filmato da (graziosamente) offrire alla Domenica sportiva.

La PARNELLI agli sgoccioli?

● Vi sono grosse nubi sull'orizzonte del team americano di Parnelli Jones e Vel Miletich, e di riflesso sulle gare Formula 1 di Andretti. Infatti, i due hanno delle noie finanziarie, dovute anche ad una lunga causa con il loro ex-pilota USAC, Joe Leonard, per cui si pensa di chiudere la stagione della Parnelli in Europa. Già il disegnatore Maurice Phillippe se n'è andato, seguito dal suo «secondo» John Baldwin (che un tempo aveva lavorato con Coppuck alla McLaren); ora

se ne va anche Andrew Ferguson, che si occupava del funzionamento del programma GP, e la sua posizione è stata rilevata da Jim Di Lamarter, un'americano che si trova in Europa da aprile. Ad ogni modo, non avendo la squadra uno sponsor per le gare europee, è opinione che il GP di Svezia possa essere l'ultima corsa per la Parnelli F. 1, anche se dagli USA si continua a dire che il programma era di terminare la stagione in corso.

Giò Luni

I romani hanno preferito la «svedese» TV al sole di Vallelunga (ma ci sarebbe stato da divertirsi) L'ex re-Kappa si battezza in F. Italia

ROMA - Un Vittorio Brambilla che partiva al palo in Svezia ha sicuramente contribuito a tenere lontani da Vallelunga i sempre più recalcitranti romani che hanno preferito il televisore di casa al sole dell'autodromo. La concomitanza era effettivamente «pesante», però con lo spettacolo che ha offerto ancora una volta la F. Italia non avrebbe sicuramente fatto rimpiangere i soldi del biglietto perché il campionato sta diventando di gara in gara sempre più elettrizzante e la bella vittoria di Riccardo Patrese (sesto vincitore su un totale di sette gare) ha contribuito a rendere ancora più incerta la lotta.

Ormai in ogni gara di F. Italia i probabili vincitori sono almeno dieci e se questo va attribuito al buon livello tecnico raggiunto dai piloti, non si può non aggiungere che gli stessi protagonisti qualche volta sfoderano

una esuberanza agonistica spinta un po' all'eccesso. Ormai non si tratta più della confusione delittantesca di un paio di anni fa: il gioco delle scie, la bagarre non certo tenere e la volontà di non regalare mai niente all'avversario sono certamente i corollari di una mentalità professionistica, ma inevitabilmente ricordano anche una certa atmosfera della F. 3 con lo svantaggio del tipo di macchina e dell'inesperienza.

Nella prima batteria era Sottanelli (miglior tempo in prova) ad andarsene in partenza trascinandosi in un biscione ravvicinato Giacomelli, Persoli, Bossoni e Coloni. Poco dopo si girava Bossoni al tornante mentre Giacomelli in possesso di un motore veramente «bomba» non faceva a passare Sottanelli ai Cimini ed al giro successivo il terzultimo perdeva altre due posizioni nello stesso punto a van-

taggio di Pedersoli (piuttosto «sotto» a Giacomelli) e di Coloni, che era nei guai con la frizione.

Nella seconda batteria Patrese si faceva infilare al primo giro ai Cimini da Pizzi che conduceva seguito dal ragazzo di Padova, Ponzone, Ruggeri, Bellini e Prossliner che poco dopo guadagnava altre due posizioni ma poi toccava ai Cimini e si fermava. Intanto erano in piena ed elettrizzante bagarre Pizzi e Patrese, mentre Ponzone con il motore montato all'ultimo momento e senza messa a punto doveva accontentarsi del terzo posto. Intanto al quinto giro l'ex-kartista passava con determinazione ai Cimini e riusciva a contenere i continui tentativi di Pizzi fino al termine.

Finale incandescente (disputata dopo un salutare discorsetto iniziale del direttore di gara, Fazio) con Giacomelli e Patrese più che mai primi attori in questa occasione ed intenzionati a giocare fino in fondo le loro carte. Ne è venuta fuori una gara da cardiopalma con i due in continuo scambio di posizioni (e c'è da dire che il campione del mondo di kart migliora veramente di gar ain gara), mentre appena dietro premeva Pizzi poi infilato da Pedersoli al tornante nel corso del quarto giro, seguito da Coloni, Ruggeri e Ponzone. All'ottavo giro però Giacomelli rompeva l'incanto girandosi platealmente al tornante e Patrese volava letteralmente verso la vittoria senza essere più disturbato.

Intanto dietro si era girato Pedersoli (e lo stesso capiterà poco dopo a Pizzi, al semaforo) al tornante ed a rimetterci era stato lo sfortunato Coloni mentre Giacomelli si rivedeva autore di una rimonta incredibile e negli ultimi due giri arrivava a minacciare il secondo posto di Sottanelli.

La giornata comprendeva anche una serie di gare piuttosto interessanti per il campionato italiano Gr. 4 ed altre non titolate per il Gr. 2.

T 2 e GT 1300

La penalizzazione non ferma «Dino»

Nella prima partivano le Turismo da 1000 a 2000 e le GT fino a 1300, con uno strano criterio (comprensibile per il numero basso di iscritti) che portava i piloti impegnati nella caccia ai punti a rischiare magari inutilmente con macchine estranee. In Gr. 2 «Dino» (Alfetta-Autodelta) pur penalizzato di un minuto non doveva naturalmente faticare a contenere le due sfortunate Alfa 1600 di Angelini guidate da Mura (fermato da un parolaio) e Palangio che bucava una gomma proprio all'ultimo giro. In Gr. 4 se ne andava sempre indisturbato (fermo Schenetti con la X-1/9 della Valtellina fermata dal cambio al primo giro) «Vagabondo» (Alpine-Giada ad iniezione) ma molto bella anche la corsa del-

la ultradebuttante (terminata un'ora prima delle prove ufficiali) Fiat X-1/9 preparata da Vaccari per «York», sfortunatamente bloccato da una foratura negli ultimi giri.

