

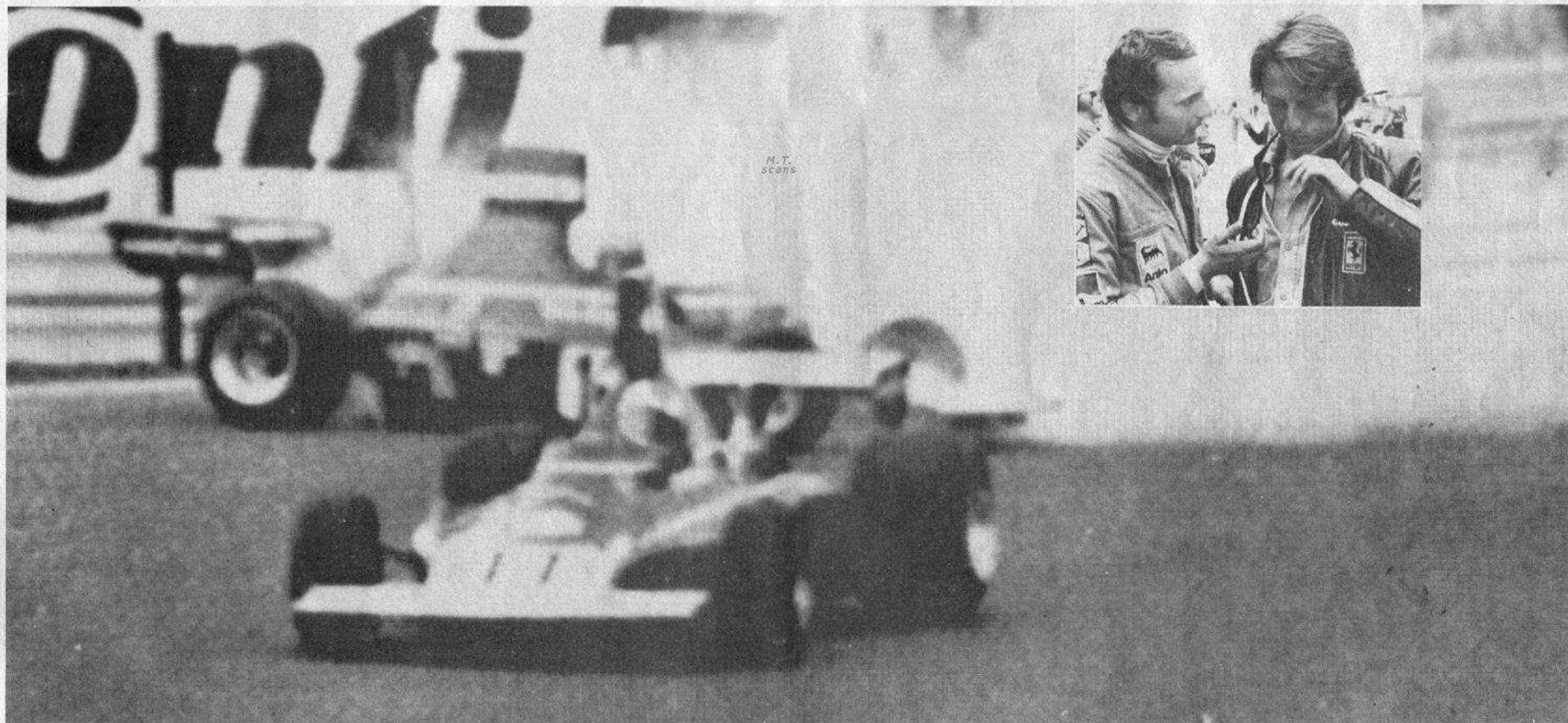
**Davvero una
grande corsa al
NURBURGRING**

domenica SPRINT

Una eccessiva «STACCATA LUNGA» dopo un chilometro di corsa tradisce l'inesperienza di LAUDA, ma ripaga la FERRARI il grande giorno di «REGA»

● Prima del commento, questa breve statistica interessante: Clay Regazzoni ha disputato finora 54 Gran Premi. Ne ha vinti due, quello di Monza del 1970 e questo di Germania. Tra una vittoria e l'altra sono passati 1428 giorni. E' arrivato sette volte secondo e sei volte terzo. Delle sette volte secondo, sei sono state in occasione di doppiette delle Ferrari, quattro dietro Ickx e due dietro Lauda. La settima è stata dietro Fittipaldi.

L'INCOMPUTER



E' il momento-chiave del G.P. d'EUROPA e di Germania. Nemmeno due chilometri sono stati percorsi e LAUDA, nel tentativo di rimontare Schekter e Regazzoni che erano partiti meglio di lui, ritarda troppo la frenata e non ce la farà più a tenere la 312 B.3 che si scompone e poi si inverte del tutto. Ecco Lauda (nella foto sopra, dopo si spiega col protettore Montezemolo) che sta per picchiare nel guardrail mentre Regazzoni sfilava.

DALL'INVIATO

NURBURG - Alla Ferrari, non fosse che per altro, hanno trovato con Luca Cordero Montezemolo un eccellente press-agent! Da quando il giovane avvocato romano è arrivato dalle parti di Maranello i rapporti tra la squadra corse e la stampa, non solo italiana, sono diventati eccellenti, perché il Luca Montezemolo si dà un gran daffare a tenere contatti molto buoni con tutti, ed esser prodigo di risposte a tutte le domande.

Qualche volta, magari, Luca Cordero di Montezemolo in questa sua veste ha tendenza alla esagerazione, nella pretesa che si creda tutto quello che dice, o almeno lo si creda nella maniera in cui lui vorrebbe che fosse creduta.

Anche qui al Nurburgring, specialmente in questi giorni in cui le sue funzioni di direttore della squadra sono state «assunte» in buona parte dal tornato vulcanico Mauro Forghieri, Montezemolo ha avuto molto da fare a far giungere alla stampa il suo verbo. Un daffare encomiabile, e ce ne fossero di tipi come lui in giro, o almeno ce ne fossero stati — alla Ferrari — fino a ieri!

Però Luca Montezemolo, stavolta, non può pretendere che la sua deamicisiana tesi sulla eliminazione di Niki Lauda dalla corsa, che era la più importante effettivamente e soprattutto psicologicamente, per il campionato mondiale 1974, che la sua tesi tutta roselline e fiori sia accettata pienamente. E' venuto in sala stampa, Montezemolo, a far

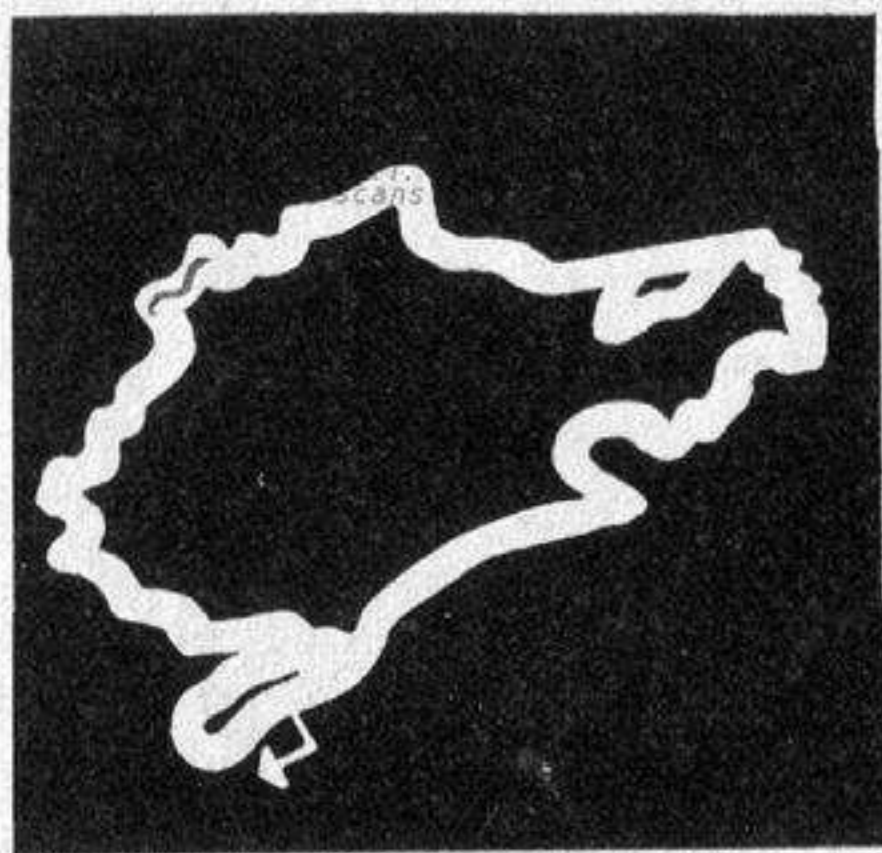
interrompere il gran «fervet opus» che accomunava con tasti delle macchine da scrivere e dei telex i giornalisti di tutto il mondo. E ci ha ammanito la sua versione del fattaccio.

Non stupitevi se, nel giorno in cui Gianclaudio Regazzoni detto Clay, ticinese di Casarate vicino a Lugano, ha vinto la sua seconda corsa ufficiale, e balza in testa alla classifica del campionato, noi esordiamo con un preambolo del genere. Certo, avremmo potuto cominciare esaltando quel che Clay ha fatto, e che è stato superlativo. Certo, avremmo dovuto prima di tutto dirvi che la Ferrari ha vinto come meritava e che Regazzoni è stato davvero il migliore di tutti.