GT 2000

Forano tutti, meno Ricci

Vivace la gara del Gr. 4 (classi 1600 e 2000) con Marazzi (miglior tempo in prova 1'27"6) con l'Alpine 1800 di Terrosi che era purtroppo bloccato da ben due forature, al pari del compagno di squadra «Carter» (Alpine 1600-Terrosi) che aveva sempre seguito come un'ombra la lepre Ricci (Alpine 1600 Giada). Ottima comunque la vittoria di quest'ultimo che se ne andava in partenza e conduceva fino al termine seguito a distanza da Rampa (Alpine 1600-Terrosi). Tra le 2000 sfortunato Sergio Rombolotti (Alpine-Terrosi) allentato dopo un urto con Rebai, al pari di Caliceti (Alpine-Giada) che sembrava ormai tranquillo ma era bloccato da un semiasse ai Cimini. Ne approfittava dunque Frisori con la Porsche 914/6 ex-«Cam», sempre ottimamente curata da Orlando Ridolfo, che si rifaceva nel finale dopo una tremenda uscita alla «S».

GT oltre 2000

Bonomelli supera anche i reclami

Più monotona la gara delle oltre 2000, con Bonomelli e la sua Carrera che soltanto per pochi giri venivano messi alla frusta da un volenteroso Maurizio Miganteri (Pantera-Sala e Marverti). Dopo un po' il romano restava senza freni e Bonomelli se ne andava tranquillo perché «Tambauto» (Carrera-Tambauto) che aveva potuto provare poco aveva vistosi nei all'assetto ed era stato oltre tutto penalizzato di 1' in partenza. A fine gara i piloti della Pantera erano incerti se sporgere o meno reclamo sulle Porsche a causa degli ormai noti «punti deboli» di queste macchine. Pare che il reclamo sia poi rientrato ma vale la pena spendere due parole su queste Porsche ancora sotto accusa a Vallelunga, pur se in questa occasione tutto era stranamente detto sottovoce. Si è parlato di fazzoletti di rinforzo intravisti in verifica ma sui quali si era lasciato correre (anche se non tutti erano d'accordo); finendo per creare una serie di antipaticissime chiacchiere certamente poco utili allo sport.

Infine, c'è stata anche una gara in tono minore di bicilindriche, comunque vivacizzata da un corrotto ed interessante duello tra Padrone (Giannini-Lanini) e Nocci (Abarth-Falessi). L'ha spuntata il primo conducendo sempre davanti ma sudando anche sette camice per contenere il rivale.

Daniele Buzzonetti

VII Coppa Autodromo, gara nazionale di velocità in circuito. Vallelunga, 8 giugno 1975

LE CLASSIFICHE FORMULA ITALIA

1. batteria
1. Bruno Giacomelli in 1'30"6 alla media di 133,448 kmh; 2. Pedersoli 1'30"8; 3. Coloni 1'38"4; 4. Sottanelli 1'37"0; 5. Bossoni 1'41"4; 6. Abate 1'55"0; 7. Viola 1'55"5; 8. Rovinelli 12"01"6; 9. Germi 12"08"9; 10. Morelli 12"48"8.

2. batteria
1. Riccardo Patrese in 1'29"4 alla media di 133,681 kmh; 2. Pizzi 1'30"5; 3. Ponzone 1'37"3; 4. Ruggeri 1'37"8; 5. Bellini 1'38"5; 6. Paganelli 1'52"9; 7. Tricceri 1'53"5; 8. Albertin 1'20"8; 9. Proietti 1'20"6"4; 10. Giordano 1'20"7"5; 11. Vescovo 1'28"8; 12. Prossliner 7'18"4 a 4 giri.

Giri più veloci: Non comunicati.

Finale

1. Riccardo Patrese in 2'58"7 alla media di 133,681 kmh; 2. Sottanelli 2'30"8; 3. Giacomelli 2'30"4; 4. Ponzone 2'30"8; 5. Ruggeri 2'34"1; 6. Bellini 2'34"2; 7. Pedersoli 1'23"0"9; 8. Abate 2'34"4; 9. Viola 2'34"3; 10. Paganelli 2'35"2.

Giro più veloce: Giacomelli in 1'24"5 alla media di 136,331 kmh.

Gruppo 2 (pista di 1.670 metri)

CLASSE 500

1. Franco Zadotti in 14"18"3 alla media di 84,537 kmh; 2. Modica 14"27"3; 3. Lauro 13"27"1; 4. Certini giri 11; 5. Colantoni giri 8 (tutti su Fiat Giannini). Giro più veloce: Zadotti in 1'09"3 alla media di 86,753 kmh.

CLASSE 600

1. Bruno Cesarini alla media di 84,367 giri 7. Giro più veloce: Cesarini in 1'07"3 alla media di 89,311 kmh.

CLASSE 700

1. Tonino Padrone (Giannini) in 13"17"5 alla media di 90,463 kmh; 2. Nocci (Abarth)

13"17"8. Giro più veloce: Nocci in 1'05"0 alla media di 92,492 kmh.

Gruppo 2 (pista di 3.200 metri)

CLASSE 1150

1. Mario Cangelini (Fiat 128) in 32"29"1 alla media di 112,291 kmh. Giro più veloce: il 2. in 1'38"5 alla media di 116,954 kmh.

CLASSE 1600

1. Bruno Marjoli (Escort) in 33"11"0 alla media di 109,932 kmh, giri 19; 2. Palangio (Alfa) 31"38"7, giri 17. Giro più veloce: Mura in 1'35"9 alla media di 120,155 kmh.

CLASSE 2000

1. «Dino» (Alfetta) in 32"27"0 (penalizzato di 1') alla media di 118,330 kmh. Giro più veloce: «Dino» in 1'33"1 alla media di 123,737 kmh.

Gruppo 4

CLASSE 1000

1. Angelo Pischedda (Fiat OTS) in 31"38"7 alla media di 103,142 kmh, giri 17. Giro più veloce: Pischedda in 1'38"9 alla media di 113,481 kmh.

CLASSE 1300

1. «Vagabondo» (Alpine) in 32"36"2 alla media di 117,779 kmh, giri 20; 2. «York» (Fiat) giri 18; 3. Milano (Alpine) giri 18. Giro più veloce: «Vagabondo» in 1'33"3 alla media di 123,472 kmh.

CLASSE 1600

1. G. Franco Ricci (Alpine R.) in 30"27"4 alla media di 126,080 kmh; 2. Rampa (Alpine R.) 30"45"2; 3. Chiapparrini (Alfa) 31"01"3; 4. Citterio (Alfa) 31"01"4; 5. Di Lauro (Alfa) 31"56"3; 6. Premoli (Alfa) giri 19; 7. Di Tono (Alfa) giri 19; 8. «Il brizzolato» (Alfa) giri 11. Giro più veloce: Ricci in 1'29"2 alla media di 129,147 kmh.

CLASSE 2000

1. Silvano Frisori (Porsche) in 31"00"9 alla media di 123,803 kmh; 2. Del Curto (Porsche) 31"13"1; 3. Rebai (Porsche) 31"21"2; 4. Rombolotti (Alpine) giri 18; 5. Caliceti (Alpine) giri 12. Giro più veloce: l'8. di Caliceti in 1'29"0 alla media di 129,438 kmh.



LECLERE, JABOUILLE
e **STUCK** garantiscono
sulla buonasorte sempre
amica del gran rivale

LAFFITE già 5...

Anche se non sembra, il più felice di questi tre è Flammini (a sinistra), arrivato terzo al suo rientro in F.2. Gli altri sono Bourgoigne, al centro, e l'ormai quasi certo «europeo», Laffite

Così (in 24) al via

Jean-Pierre Jabouille (Elf 2-Schnitz.) 2'01"4	Jacques Laffite (Martini-Schnitz.) 2'01"1
Patrick Tambay (March-Elf BMW) 2'02"0	Hans Binder (March-BMW) 2'02"0
Brian Henton (March-Ford) 2'02"1	Hans J. Stuck (March-BMW) 2'02"0
Giancarlo Martini (March-BMW) 2'02"8	Michel Leclere (March-Elf BMW) 2'02"3
Jo Vonlanthen (March-BMW) 2'03"3	Gerard Larrousse (Elf 2-Schnitz.) 2'02"8
Giorgio Francia (Osella BMW) 2'03"5	Maurizio Flammini (March-BMW) 2'03"3
Duilio Truffo (Osella BMW) 2'03"9	Gerard Ertl (Chevron BMW) 2'03"7
Dieter Braun (March-BMW) 2'04"2	Claude Bourgoigne (March-BMW) 2'04"2
Frank Hotz (March-BMW) 2'04"8	Lamberto Leoni (March-BMW) 2'04"4
Christian Ethuin (Chevron-ROC) 2'05"1	Loris Kessel (March-BMW) 2'05"1
Alberto Colombo (March-BMW) 2'05"3	David Purley (March-BMW) 2'05"2
David Siegrist (March-BMW) 2'05"4	Sandro Cinotti (March-BMW) 2'05"3

FLAMMINI rientra (subito) sul podio: 3°

HOCKENHEIM - Laffite si è proposto di vincere in questo europeo F. 2 del 1975 un numero maggiore di gare di quelle che Jarier vinse nel 1973 con la March, e cioè sette. Per il piccolo Jacques, arrivato a quota cinque, a questo punto non vediamo come sarà possibile mancare l'obiettivo perché come già abbiamo avuto modo di dire in altre occasioni Laffite ha dalla sua oltre ad una invidiabile preparazione ed abilità personale ed ad un mezzo efficiente e curato come la monoposto che Tico Martini gli ha allestito, un fattore che nessuno dei suoi rivali ha dimostrato di possedere e cioè la fortuna.

Che la buona sorte sia stata amica di Laffite anche in questa seconda prova di Hockenheim sono in molti a poterlo dire, da Leclere a Stuck a Jabouille. In pratica dai tre uomini che all'inizio della prima manche hanno dimostrato di poter stare davanti ai Martini e che uno alla volta per motivi vari (Leclere testa-coda e collisione con Binder, Stuck motore e Jobouille motore) hanno invece ceduto il passo al dominatore della stagione. Laffite dal canto suo potrebbe forse vantare quel fantastico tempo in prova che gli ha valso la pole position per avallare il suo successo, perché in tutta onestà se il suo motore avesse marciato bene come in prova sicuramente Jacques sarebbe stato nel gruppetto di testa anche nelle fasi calde della corsa. Comunque la sostanza non cambia. Svantaggiato da un motore imperfetto, Laffite ha vinto perché gli avversari hanno pensato da soli ad autoeliminarsi e alla fine come si sa chi vince ha sempre ragione.

D'altronde lo sparuto numero di vetture arrivato al termine della seconda manche, appena 12 sulle 24 ammesse al via, dà a sufficienza l'idea di come il caldo sole tedesco abbia infierito sui motori in questa corsa.