Però, quella faccenda del Montezemolo che

CONTINUA A PAGINA 22

Franco Lini



G.P. GERMANIA

gara internazionale di velocità valida quale undicesima prova del campionato mondiale piloti di F.1. Circuito del Nürburgring di km 22,835. 14 giri pari a una distanza di 319,6 km. Spettatori 300.000 circa; 4 agosto 1974.

COSI' (IN 26) AL VIA

Niki Lauda (Ferrari 312 B3) 7'00"8	Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) 7'01"1
Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlb. M23) 7'02"3	Jody Scheckter (Tyrrell 007) 7'03"4
Patrick Depailler (Tyrrell 007) 7'06"2	Carlos Reutemann (Brabham BT 44) 7'07"2
Denis Hulme (Texaco-Marlb. M23) 7'08"8	Ronnie Peterson (Lotus JPS 72) 7'09"0
Jacky Ickx (Lotus JPS 72) 7'09"1	Jochen Mass (Surtees-Fina TS16) 7'09"8
Tom Pryce (UOP-Shadow DN3) 7'09"9	Mike Hailwood (Yardl.-McLar. M23) 7'10"1
James Hunt (Hesketh 308) 7'10"4	John Watson (Brabham BT 44) 7'10"5
Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 7'11"2	Carlos Pace (Brabham BT 44) 7'12"7
Jean-Pierre Beltoise (BRM P 201) 7'13"9	Jean-Pierre Jarier (UOP-Shadow) 7'14"9
Hans-Joachim Stuck (March 741) 7'16"0	Graham Hill (Embassy Lola) 7'17"0
Jacques Laffite (Iso-Marlboro) 7'17"6	Vern Schuppan (Ensign MN 03) 7'20"8
Vittorio Brambilla (March-Beta 741) 7'20"9	Henri Pescarolo (BRM P 201) 7'20"9
Derek Bell (Surtees-Fina TS16) 7'22"8	Ian Ashley (Token-Ford) 7'23"2

COSI' (IN 14) AL TRAGUARDO

1. Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) in 1.41'35" alla media di 188,825 kmh; 2. Scheckter (Tyrrell Ford) 1.42'25"7; 3. Reutemann (Brabham BT44) 1.42'58"3; 4. Peterson (Lotus JPS) 1.42'59"2; 5. Ickx (Lotus JPS) 1.43"1; 6. Pryce (UOP Shadow) 1.43'53"1; 7. Stuck (March 741) 1.44'34"7; 8. Jarier (UOP Shadow) 1.45'00"9; 9. Hill (Lola Embassy) 1.45'01"4; 10. Pescarolo (BRM P 201) 1.45'52"7; 11. Bell (Surtees TS 16) 1.45'32"7; 12. Pace (Brabham BT 44) 1.48'01"3; 13. Brambilla (March 741) 1.50'18"1; 14. Ashley (Token) a 1 giro.

I NUOVI PRIMATI

● Sulla distanza: Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) 14 giri pari a 319,6 km in 1.41'35", alla media di 188,825 kmh. Primato precedente Jackie Stewart (Tyrrell) in 1.42'03" media 188,050 kmh (1973).

● Sul giro: Jody Scheckter (Tyrrell 007) 1'11. giro in 7'11"1 alla media di 190 e 689 kmh. Primato precedente: Carlos Pace (Surtees) in 7'11"4 media 190,6 kmh (1973).

LA CLASSIFICA MONDIALE F. 1

Regazzoni 44, Scheckter 41, Fittipaldi 37, Lauda 36, Peterson 22, Reutemann 15, Hulme e Ickx 13; Hailwood 12, Depailler 11, Beltoise 10, Jarier 6, Stuck 5, Hunt 4, Pace 3, Merzario, Watson, Hill e Pryce 1.

La prossima gara sarà il G.P. d'Austria in programma all'Osterreichring il 18 agosto.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Lauda	durante 1. giro	uscita di strada dopo collisione
Hulme	durante 1. giro	sospensione
Watson	1. giro	sospensione
Laffite	2. giro	portamozzo
Fittipaldi	3. giro	sospensione
Schuppan	4. giro	cambio
Beltoise	4. giro	motore
Merzario	5. giro	acceleratore
Depailler	5. giro	sospensione dopo foratura
Mass	10. giro	motore
Hunt	11. giro	sospensione
Hailwood	12. giro	incidente

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

- Regazzoni, Scheckter, Reutemann, Mass
- Peterson, Ickx, Pryce, Stuck, Pace, Hailwood, Merzario, Jarier, Hill, Pescarolo, Bell, Brambilla, Ashley, Hunt, Depailler
- Beltoise, Schuppan
- Non classificabili: Fittipaldi, Laffite, Watson, Hulme, Lauda

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

è venuto a raccontarci della «non colpa» di Lauda nella eliminazione della seconda Ferrari, non siamo riusciti a digerirla.

Secondo Montezemolo, Lauda ha commesso soltanto l'errore di partire male. Poi, nella concitata fase che ha portato la sua macchina fuori strada, dopo appena un chilometro di quello che poteva essere il suo Gran Premio trionfale e vendicatore dell'ingiustizia di Brands Hatch, Lauda è stato soltanto vittima delle circostanze. Di eventi fortuiti che non si possono addebitare a nessuno.

Non siamo d'accordo.

Testimoni oculari, e non sospetti, ci dicono di una avventata manovra di Lauda per superare Scheckter. Non a metà del rettilineo che è dietro i box, come Montezemolo afferma, ma alla fine, al momento della stacca-

sue speranze che erano chiaramente e dichiaratamente rivolte al campionato mondiale.

Classe e ragionamento

Abbinata com'è alla vittoria di Clay Regazzoni, ed alla conquista del primato in classifica mondiale da parte dello svizzero, questa «marachella» di Lauda è in fondo giusta. Essa significa che la esperienza, che forma le astuzie tattiche e le capacità di valutazione, serve a qualcosa. La nostra quindi non è condanna dell'austriaco, ma constatazione di fatti, molto serena, con la logica conclusione che sul Ring ha prevalso non solo la classe intesa come capacità di guida, ma anche come capacità di ragionare.

Lauda è certo, oggi, abbacchiato, nella consapevolezza del suo errore, che certo non può essere

REGAZZONI ha fatto il vuoto

Quattro anni dopo la fantastica gara di Monza, Clay Regazzoni è tornato ad assaporare la gioia di un trionfo iridato. Ecco Clay raggiante, sul podio, assieme a Scheckter e Reutemann, secondo e terzo arrivati. A destra, l'attimo in cui la Ferrari di Regazzoni taglia il traguardo, fra il tripudio del box della casa italiana. Ora, Regazzoni è in testa al campionato mondiale



ta. Arrivato più veloce di Scheckter all'approccio della curva, Lauda ha dovuto frenare a fondo e duro. Concediamo che aveva le gomme diverse, da una parte e dall'altra della macchina. Però lo doveva sapere, e se ha lo stesso rischiato la staccata ritardata, che lo ha portato in sbandamento a urtare la macchina di Scheckter, ha appunto rischiato tanto.

Quindi, nonostante l'affanno di Montezemolo a farci credere che egli non ha avuto colpe, diciamo che è peccato che Lauda non abbia saputo freddamente controllare la sua azione, e che, per questo che è stato un errore da lui stesso riconosciuto, egli abbia perduto, almeno in gran parte, le

cancellato (almeno nella sua memoria) dalle buone parole, o dai mascheramenti ufficiali. Sarebbe crudele e anche ingiusto dargli la croce addosso, ché la sua croce se l'è fatta da solo. Questa, come quella di Brands Hatch, sarà stata una esperienza negativa capace di formarlo completamente, ad aggiunta delle sue qualità innegabili e grandi.

Clay Regazzoni. Il Poulidor dell'automobilismo, lo avremmo potuto definire, per la sua lunga serie di secondi posti, che è stata impressionante. Al Nürburgring, e lo si prevedeva (almeno noi lo avevamo preveduto) egli ha trovato la maniera di esprimersi compiutamente. Aveva la

macchina migliore, insieme con Lauda, d'accordo, ma la macchina può averne favorito gli spunti iniziali, pronube tuttavia la sua attentissima ed accorta partenza. Il resto lo ha fatto lui, e, come leggete nelle interviste che Tito Zogli ha raccolto dai protagonisti, è stato il Gianclaudio Regazzoni da Cassarate, a scavare il « fossato » di distacco che ha definitivamente tolto ogni illusione ai suoi inseguitori.

Una grande giornata, per Regazzoni, una giornata che diventerà forse importantissima, e che ci fa tanto piacere aver vissuta. Resta il rimpianto per la mancata possibile doppietta della Ferrari, che comunque — ed anche questo lo avevamo detto due settimane fa — nella prima delle tre corse a lei più favorevoli ha colpito giusto. Adesso vengono Zeltweg e Monza, e — gente — se potete non mancateci. Lo scorag-

Fittipaldi, colpito qui da tutte le disgrazie che possano capitare a chi ha ambizioni grosse.

Scheckter è maturato molto, sotto la sferza di « patron » Tyrrell che i campioni li sa davvero forgiare. Ed è andato che era una bellezza, forte e bene. Lo vedrete ancora, e per quelli della Ferrari penso che lo spauracchio sia lui.