Detto del vincitore e di Leclere, stupendo protagonista della seconda manche in cui ha umiliato per-

sino il sogno di rivincita dell'idolo locale Stuck, la cronaca, almeno per noi più, che sul nome del secondo Bourgoigne (in possesso di una March nuovissima ottimamente preparata da Brian Lewis) si sofferma su Maurizio Flammini, salito sul podio della premiazione sul terzo scalino. Per l'ex «azzurro» non poteva esserci modo migliore per fare il rientro nel mondo della seconda formula. Il piazzamento di Hockenheim, guadagnato con bravura e metodo, è il miglior viatico per Maurizio per proseguire nei suoi sforzi e nei suoi sacrifici.

Perché, come modestamente ci diceva prima di salire sul podio, «solo io cosa significa non questo terzo posto ma solo il fatto di

essere riuscito a tornare a correre!».

Dopo Flammini, in classifica avrebbe potuto esserci Francia. Il milanese, senza il malaugurato testa-coda all'inizio della prima manche, forse avrebbe potuto finire anche secondo, comunque nella seconda manche avrebbe potuto pretendere il diritto di poter contendere a Flammini la terza posizione. Invece l'allentamento di una vite dell'acceleratore lo ha messo in condizione addirittura di dover rinunciare al quarto posto che aveva in ogni caso strameritato, per cederlo allo svizzero Kessel. In miglior posizione avrebbero potuto essere anche Truffo, arrivato sesto però con un motore già disposto a rendere l'anima, e Martini, che preso dalla foga nella prima manche ha fatto il testa-coda che gli è costato, a causa della bruciatura della frizione, quei giri che con la sua stupenda rimonta nella seconda batteria ha dimostrato di non meritare, dato che avrebbe potuto essere anche lui comodamente in lotta con Bourgoigne, Francia e Flammini per la seconda posizione.

Viste come sono andate complessivamente le cose, Cinotti invece ha dovuto lottare con una macchina che non era a punto così come Colombo che ha pagato (come Serblin) la giornata incolore del Team Trivellato. Il quale si è riscattato solo nella preparazione della vettura di Flammini.

Fra sette giorni a Salisburgo, quindi, le occasioni di rivincita. A botta calda sono parecchie: c'è Jabouille «avvelenato» contro Laffite, Stuck e Binder idoli di casa, Francia, Serblin, Flammini, Colombo, Cinotti, Truffo, Martini, Leoni, tutti decisi o a confermare quanto fatto ad Hockenheim o a riscattare la giornata no. Ma soprattutto c'è una March che prima o dopo, per continuare a vendere le sue vetture, una corsa la vorrebbe vincere.

Grazie, Jacques...

● Laffite, vedendo la copertina di Autosprint della settimana scorsa in cui oltre alla sua foto c'è anche il titolo «Laffite e Merzario», ha detto: «Finalmente il mio nome prima di quello di Merzario; allora non è vero che a Bologna vediate solo Merzario è vero invece che scrivete solo la verità...».

Laffite si è sentito offrire da Tyrrell la terza F.1 per il Castellet, tuttavia il francese ha detto: «Per una corsa non mi interessa; a questo punto sono con Williams e resto con lui anche se la vettura di Frank non è certo la migliore. Capisco la posizione di Merzario: nei suoi panni avrei fatto lo stesso, però io a Frank devo dire grazie perché senza lui non sarei salito su una F.1 e poi su fin dall'inizio che da Williams non avrei preso soldi e quindi tutto ciò che fa per me sta bene, soprattutto perché anche Frank sa che se io trovo un altro contratto, non mi pongo pensieri, perché tra noi c'è solo un accordo verbale».

La FERRARI-scuola a MISANO in questo week-end

● Al ritorno dalla trasferta di Salisburgo, Serblin, Leoni e Martini dovrebbero cominciare a Misano gli allenamenti con la Ferrari B.3 di F.1. Qualcuno parla anche di Brancatelli. La vettura è già pronta a Maranello, e sarà Borsari che la seguirà per i primi tempi mentre i meccanici della «Passatore» a cui la monoposto verrà affidata in gestione, impareranno a seguirlo.

● Serblin non ha confermato la notizia apparsa su alcuni giornali inglesi secondo cui Surtees vorrebbe affidargli la sua seconda vettura. Il vicentino ha detto: «A Thruxton ho avuto modo di conoscere Surtees che mi ha chiesto informazioni sui miei programmi, però non abbiamo definito nulla di concreto anche perché io al momento penso a fare bene il F.2».

PRIMA BATTERIA

STUCK e «JAB» traditi dai motori

HOCKENHEIM — Alle 11 del mattino, i 24 qualificati per la corsa di Hockenheim (la seconda prova in programma quest'anno sulla pista tedesca) si schierano per il via. Fa molto caldo e la temperatura alta ha richiamato sugli spalti la solita moltitudine di folla.

Al via, il più lesto è Leclere che dalla quarta fila sorprende tutti quelli davanti,

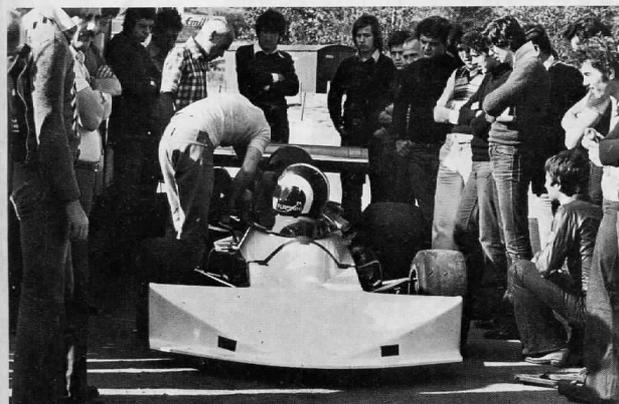
Al terzo giro nel motodromo, Leoni spacca il motore e fa un testa-coda. Il francese è perciò costretto al ritiro, al pari di Hertz che si era fermato al primo giro. L'olio sparso da Leoni sulla pista diventa protagonista. Al giro dopo Leclere si gira, riparte mentre sopravviene il gruppo e viene colpito nella sospensione posteriore da Binder. Entrambi si ritirano, mentre in testa passa Stuck seguito da Laffite, Jabouille, Ertl, Larrousse, Henton, Tambay e Martini. Francia è nelle retrovie perché ha fatto un testa-coda alla prima chicane. Al giro successivo Henton, che ha passato Larrousse, rientra ai boxes con il motore rotto mentre Jabouille manda Laffite. Stuck sembra solitario al comando ma Jabouille che ha lasciato la compagnia di Laffite lo sta attaccando. Entrambi si attaccano ai motori, mentre Laffite, terzo, controlla a distanza, Ertl, Larrousse e Tambay. Insieme a questo gruppetto c'era anche Martini (ora settimo), ma l'italiano

Flammini, Purley (molto scorretto) e Truffo che si alternano. Nelle posizioni dietro Cinotti, Kessel, Vonlanthen e Francia che con un entusiastico recupero guadagna posizioni su posizioni. Un giro dopo la classifica si rivoluziona: Stuck passa lentamente con il motore che fuma, per Jabouille sembra la volta buona per farcela contro «l'odiato» rivale Laffite, ma la gioia del francese dura poco. Ancora due giri e mentre la cronaca registra solo il rientro ai boxes di Cinotti che si è toccato con Purley e che ha il motore non molto regolare, al 14. giro anche Jabouille le mestame deve fermarsi sul percorso con il motore rotto.

Mentre il francese scende di vettura e scegliendo il casco nell'abitacolo impreca, il piccolo Jacques che pure aveva il motore che «rattava» dopo i 9000 giri va a mettere una ipoteca molto seria anche su questa gara, perché il suo vantaggio sugli

uomini che lo seguono (Ertl, Tambay e Larrousse) è troppo grande. Dietro i primi c'è Bourgoignie da solo, poi Flammini con a ruota Francia, che hanno lasciato la compagnia di Purley e Truffo, Colombo. Dietro Kessel e Vonlanthen che chiude la colonna.

All'ultimo giro, dopo che anche Truffo ha passato Purley, nuovo colpo di scena: Tambay nel disperato tentativo di passare alla seconda variante Ertl, che con le buone o le cattive lo sta tenendo dietro da parecchi giri, entra in collisione con il barbutto tedesco della Chevron e così Larrousse senza colpo ferire finisce secondo dietro Laffite. Tambay e Ertl escono il lesi dall'incidente ma le vetture sono di strutte. Terzo è Bourgoignie e quarto Flammini, che ottimamente controlla anche l'ultimo ritorno di Francia, sesto Truffo e settimo Kessel che ha superato Purley alle prese con un motore zoppicante.



Maurizio Flammini aveva ripreso il volante di una Formula 2 la scorsa settimana, al Mugello. Eccolo circondato da appassionati durante una sosta



Leoni e Martini non sono stati fortunati, ad Hockenheim. Soprattutto Martini ha da mangiarsi le mani per quel testa-coda nel corso della prima manche

rallentati forse da Laffite e Jabouille, che si guardano a vicenda. Il francese della March si avvantaggia subito ed al primo passaggio è davanti a Stuck, Laffite, Henton, Jabouille, Ertl, Binder, Francia, Flammini, Martini, Tambay. Al secondo giro mentre Leclere prende già un centinaio di metri di vantaggio, le posizioni si delineano con Stuck, Laffite, Jabouille, Henton, Ertl, Larrousse, Binder, Francia, Tambay e Martini alle spalle.

alla prima curva del motodromo si gira e una volta sul bruto essendo senza frizione che si è bruciata non può ripartire che dopo un paio di giri.

A metà corsa perciò la situazione è la seguente: Stuck al comando, tallonato da Jabouille che l'ha raggiunto, poi Laffite da solo. Staccati Ertl, Tambay e Larrousse in bagarre tra loro, poi Bourgoignie solitario e infine un altro gruppo con

SECONDA BATTERIA

LECLERE-show e MARTINI si morde le mani

Al via della seconda manche su 20 giri della pista pari a km 135,800 dei 24 ammessi si presentano solo in 19. Mancano Tambay, Henton, Jabouille, Stegirst e Leoni. Larrousse che è in prima fila fuma già al via perciò alla prima curva dietro Laffite ci sono Francia, Ertl, Flammini e Leclere.

Quest'ultimo ha già preso un ritmo velocissimo ed al secondo giro è già alle spalle di Laffite che dal canto suo non vuole rischiare la vittoria in inutili bagarre anche perché il suo motore non rende al meglio. Una rincorsa prodigiosa sta facendola anche Stuck, che è partito nelle ultime file, così mentre al terzo giro Leclere passa al comando ed in breve guadagna un vantaggio incalcolabile, i tifosi tedeschi possono sperare i loro tradizionali mortaretti quando al sesto giro, all'entrata del motodromo, anche Stuck supera Laffite installandosi in seconda posizione. Dietro Ertl, anche lui in vena di rivincite

di orgoglio, è quarto davanti a Bourgoignie, Hans Binder e Francia e Flammini, che sono a stretto contatto di ruota. Una strepitosa rimonta dal canto suo sta conducendo anche Martini che ha in corpo la rabbia di avere gettato al vento nel testa-coda della prima manche la possibilità di ottenere un buon risultato.