Eliminare gli errori

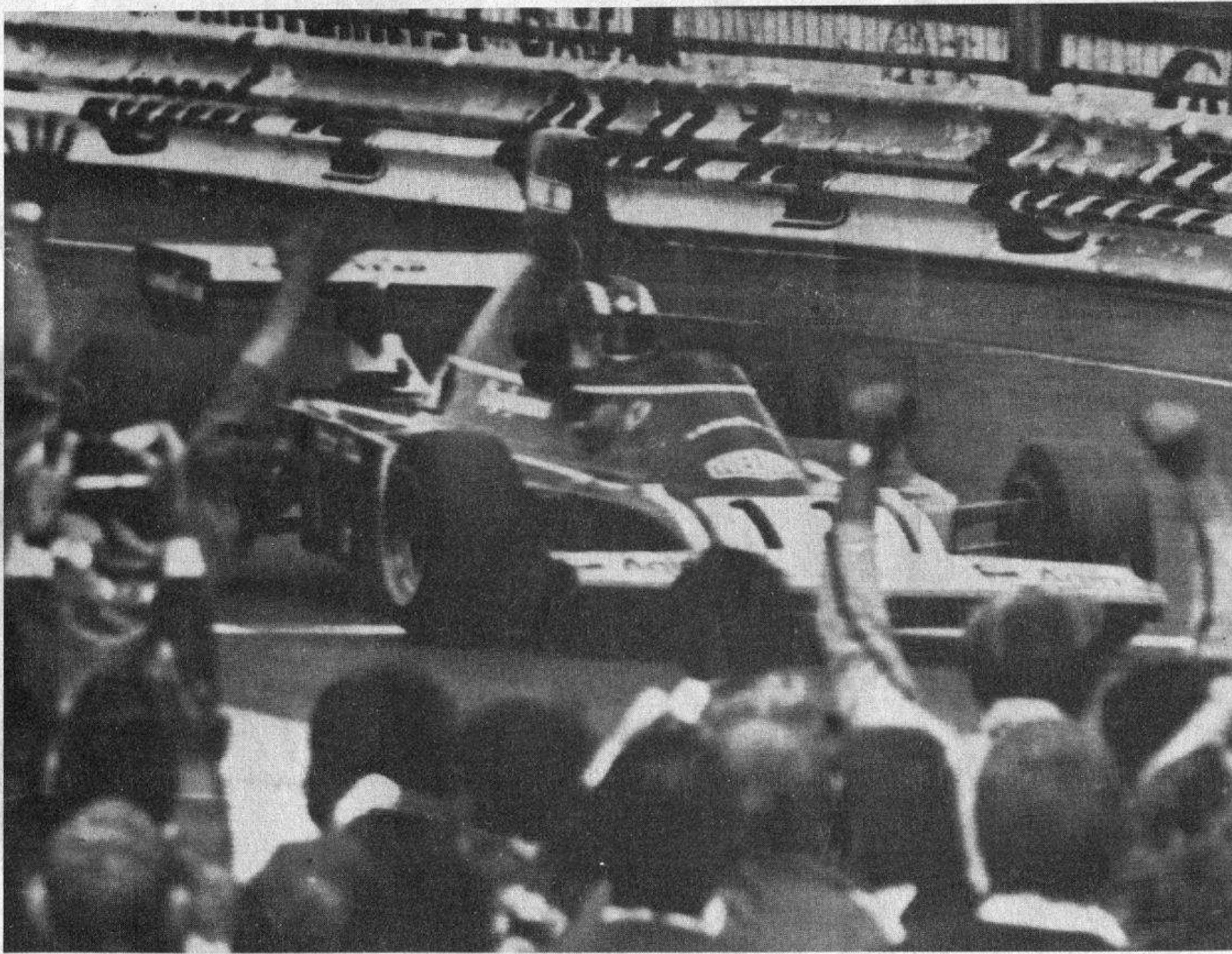
Beninteso, basterebbe che a Zeltweg ed a Monza tutto fili liscio, che non ci siano altri errori o altre ingiustizie, perché anche per Scheckter venga la rassegnazione. Lo auguriamo di cuore, a quelli della nostra squadra di casa. Abbiamo visto anche un grande Reutemann, a conferma di quello che abbiamo sempre pensato di lui. Il Nurburgring non permette bluff, e

natissimo Hailwood, pure lui bravo.

Con loro dobbiamo citare anche, pur se col rimpianto di non averlo potuto vedere fino in fondo, Arturo Merzario, che nella prima fase della corsa è stato davvero stupefacente. Nella battaglia con Hunt dei due primi giri e poi nella rimonta verso il plotoncino di testa, interrotta quando già vedeva vicine le ruote della Lotus di Ickx. Gli ci vorrebbe del materiale fresco e buono, per potersi sempre esprimere al meglio!

Ed ammirevole Jochen Mass, catapultatosi in avanti con la sua Surtees, che in questa gara ha potuto godere delle qualità personali del pilota, per essere almeno una volta nelle prime posizioni.

Abbiamo vissuto una gran corsa, e non soltanto perché ha vinto un uomo della Ferrari. Su que-



giamento che aveva preso la gente della Ferrari dopo Brands Hatch era ingiustificato, vi avevamo detto. Adesso ne abbiamo la prova, e credo proprio che ne avremo delle altre.

SCHECKTER vera minaccia

Da qui ad affermare che il campionato mondiale è già giuocato, e che tutto va bene, corre molto, ovviamente. Restano quattro corse e quel Jody Scheckter che — esordiente sul Ring — è stato almeno pari a Regazzoni, è sempre lì vicino, più minaccioso del

sul Ring Reutemann ha fatto cose bellissime, attaccato sempre alle ruote della Tyrrell di Scheckter, fino a che la sua macchina non ha cominciato a dargli pensieri. Ha finito l'ultimo giro con l'alettone quasi staccato, e ciò dica quanto i suoi meriti siano stati grandi.

Una gran bella corsa, come quella di Ickx. La pioggia, venuta per un poco e lontano dagli occhi di chi stava dalle parti delle tribune, gli ha permesso di tirar fuori le sue qualità intatte, ed anche lui come Regazzoni ne ha profittato per prendersi il lusso di superare decisamente il compagno Peterson e lo sfortu-

sto circuito non si possono vedere che grandi cose. E chi le compie merita davvero tanta ammirazione e tanta considerazione. E' la prova della verità, sempre, e non ci sono scuse o mascherature, qui. Chi ha più « birra » la può spendere. Stavolta ne ha avuta tanta Clay Regazzoni, in fondo uno dei nostri se è vero che la incredibile xenofobia di certi svizzeri è arrivata al punto di contestare persino i loro connazionali ticinesi. Le vacanze, per gli italiani afflitti da tante cose tristi, possono essere almeno consolate da queste cose belle automobilistiche.

f. l.

5° GIRO

CLAY non si è accorto che pioveva!

NURBURG - Due episodi hanno caratterizzato il G.P. di Germania contribuendo a dare un volto nuovo alla classifica della corsa e alla classifica del mondiale. Rivediamo la partenza ed i primi tre chilometri di corsa: al via Fittipaldi non riesce a mettere la marcia, Hulme dietro a Depailler (che scassa il brasiliano di misura) non è altrettanto bravo e tampona violentemente il compagno di squadra creando così le premesse perché le ambizioni di Emerson, di riuscire a vincere la « nera » che lo perseguita sul circuito tedesco, sfumino subito al primo giro su una gomma bucata, al pari di quelle di Lauda che, entrato troppo violentemente alla terza curva, non riesce a tenere la vettura che, in sbandata, colpisce prima Scheckter e poi si adagia sul guardrail.

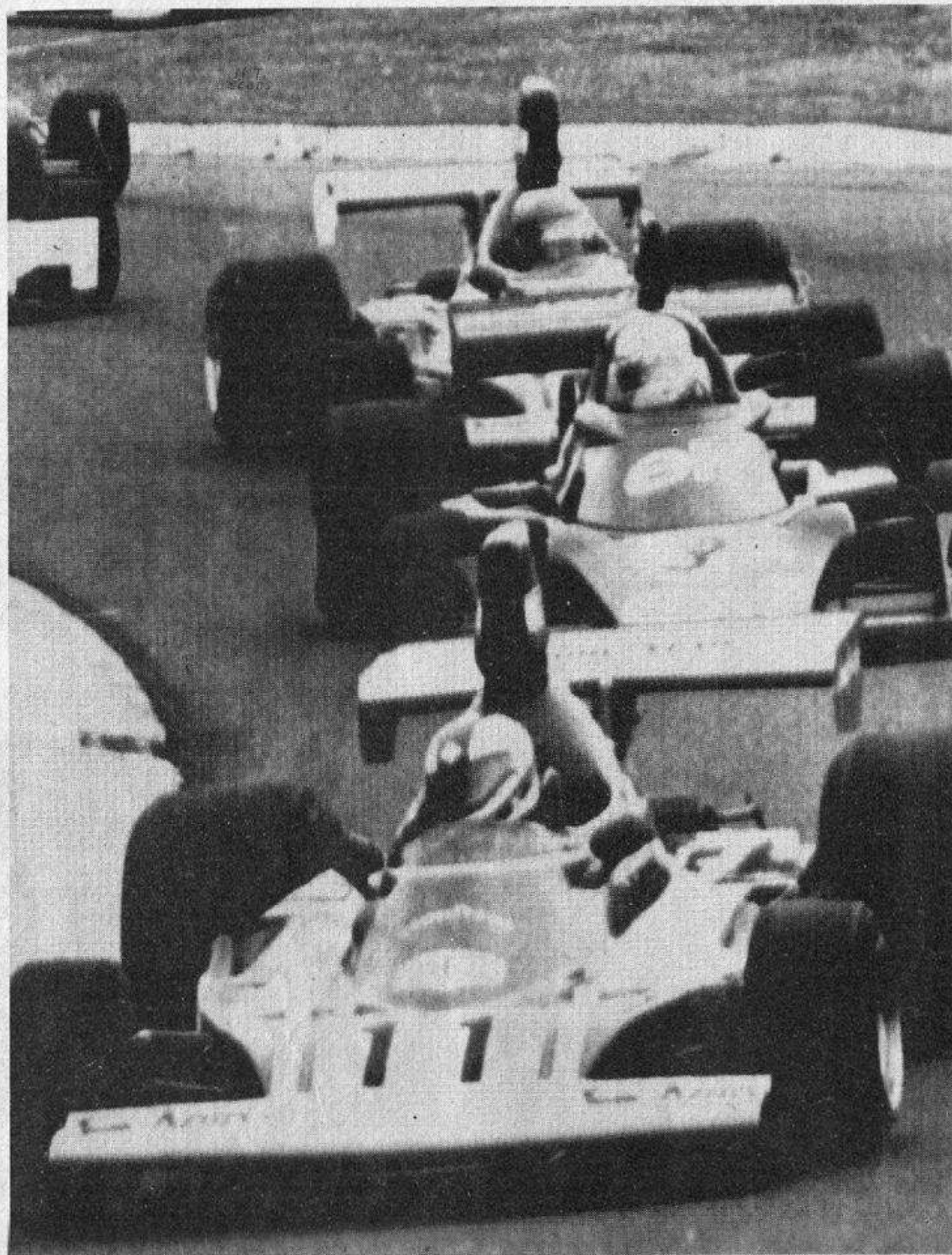
Il secondo episodio invece è una sfumatura, ma secondo tutti, è quello che dice come al Nurburgring come sempre non ha vinto solo la vettura migliore ma anche il pilota migliore.