A metà gara Leclere conduce sempre come un ossesso e Stuck, accortosi che nonostante il suo prodigarsi non riesce a diminuire lo svantaggio che si aggira sui 10 secondi, si accontenta della seconda piazza come ha già fatto Laffite con la terza. Per il quarto posto Ertl conduce con sicurezza la lotta con Bourgoignie e Binder, mentre Francia (a cui si è svitata la vite che blocca il comando dell'acceleratore) deve lasciare andare Flammini e Martini che con azione decisa è andato a ricongiungersi con il gruppetto di Ertl. In fondo navigano Cinotti e Truffo la cui vettura perde progressivamente di stabilità, mentre il motore anche lui comincia a dare fastidi, e Colombo che cerca di arrivare in fondo.

Così senza emozioni sembra di dover arrivare al termine quando a due giri dalla fine Francia è costretto a lasciare passare anche Kessel che lo precederà perciò nella classifica finale e Colombo invece si ferma sul percorso con il motore rotto. Al traguardo perciò dietro il brillante Leclere che ha finalmente potuto dimostrare quanto vale, finiscono Stuck, Laffite, Ertl, Bourgoignie, Binder, Martini Flammini, Kessel, Francia e Cinotti che supera Francia proprio sulla linea.

CAMPIONATO EUROPEO CONDUTTORI F. 2 (dopo 6 prove)

	Estoril	Thruxton	Hockenheim	Nurburgring	Putt	Hockenheim	Totale
Jacques Laffite	F	9	9	—	9	9	45
Gerard Larrousse	F	—	—	9	—	4	13
Patrick Tambay	F	—	6	—	6	—	12
Jean-Pierre Jabouille	F	—	2	—	3	6	11
Giorgio Francia	I	3	—	3	1	—	9
Claude Bourgoignie	B	—	—	2	—	1	6
Loris Kessel	GH	—	—	4	—	—	7
Jo Vonlanthen	CH	6	—	—	—	—	6
Brian Henton	CB	—	—	6	—	—	6
Duilio Truffo	I	2	1	—	—	2	6
Giancarlo Martini	I	1	4	—	—	—	5
Lamberto Leoni	I	4	—	—	—	—	4
Gerard Ertl	A	—	—	—	4	—	4
Maurizio Flammini	I	—	—	—	—	—	4
Hector Rebaque	ER	—	3	—	—	—	3
Michel Leclere	F	—	—	—	3	—	3
Sandro Cinotti	I	—	—	—	2	—	2
Alessandro Pesenti	I	—	—	1	—	—	1

SCAINI Batterie
DRYDYNAMIC
PRESENTANO
LA CLASSIFICA di **E2**

LE PROVE F. 2

TRIVELLATO sotto accusa da SERBLIN

SPECIALE AUTOSPRINT

HOCKENHEIM — Come sempre ad Hockenheim prove solo al sabato, forse in ricordo di una lontana misura adottata ai tempi dell'austerità. Laffite è subito il più veloce girando in 2'01"1. La sua vettura come al solito non ha bisogno di messe a punto particolari perché il francese a Mangy-Cours non fa certo economie di prove, anche se la seconda sessione non è ancora finita (lo sarà per Salisburgo). Per quasi tutti gli altri invece l'ora e mezza di prove del mattino serve alla messa a punto. Alle spalle di Laffite appare così il sorprendente austriaco Hans Binder, il pupillo di Helmut Marko, che con 2'02"0 precede Stuck (2'02"1), Henton (2'02"2), Leclere (2'04"4), Jabouille (2'02"6) ed il nostro Martini che con 2'02"8 è il primo degli italiani.

Dei nostri, dopo Martini ci sono il rientrante Flammini (2'03"3), Leoni (2'04"8), Truffo (2'04"6). Distanti invece Francia, Cerblin e Cinotti. Francia infatti ha noie all'impianto elettrico e dopo vari tentativi sul finire delle prove si scoprirà che è solo una candela difettosa. Serblin invece è in aperta polemica con il suo preparatore Trivellato. Infatti la nuova monoscocca del vicentino è stata finita in officina a Vicenza solo la sera prima della partenza per Hockenheim, e quindi in pista la vettura accusa tutti i difetti che può avere una vettura nuova di zecca e portata in pista senza aver fatto nemmeno un giro di ruote.

Alle noie di gioventù ed alle inevitabili

regolazioni che fanno perdere tempo, Serblin deve aggiungere anche il fatto che una inaspettata serie di vibrazioni al musetto, perduranti nonostante si provino varie soluzioni, gli impedisce di poter fare anche due giri di seguito di prova. Cinotti dà canto ogni volta problemi all'impianto elettrico oltre a carenza di messa a punto. Degli altri, Colombo rompe il motore sul finire delle prove, quello con le nuove modifiche BMW, Jabouille ha problemi con l'alimentazione, come Larrousse, mentre Laffite negli ultimi giri, rompe a sua volta il motore. Nel pomeriggio, per la seconda sessione di prove sempre della stessa durata di quelle del mattino, il sole caldissimo aumenta la temperatura e sono pochi quelli che possono migliorare le prestazioni del mattino. Il più brillante di questi è Jabouille che nonostante l'amicizia che dimostra ai boxes con Laffite, ha con il suo ex-mecanico una rivalità da cotello. Il francese riesce con la Elf messa a punto a fare 2'01"4, mentre Laffite — che ha problemi con la frizione — non migliora.

Dietro avanzano anche Tambay e Stuck, che si portano a livello di Binder entrambi con 2'02"0. Dei nostri nessuno riesce a migliorare tranne Francia che fa 2'03"5 pur potendo fare pochi giri per la rottura di un tubo di raccordo del radiatore dell'olio. Serblin che continua con le peripezie del mattino tra musetti che vibrano e impossibilità di girare per effettuare le normali regolazioni di messa a punto, finisce addirittura per non qualificarsi.

Lo scontro di Trivellato prima che la giusta arrabbiatura del vicentino, venuto a correre anche se sapeva della nascita del primo figlio, rende subito visibilmente la tensione venutasi a creare nei boxes di Trivellato, dove neanche Colombo è contento del motore povero di cavalli. L'unico sereno è il neo-acquisto Flammini, che però è già d'allentamento. Poco allegro anche Truffo, la cui Osella non è messa a punto secondo i suoi desideri mentre Cinotti anche se con la macchina non del tutto a posto, riesce a fare 2'05"3, tempo sufficiente per la qualificazione, cosa che non riesce al suo compagno Pesca.

TROFEO DI HOCKENHEIM - Gara internazionale di velocità valida per il campionato d'Europa di Formula 2 - Hockenheim, 8 giugno 1975.

LE CLASSIFICHE

1^a manche: 1. Laffite (Martini Schnitzer) 20 giri in 41'12"1, media kmh. 197,7; 2. Larrousse (Elf Schnitzer) 41'31"7; 3. Bourgoigne (March) 41'58"6; 4. Flammini (March) 42'05"9; 5. Francia (Osella) 42'06"4; 6. Truffo (Osella) 42'18"4; 7. Kessel (March) 42'18"9; 8. Purley (March) 42'20"3; 9. Vonlanthen (March) 42'21"5; 10. Colombo (March) 42'35"8; 11. Ertl (Chevron) a 1 giro; 12. Tambay (March) a 1 giro; 13. Siegrist (March) a 2 giri; 14. Braun (March) a 5 giri; 15. Cinotti (March) a 6 giri; 16. Martini (March) a 7 giri; 17. Stuck (March) a 9 giri; 18. Henton (March Ford) a 15 giri; 19. Leoni (March) a 17 giri; 20. Leclere (March) a 17 giri; 21. Binder (March) a 17 giri; 22. Hotz (March) a 19 giri.

— Giro più veloce: Jabouille 2'01"8, media 200,65 kmh.

2^a manche: 1. Leclere, 20 giri in 40'55"6, media kmh. 199,9; 2. Stuch 41'01"1; 3. Laffite 41'39"1; 4. Ertl 41'42"6; 5. Bourgoigne 41'43"4; 6. Binder 41'44"3; 7. Martini 41'44"8; 8. Flammini 41'55"8; 9. Kessel 42'06"8; 10. Francia 42'32"1; 11. Truffo 42'37"1; 12. Cinotti 43'31"8; 13. Hotz a 2 giri; 14. Colombo a 2 giri; 15. Vonlanthen a 2 giri; 16. Braun a 11 giri; 17. Larrousse a 15 giri; 18. Ethuin (Chevron) a 18 giri; 19. Purley a 19 giri.

— Giro più veloce: Leclere in 2'01"6, media 200,98 kmh.

FINALE (per somma di tempi):

1. Laffite 1'22'51"2, media 196,6; 2. Bourgoigne 1'23'42"0; 3. Flammini 1'24'01"7; 4. Kessel 1'24'25"7; 5. Francia 1'24'38"5; 6. Truffo 1'25'05"5; 7. Ertl a 1 giro; 8. Colombo a 2 giri; 9. Vonlanthen a 2 giri; 10. Cinotti a 6 giri; 11. Martini a 7 giri; 12. Stuck a 9 giri; 13. Larrousse a 15 giri; 14. Braun a 16 giri; 15. Leclere a 17 giri; 16. Binder a 18 giri; 17. Purley a 19 giri; 18. Tambay a 21 giri; 19. Hotz a 22 giri; 20. Siegrist a 22 giri.

● Mentre Lele Serblin viveva la sua travagliata giornata di prove ad Hockenheim, sua moglie Serena a Vicenza dava alla luce uno splendido maschietto cui è stato imposto il nome di Giovanni.

STUCK avrà la MARCH F.1 di LELLA

● I tifosi di Alberto Colombo non mancano fin dai tempi in cui il capellone correva in F. 3. Ora però che Colombo è passato in F. 2 anche i suoi fans hanno allargato gli orizzonti. Infatti per Salisburgo hanno organizzato un intero pullman che seguirà Alberto nella prossima trasferta austriaca.

● In fase di contestazione con il preparatore a Hockenheim è stato anche lo svizzero Kessel. Infatti nelle prime prove il ticinese, non ha potuto provare perché la sua March era arrivata all'odrotrismo tedesco nelle stesse condizioni in cui era dopo la gara di Pau, senza che vi fosse stato fatto il minimo lavoro.

● Il test di Tambay a Silverstone sulla March F. 1 è stato fatto più che altro per dargli modo di prendere confidenza con la nuova sospensione posteriore della F. 2 che ora è molto simile a quella della macchina di Brambilla. Tambay ha detto: «Ora che sono salito sulla F. 1 mi sembra che la F. 2 sia molto più facile da guidare».

● Per la terza volta in una gara di F. 2, c'era il campione motociclista tedesco Dieter Braun. E' il primo anno che corre in auto.