QUINTO GIRO: Regazzoni passa con sedici secondi di vantaggio su Scheckter e Reutemann. Davanti ai boxes, al giro successivo, dopo il passaggio di Clay il cronometro comincia a snocciolare sedici, venti, trenta secondi e degli altri due non si vede ancora l'ombra. Si comincia a temere il peggio quando la Tyrrell e la Brabham appaiate compaiono, dopo ben 33 secondi.

Il mistero si fa subito fitto perché né Scheckter né Reutemann accusano una diminuzione del vantaggio che hanno su Mass, Peterson e Depailler, che sono alle loro spalle. Solo alla fine si saprà che, in quel quinto giro, sulla parte meridionale del circuito ha piovuto, bagnando l'asfalto per circa una decina di chilometri. Mentre Clay si limita a dire con noncuranza: « Sì, c'era umido e ho fatto anche un paio di sbandate », Reutemann esclama: « Tutti abbiamo rallentato sul bagnato ma, da come è andato Clay c'è da pensare che Regazzoni non si fosse accorto che stesse piovendo ».

E con questo « forse », involontariamente l'argentino ha forse fatto il più bel complimento a Regazzoni, mettendo in luce il vero momento chiave della corsa, il momento umido, concedeteci, ma anche momento magico, quello in cui Regazzoni ha creato le premesse non solo per vincere il G.P. di Germania ma anche per dare alla sua impresa i risvolti della leggenda, quella leggenda di cui i maestri del Nurburgring hanno sempre avuto bisogno per legittimare non solo la loro qualifica di campioni ma anche per qualificare le loro vittorie.

Tito Zogli



HAILWOOD: gamba rotta in sette punti

NURBURGRING - Parecchi incidenti anche durante lo svolgimento del G.P. di Germania, fortunatamente solo uno ha avuto conseguenze sul pilota. Iniziamo proprio da questo, occorso a Hailwood. Era il tredicesimo e penultimo giro quando Hailwood, autore di una bella corsa (era in quel momento in quinta posizione, dietro Ickx) all'ultimo salto prima del secondo Karoussel, perdeva il controllo della macchina, sbandava e andava a infilarsi dritto contro il guard-rail distruggendo la macchina e rimanendo prigioniero dentro la stessa. Sono occorsi quasi venti minuti per estrarlo dall'abitacolo, e molti qui parlano di inefficienza organizzativa.

Hailwood in stato di choc è stato portato all'ospedale di Adenau dove i medici gli hanno riscontrato un totale di ben sette fratture al ginocchio e alla gamba destra. Per il valoroso motociclista la stagione in F. 1 potrebbe essere già finita, a meno che non riesca a rientrare per l'ultimo G.P. in programma, quello degli USA.

Altri incidenti, ma di lieve entità, hanno coinvolto solamente le vetture e non i piloti. Al primo giro Lauda affianca Scheckter per passarlo, ma quando lo ha fatto nella curva nord si scompone leggermente in frenata ed il sudafricano tocca con la ruota anteriore sinistra la posteriore destra della Ferrari, che parte in testa-coda in mezzo alle altre macchine, che come possono la schivano, e termina la

sua corsa incontrollata contro il guard-rail.

La gara di uno dei favoriti è durata meno di due km.

Hulme, che in partenza ha tamponato Fittipaldi che non era partito perché non entravano le marce, ha rotto la sospensione, e come se fosse la cosa più naturale di questo mondo è entrato ai box, ha preso il « muletto » di Fittipaldi che portava il numero 5T mentre il suo è il 6 ed è ripartito senza chiedere nulla ai commissari, che lo hanno poi giustamente fermato dopo un giro con la bandiera nera.

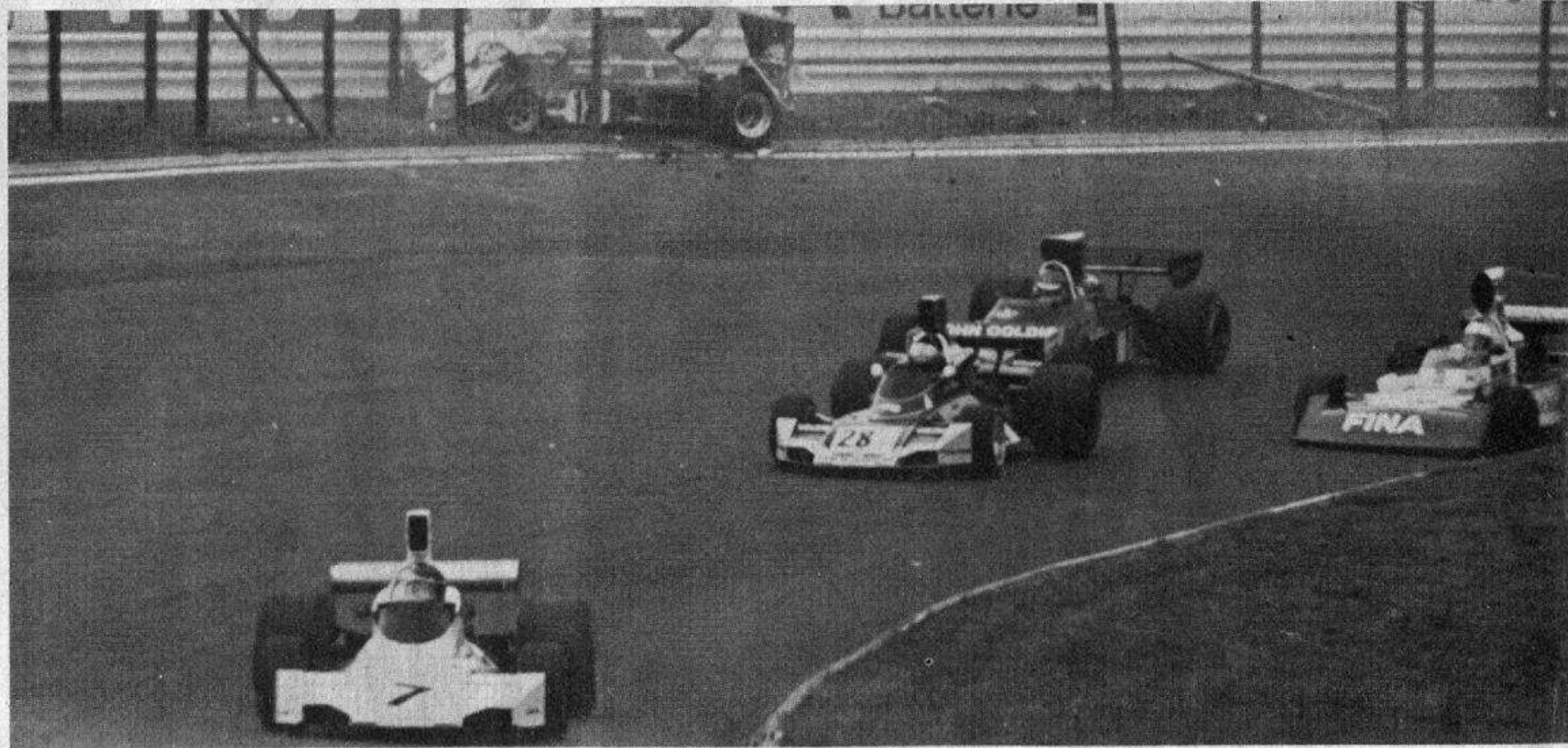
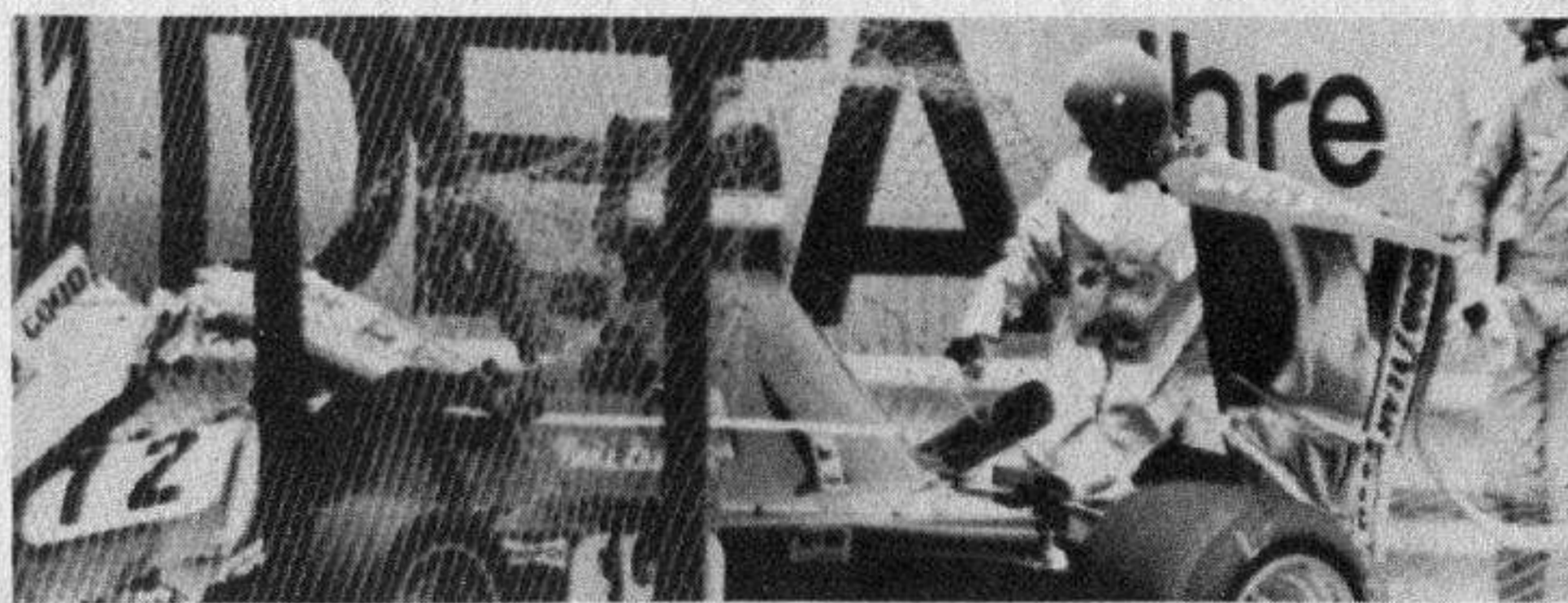
Anche Watson è uscito di strada per la rottura di una sospensione, ha toccato il guard-rail ma non si è fatto nulla, ed ha raggiunto i box a piedi dopo il suo ritiro, così come Depailler che ha fatto un testa-coda danneggiando ruota e sospensione posteriore sinistra ma rimanendo incolume, tanto che ha raggiunto i box lentamente con la macchina.

g. c.





In queste foto, alcune immagini dell'incidente che ha tolto di gara Niki Lauda dopo neppure due chilometri di corsa. A sinistra, Niki partito male segue Regazzoni e Scheckter alla prima curva. Quindi, eccolo in testa-coda dopo la «toccata» con la Tyrrell, mentre Clay sfilava via. A destra, la Ferrari si ferma contro il guardrail mentre passano gli altri, ed infine Niki scendere indenne dalla vettura per poi ricevere la lavata di capo di Forghieri (foto PIOLA)



Subito nelle prove sono cominciati gli incidenti Una sospensione ha fatto distruggere la MAKI di GANLEY in discesa

NURBURGRING - Sono iniziate subito con un brivido le prove del G.P. di Germania: poco dopo che era stata aperta la prima sessione, Ganley con la Maki F.101, dopo aver fatto alcuni giri di riscaldamento nel circuito piccolo per vedere se tutto era in ordine, si è lanciato per fare il tempo, ma è durato poco, appena tre km, quando una sospensione nella discesa subito dopo il traguardo ha ceduto. La macchina si è impennata. Poi come impazzita (è un tratto che si fa in quarta piena) è rimbalzata da una parte e dall'altra della pista disintegrandosi contro il guardrail.

Quando finalmente la carambola è finita, della macchina rimanevano solamente il motore e il telaio, via tutte e quattro le ruote, il pilota era ancora al suo posto ma incolume, hanno dichiarato i piloti che sono giunti al box, dopo l'incidente, tant'è vero che avevano visto il pilota scendere dalla monoposto lestamente e guadagnare il terrapieno oltre il guardrail per evitare guai maggiori.

Per prudenza Ganley è stato poi portato all'ospedale di Adenau dove i medici gli hanno riscontrato la frattura delle due caviglie; dovrà rimanere all'ospedale tedesco per una settimana prima di essere trasportato in Inghilterra dove ne avrà ancora per altri 30 giorni.

Prove interrotte per riportare i resti della Maki ai box e per far rientrare gli addetti ai lavori che hanno pulito la pista dai detriti, e poi si ricomincia. Dopo un poco altro brivido, questo proprio sotto

gli occhi di tutti gli addetti ai box. È stato Hailwood l'involontario protagonista del secondo incidente della giornata: quando l'ex campione del mondo di motociclismo si è presentato con la sua McLaren-Yardley nella curva che immette nel rettilineo d'arrivo, ha improvvisamente ceduto la sospensione anteriore sinistra, la macchina si è messa a piroettare in mezzo alla pista, sbalottata da un guardrail all'altro, e quando si è fermata era distrutta. Il pilota indenne è uscito dalla macchina con i propri mezzi precipitandosi poi ai box per farsi approntare il «muletto» perché chiaramente la macchina era «da buttare» come dirà poi il pilota. Altra sospensione per recuperare i resti della macchina e pulire la pista dai detriti.

Le Ferrari come è ormai consuetudine di questa stagione, fanno la parte del leone e hanno i due migliori tempi della sessione, quando ancora una volta le prove devono essere sospese per un incidente. Questa volta è Peterson che nella discesa verso Adenau rompe il cerchione posteriore sinistro della sua Lotus e si incastra sotto il guardrail. Anche questa volta il pilota è illeso, ma la macchina è inservibile e Peterson dovrà optare poi per uno strano ibrido, la nuova Lotus con il retrotreno della 72, che abbiamo visto poi inguidabile lungo il difficile circuito del Nurburgring.

Abbiamo parlato con Peterson dopo l'incidente ed il pilota ha ammesso che è stato il cerchione della ruota da 15 pollici a rompersi,

perché inadatto alla macchina. Lo stesso incidente di cui fu vittima Fittipaldi un anno fa' al GP d'Olanda, tant'è vero che dopo il fattaccio sia Peterson che Ickx hanno fatto montare sulla macchina — dietro suggerimento dello stesso Chapman — ruote da tredici pollici per evitare guai maggiori.

La seconda giornata di prove è stata invece tranquilla, solamente a Regazzoni si è grippato l'asse a camme della distribuzione con conseguente bloccaggio dell'acceleratore, ma nessun guaio è capitato anche perché il pilota è stato lesto a fermarsi, mentre un principio d'incendio dovuto a della benzina sul motore incendiatisi per delle scintille sprigionatesi dai freni, veniva prontamente domato.

Le prove venivano sospese per permettere alla Ferrari di raggiungere i box a traino di una Porsche, ma quando gli allenamenti ricominciavano l'acqua del Nurburgring si riversava come al solito sul circuito inondando tutto e tutti. Solo in pochi hanno fatto qualche giro per provare le gomme da pioggia, mentre Larry Perkins il 23enne australiano che aveva preso il posto di Amon sulla Amon F.1 inanellava alcuni giri prima di andare a guardrail sotto una pioggia battente, strappando una ruota dalla sospensione in un testa-coda verso Adenau, e non qualificandosi.

Il persistere della pioggia battente faceva interrompere le prove prima del previsto; tutti a casa con due Ferrari in prima fila.