● Stuck torna in F. 1 a partire dal G.P. di Inghilterra. Il tedesco dovrebbe avere con la sponsorizzazione della Lavazza la seconda March ufficiale, quella che ora è affidata a Lella Lombardi. Per la nostra pilota la March allestita da una terza vettura da dare in gestione ad un team esterno sul tipo di quello che la Brabham fece lo scorso anno per Watson con la Hexagon.

Caos a Milwaukee errore di un giro?

Bobby UNSER reclama contro FOYT

MILWAUKEE (Wisconsin) — Gara contestata, con vittoria del texano A. J. Foyt che tagliava il traguardo della « Rex May 150 » miglia dinanzi a Bobby Unser il quale al termine ha presentato, tramite Dan Gurney, regolare reclamo perché secondo i calcoli, Unser si sarebbe trovato avvantaggiato di un giro sul tre volte vincitore di Indy.

La protesta, comunque richiederà molto tempo prima che i cronometristi, lenti ed apatici come gli organizzatori della regione del formaggio, potranno emettere il verdetto ufficiale. Sul podio d'onore, tuttavia è salito Foyt che ha girato alla media di 184.713 kmh., molto inferiore a quella ottenuta nelle qualificazioni, allorché con la nuova Coyote — che fece « cilecca » nella 500 Miglia di Indianapolis — aveva marciato a 127.546 miglia, cioè oltre 204 kmh. Per i cronometristi Bobby Unser è stato secondo a 8 secondi di distacco, in seguito da Johnny Rutherford su McLaren.

Come detto, a Milwaukee regna confusione e disorganizzazione e smentiamo a credere come la USAC continui a far correre macchine così delicate e costose su una pista che forse sarebbe adatta a correre le macchine scontro. Tanta era la confusione al termine, che nella cosiddetta sala stampa nessuno, dico nessuno, sapeva dopo appena 150 miglia chi fosse arrivato quarto e quinto. Domani, forse si saprà lo strascico della 150 miglia che molti piloti della USAC vorrebbero abolire.

Comunque, molte cose dovranno essere rivedute in questo settore e c'è chi giura che il 1976 sarà l'anno della « resurrezione ».

Confermata la 6 ORE GLEN (festival ALFA)

NEW YORK «Sono calunnie puramente europee queste», ha commentato Bob Kelly, direttore della pista di Watkins Glen, da noi contattato a mezzo telefono. «Contro il parere di taluni, noi avremo una Sei ore eccezionale grazie, soprattutto alla presenza dell'Alfa che mi ha dato il benestare tramite Willie Carson, e forse con tre vetture. Oltre alla formula 2000 e quella V, quindi uno show superlativo», ha detto Kelly. «La CSI ci ha chiesto di "rivedere" il percorso, soprattutto in alcuni punti. Per la gara della Sei ore avremo già compiuto le correzioni spostando verso l'esterno alcuni guard-rails ed apponendo reti protettive. L'associazione piloti ci aveva chiesto di modificare le modifiche per la gara Grand Prix di ottobre, ma stiamo lavorando alacremente onde presentare il nuovo circuito in occasione della Sei ore del 10-11-12 luglio e quindi con molto anticipo. Noi — prosegue Kelly con voce concitata — non siamo Monza o Barcellona, dove occorrono onde ripide ed alla fine, devono chiamare le forze armate per rimuovere un guard-rail. Questo anno — assicura Kelly — la propaganda organizzativa verrà concentrata soprattutto sulla presenza dell'Alfa, di Merzario e compagni. Merzario è un nome che in questa categoria richiama tanta gente quanto ne attirano i Fiattipaldi per il Grand Prix».

Dopo questa «spatata» il direttore del Glen, con tono più disteso critica certi europei i quali «devono essere assolutamente anti americani e comunisti».

Dunque la Sei ore ci sarà e sarà arricchita da una corsa di formula 5000 con Andretti, Redman e compagni. Si conferma la presenza di Mario Andretti che dovrebbe guidare con Merzario, mentre la terza Alfa sarebbe per Redman e Bobby Unser. Indubbiamente un simile avvenimento farebbe straripare il magnifico circuito incastonato nelle montagne Senecas.

● Laffite non sarà con l'Alfa a Zellweg, perché lo stesso giorno c'è Rouen F.2. Lo stesso problema hanno anche Jabouille e Larrousse, ma mentre Larrousse è certo in Austria, Jabouille deciderà dopo Salisburgo perché ha ancora speranze di vincere l'Europeo di F.2.



Il radiatore cambiato

Jacques Laffite taglia vittorioso il suo quinto (su sei) traguardo stagionale con la F.2 Martini, la cui unica modifica è il radiatore dell'olio in coda

HOCKENHEIM — Nessuna novità tecnica sostanziale nei boxes di Hockenheim. Sulla Martini di Laffite il radiatore dell'olio è stato trasferito dal lato destro a dietro l'alettone, poi si è modificato il disegno dei tubi di scappamento per alloggiarli sotto la carenatura che è stata ridisegnata in alcuni particolari.

Alla March la sospensione posteriore è cambiata, con attacchi dei montanti diversi e bracci più piccoli secondo lo schema della F.1. Anche l'alettone ha un nuovo disegno, essendo più piccolo. L'alettone è stato rimpicciolito anche sulle Elf di Jabouille e Larrousse. Le vetture francesi avevano anche una nuova presa d'aria per il motore e un musetto più rastremato.

Per la Osella invece, in attesa della nuova carrozzeria pronta per il Mugello, c'è stato un ritorno all'alettone prima maniera e una taratura delle sospensioni attuata con i suggerimenti di Tomaini in temporaneo permesso Ferrari. Alla Goodyear avevano portato delle gomme di nuova mescola le « G.54 », più dure però delle vecchie « G.50 ».