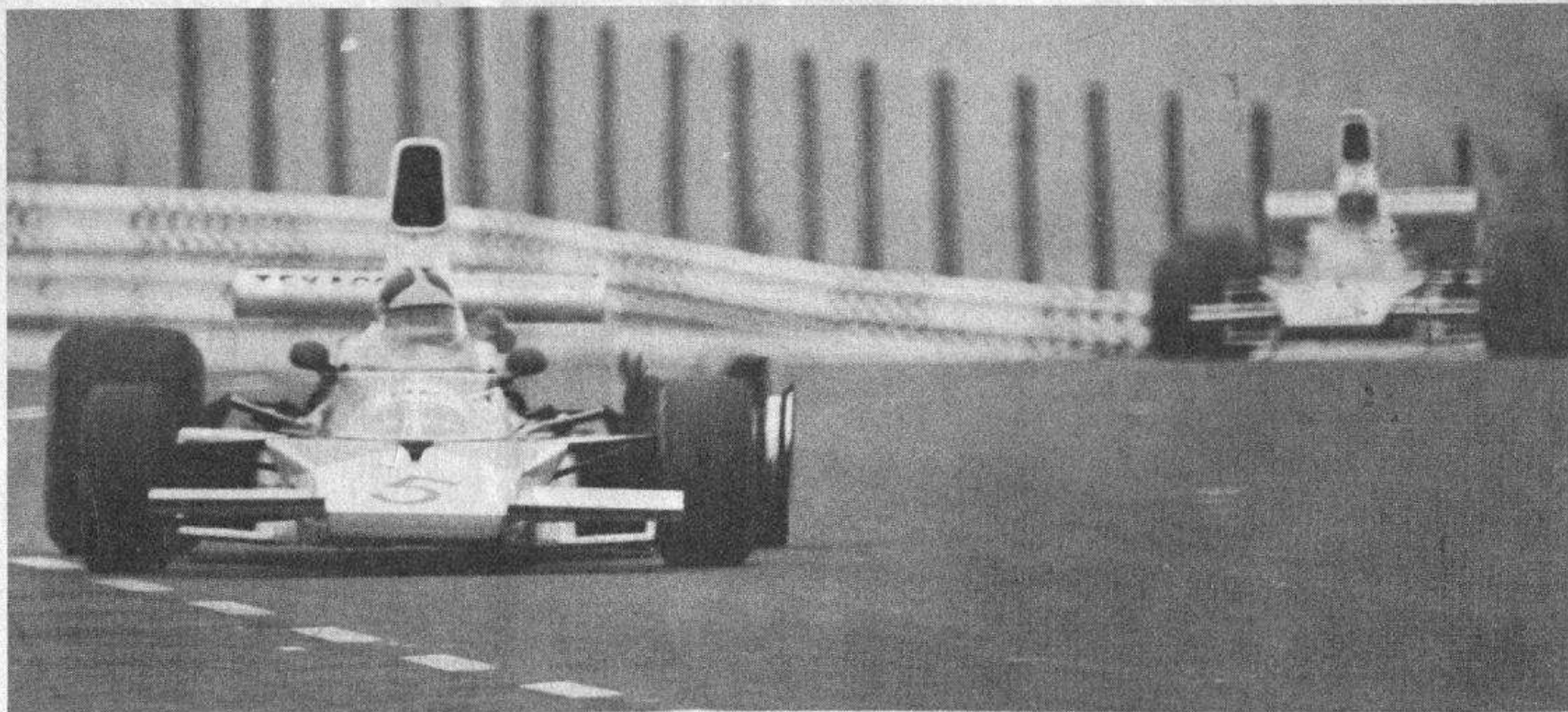


L'inarrestabile marcia

1. giro	2. giro	3. giro	4. giro	5. giro	6. giro	7. giro	8. giro
Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni
Scheckter	Scheckter	Scheckter	Scheckter	Scheckter	Scheckter	Scheckter	Scheckter
Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann
Mass	Mass	Mass	Mass	Mass	Peterson	Ickx	Ickx
Peterson	Peterson	Peterson	Peterson	Peterson	Ickx	Mass	Mass
Depailler	Depailler	Depailler	Depailler	Depailler	Mass	Hailwood	Hailwood
Ickx	Ickx	Ickx	Ickx	Ickx	Hailwood	Peterson	Peterson
Hailwood	Hailwood	Hailwood	Hailwood	Hailwood	Hunt	Hunt	Hunt
Beltoise	Merzario	Merzario	Merzario	Hunt	Jarier	Jarier	Stuck
Hunt	Hunt	Hunt	Hunt	Jarier	Stuck	Stuck	Pryce



Dopo aver tamponato proprio Fittipaldi Hulme corre a prendere il muletto



Siamo sempre al primo giro, ed il povero Emerson dopo essere partito per ultimo ha anche forato. Dietro a lui Hulme, che ha preso il «muletto» con il numero di Fittipaldi, il 5T, e che fra poco verrà giustamente fermato

NURBURGRING - Trecentomila persone lungo il Nurburgring prima della partenza, sotto un cielo che minacciava pioggia da un momento all'altro, tanto che gli organizzatori hanno avvisato i piloti che in caso di pioggia prima del quarto giro la corsa sarebbe stata sospesa e si sarebbe rifatta la partenza: se avesse piovuto dopo il quarto giro la corsa sarebbe stata sospesa e la gara avrebbe ripreso con le posizioni acquisite a quel momento. Per fortuna non è successo niente, e la corsa è terminata normalmente, altrimenti sarebbe stata un'altra «beffa» tipo Brands Hatch per la Ferrari netta e incontrastata dominatrice del GP di Germania.

Subito al via è il caos: Regazzoni fa una partenza perfetta, Lauda parte un po' male e viene infilato da Scheckter. E' questo l'episodio determinante che met-

terà poi fuori uso, come vedremo, la Ferrari che era in pole position, quella di Lauda. All'abbassarsi della bandiera — incredibile ma vero — Fittipaldi si trova con il cambio completamente bloccato e non parte. Dietro di lui Hulme lo centra in pieno rompendo la sospensione; tornerà ai box per ripartire con il «muletto» ma i commissari di percorso gli metteranno poi bandiera nera. Intanto Fittipaldi è riuscito a far ingranare la marcia e parte.

Regazzoni imbocca per primo la curva alla fine del rettilineo, dietro a lui Scheckter poi Lauda, i concorrenti ripassano dietro i box con Regazzoni sempre in testa, mentre Lauda e Scheckter sono protagonisti dell'incidente che raccontiamo a parte, nel quale ha la peggio l'austriaco che urta il guard-rail e si deve ritirare. Subito fuori gara è an-

che un altro protagonista, Fittipaldi, che dopo la stentata partenza arranca in ultima posizione, ed in più durante il primo giro fora anche una gomma.

La Ferrari di Regazzoni è saldamente in testa dalle notizie che giungono ai box dagli altoparlanti. Si sta avverando quello che il computer «Autosprint» aveva previsto: Regazzoni campione del mondo, ed è sulla buona strada. Infatti prima della partenza fra le tante discussioni al box, l'ing. Forghieri (uno degli artefici della rinascita tecnica della Ferrari di quest'anno) aveva detto che chi vinceva qui al Nurburgring era al novanta per cento campione del mondo.

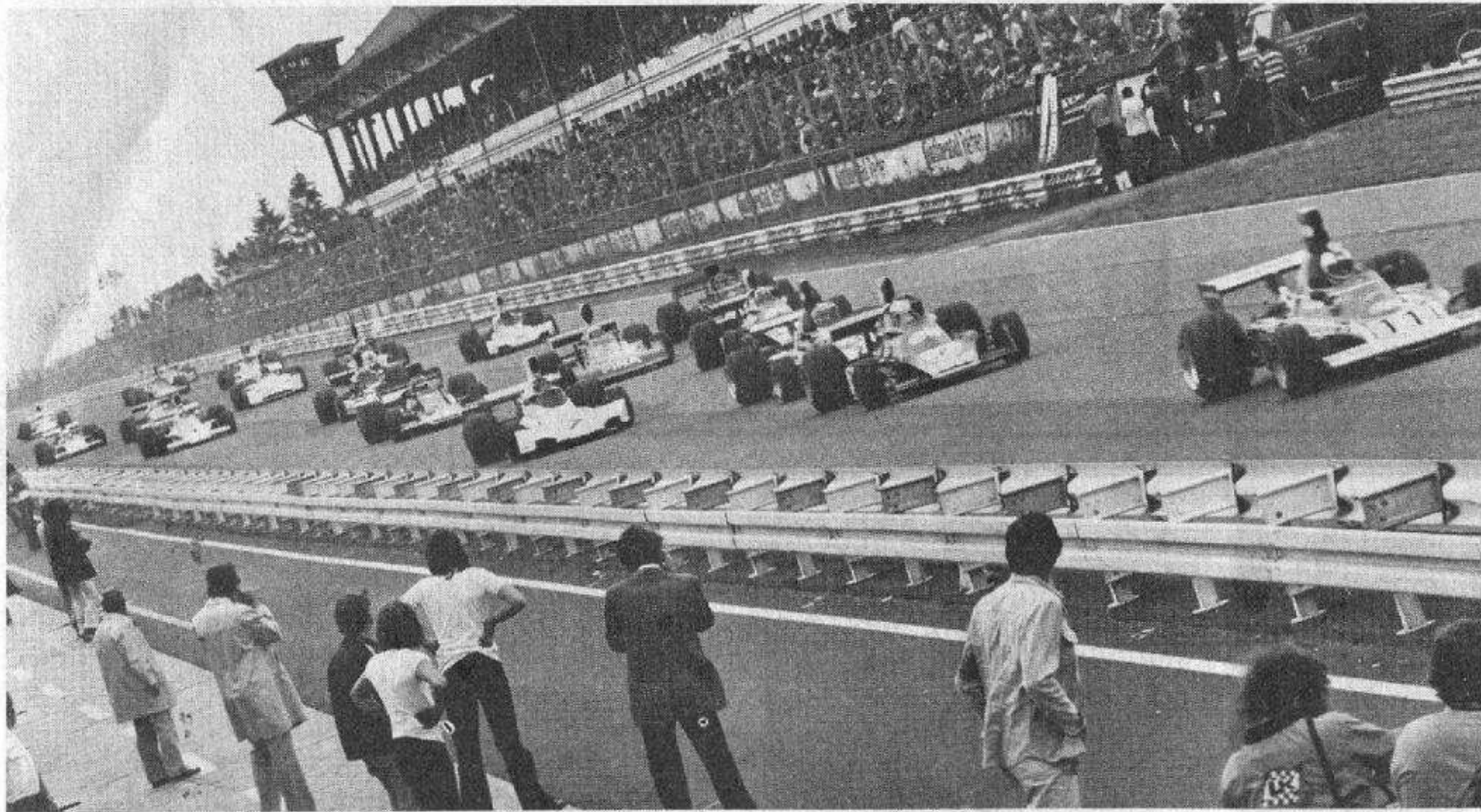
Al termine del primo giro Regazzoni passa saldamente al comando con un vantaggio di un secondo e mezzo su Scheckter seguito da Reutemann e Mass autore di una rincorsa stupenda. Poi,

nell'ordine, Peterson, Depailler, Ickx, Hailwood, Beltoise, Hunt e Merzario ma quando sta per superare Hunt questi gli chiude la strada: i due si toccano, un lieve sbandamento ma non succede nulla.

Dietro, in un gruppetto molto staccato, Pace, Jarier, Hill e Pryce. Ventitré macchine passano al termine del primo giro: sono già fuori causa Lauda e Hulme, mentre Fittipaldi sta raggiungendo lentamente i box con una gomma forata. Il primo giro è stato compiuto da Regazzoni in 7'16"1.

Dalle notizie che giungono dalle varie postazioni, la marcia dello svizzero è regolare e aumenta ancora il suo vantaggio, infatti al termine del secondo giro guida la corsa con cinque secondi di vantaggio su Scheckter, sei su Reutemann mentre Merzario è nono ed ha

Regazzoni ha costruito la sua magnifica vittoria in Germania iniziando da una partenza da manuale. Le due Ferrari erano appaiate in prima fila, ma Lauda ha fatto scendere troppo di giri il motore ed al momento dello scatto è stato sopravanzato non solo dal compagno di squadra, ma anche dalla Tyrrell di Scheckter. Dietro a questi si notano Reutemann, Depailler e Mass, fra le JPS di Ickx e Peterson. Al Ring erano in trecentomila gli appassionati accorsi, e come al solito tutti i posti erano buoni per vedere, anche i rami di questo albero-tribuna, diventato utilissimo per questa occasione

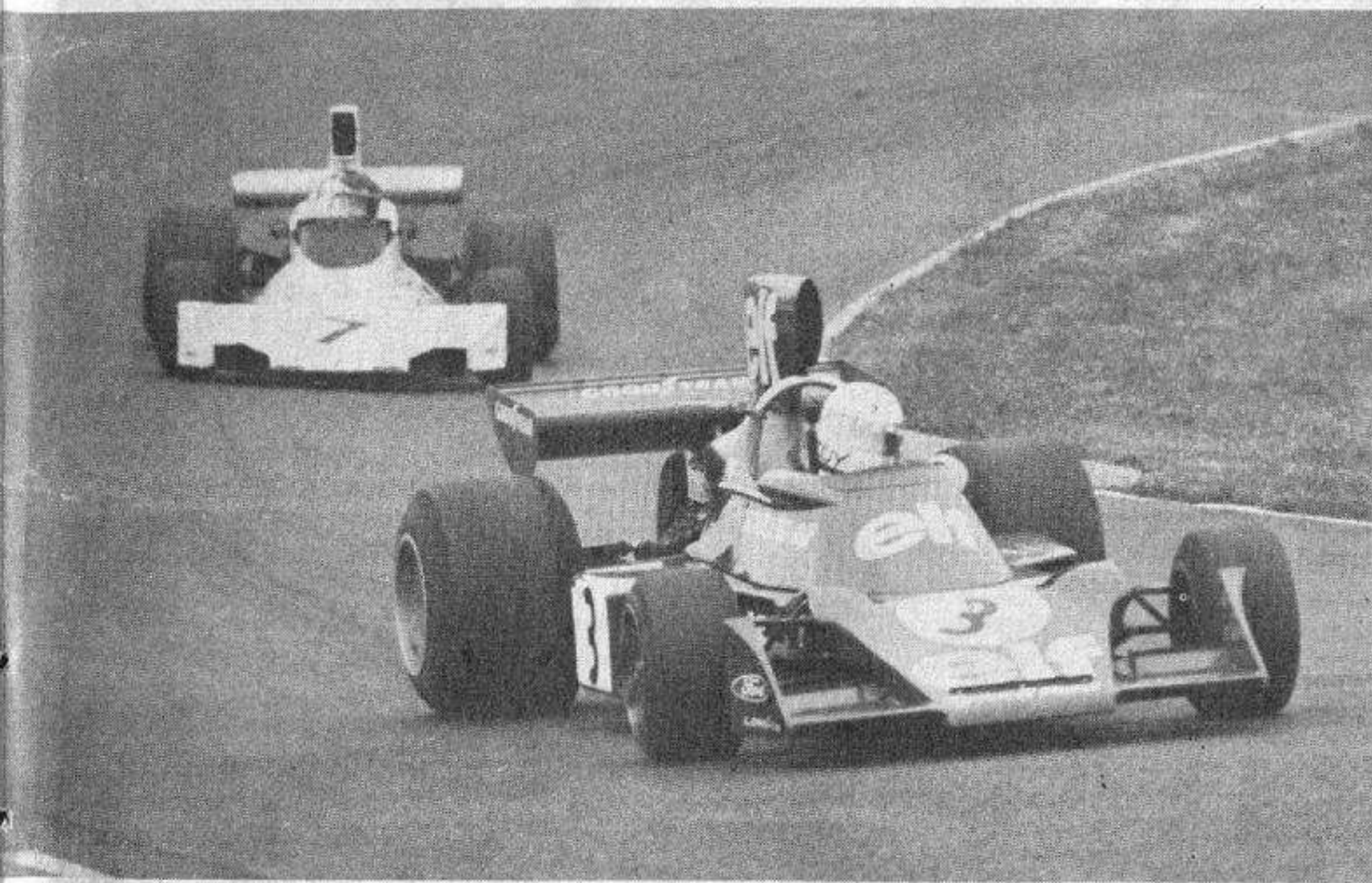


9. giro	10. giro	11. giro	12. giro	13. giro	14. giro
Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni	Regazzoni
Scheckter	Scheckter	Scheckter	Scheckter	Scheckter	Scheckter
Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann
Ickx	Ickx	Ickx	Ickx	Ickx	Peterson
Mass	Mass	Hailwood	Hailwood	Peterson	Ickx
Hailwood	Hailwood	Peterson	Peterson	Pryce	Pryce
Peterson	Peterson	Pryce	Pryce	Stuck	Stuck
Pryce	Pryce	Stuck	Stuck	Jarier	Jarier
Stuck	Stuck	Jarier	Jarier	Hill	Hill
Jarier	Jarier	Hill	Hill	Pescarolo	Pescarolo

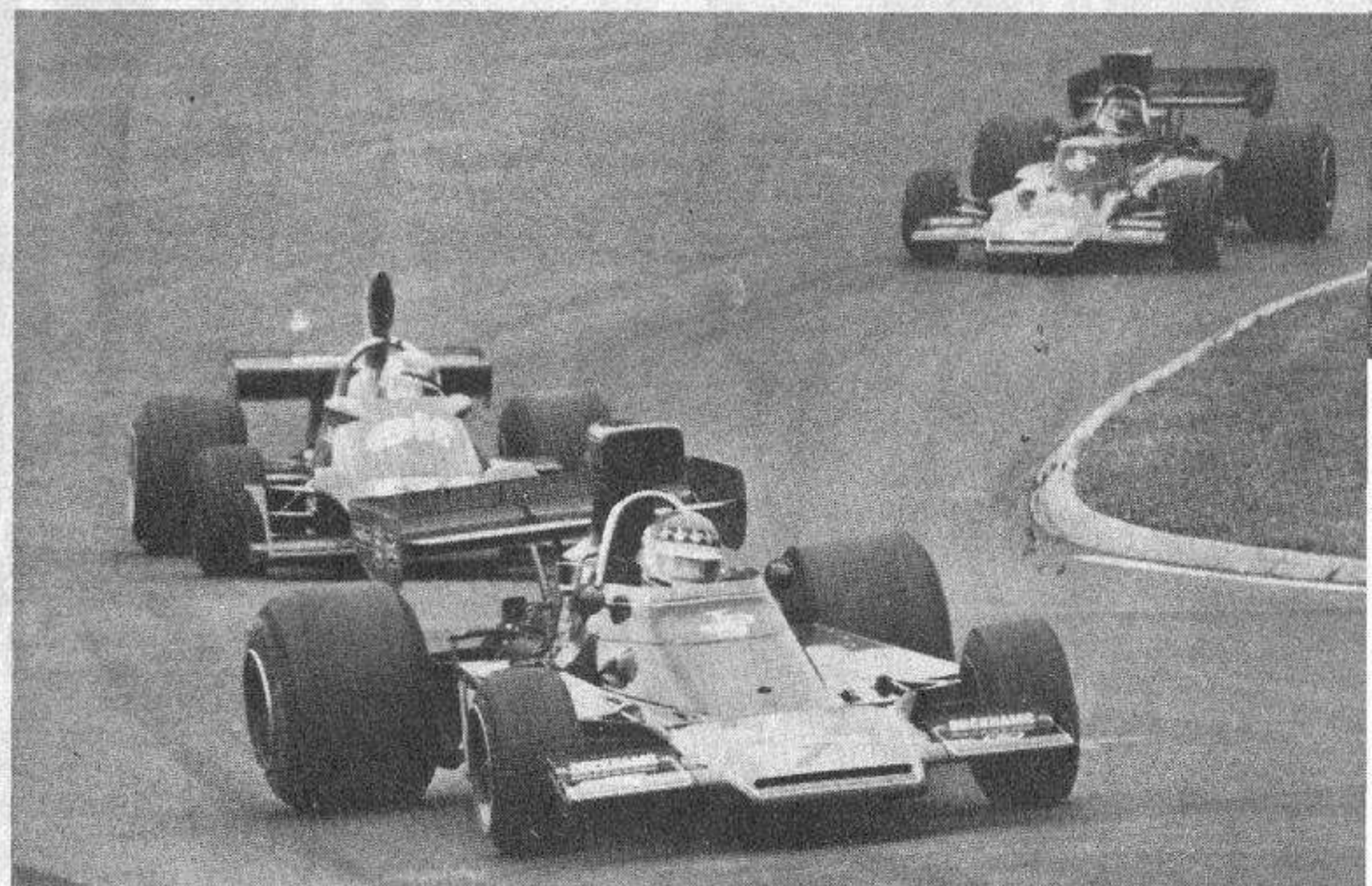
Per MONZA GPDA muta

NURBURG - La GPDA non ha ancora preso una posizione chiara per Monza. Il problema è sempre quello dei guard-rails troppo vicini alla pista, sia al curvone che a Lesmo, però qualcuno di buon senso ha fatto notare che nell'agonia del circuito italiano sarebbe assurdo pretendere delle modifiche costose, e d'altronde in attesa che siano pronte altre piste non conviene insistere troppo in atteggiamenti di massima intransigenza.

Insomma, dalla riunione GPDA del Nurburgring, il Gran Premio d'Italia è uscito assolto per ora, ma non è detto che a Zeltweg una linea più dura non possa finire per prevalere.



Per buona parte della corsa, Scheckter e Reutemann hanno corso ruota a ruota, poi verso la fine Reutemann ha dovuto mollare il secondo posto a Jody



Peterson ed Ickx con in mezzo a loro la Tyrrell di Depailler. Peterson è partito, dopo i guai in prova, con un ibrido fra la solita 72 e la nuova 74

superato e staccato Hunt. Alle spalle di Regazzoni il trio composto da Scheckter, Reutemann e Mass dà spettacolo; più staccati Peterson, Depailler, Ickx e Hailwood. Viene esposta la bandiera nera Hulme, che termina così la sfortunata corsa del team McLaren.

Al giro successivo le posizioni non cambiano, solo il vantaggio di Regazzoni su Scheckter è aumentato a sette secondi e mezzo. Niente da segnalare dietro, a parte la rincorsa di Merzario che, avuta via libera da Hunt, si sta avvicinando a Hailwood. Si ritira Watson che ha un incidente per la rottura di una sospensione, mentre il pubblico tedesco è in delirio per la prestazione di Mass, che dovrà poi ritirarsi per la rottura del motore e si consolerà parzialmente con il prix «Rouge et Blanc» Jo Siffert per il pilota più combattivo.

La netta indiscutibile prestazione della Ferrari si concretizza giro dopo giro: Regazzoni compie il quarto giro in tutta tranquillità (dichiarerà poi) in 7'12"2, e il suo vantaggio sul capofila della Tyrrell è di oltre 12 secondi. Reutemann e Mass si sono leggermente staccati dal secondo mentre Merzario ha ancora guadagnato ed è a pochi metri da Hailwood. Pace rientra ai box perché la macchina non sta in strada e riparte poco dopo aver regolato una barra. Si sono ritirati in questo giro Laffite per la rottura di un mozzo e Fittipaldi, che oltre ad avere il cambio in disordine ha rotto anche una sospensione nel ritornare ai box dopo aver forato la seconda gomma.

Quinto giro: non cambia nulla, solo il vantaggio di Regazzoni è aumentato e ora è di 16"5. Fra la delusione generale si deve ritirare Merzario (che aveva pre-

so Hailwood) per una banale rottura, quella dell'asta dell'acceleratore.

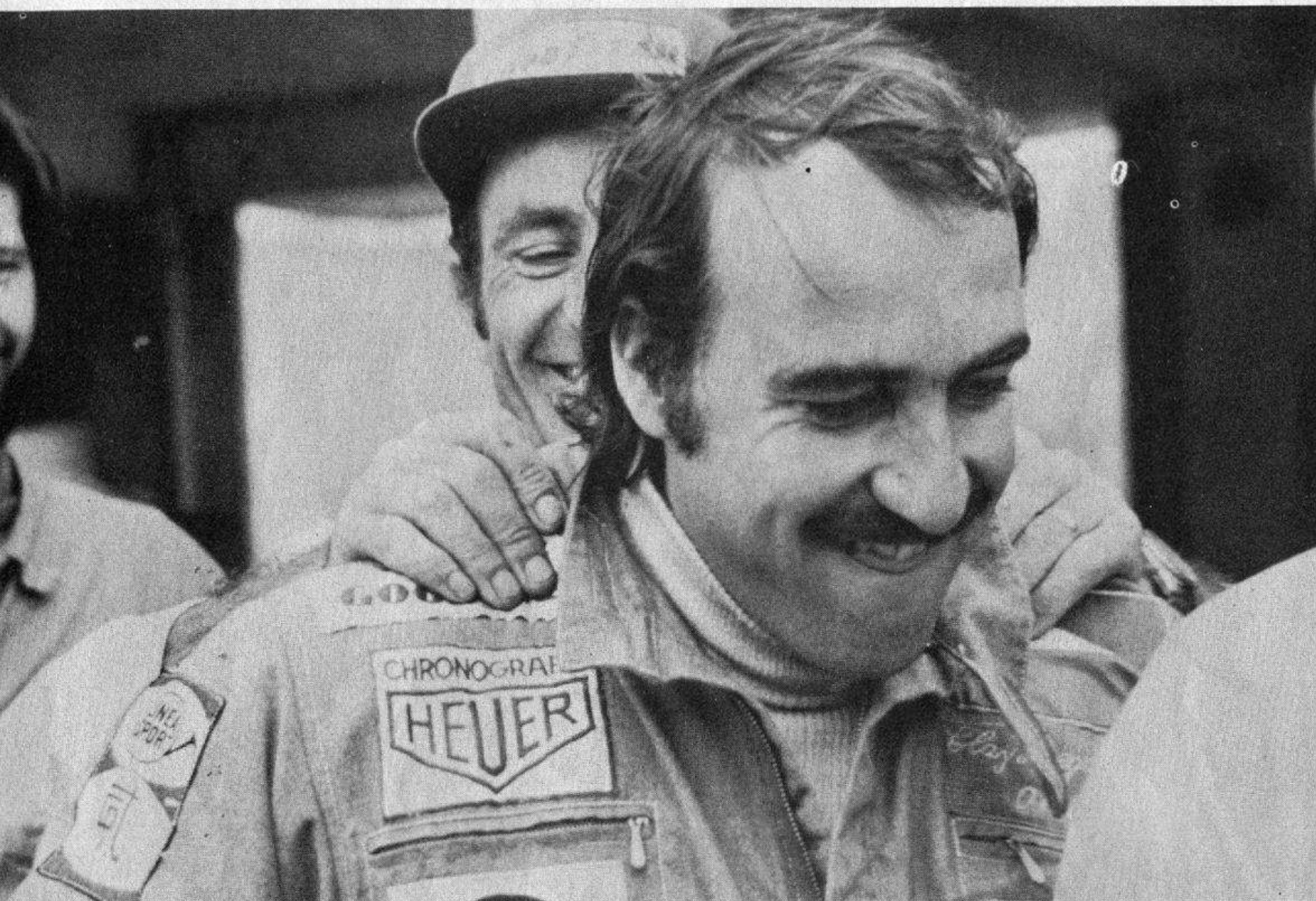
Al sesto giro lezione di guida di Regazzoni. Coadiuvato da una Ferrari superba, lo svizzero gira in 7'11"5, e il suo più diretto avversario Scheckter in questo giro si prende 16 secondi oltre ai 16 che già aveva, che fanno in totale 33", e non siamo neppure a metà corsa. Reutemann è a 35 secondi, Ickx è a quasi un minuto. Mancano nel corso di questo giro il sorprendente Mass che ha rotto il motore e Depailler che autore di un testa-coda tocca il guardrail e giunge lentamente ai box con una gomma a terra e una sospensione piegata, e non potrà ripartire.

La marcia di Regazzoni è inarrestabile; il suo vantaggio raggiunge il tetto dei 45 secondi, e chiaramente il pilota non

spinge di più poiché gli altri non esistono. Ickx con una staccata stupenda alla fine del rettilineo dei box infila tutti e si piazza in quarta posizione, nel frattempo al dodicesimo giro si ferma Hunt con il cambio rotto, mentre ormai la gara è agli sgoccioli.

Nel box Ferrari, ammaestrati dall'esperienza di Brands Hatch, Forghieri fa preparare i meccanici per un eventuale intervento d'emergenza, ma tutto va per il meglio. All'ultimo giro c'è l'incidente a Hailwood di cui parliamo in altra parte del giornale e l'atto di cavalleria di Ickx, che sul traguardo lascia passare Peterson che è più avanti di lui in classifica mondiale facendolo classificare quarto, mentre lui è quinto.

Giancarlo Cevenini



Pignatti, uno dei più popolari fra i meccanici del team Formula 1 di Maranello, mette in forma Regazzoni massaggiandolo scherzosamente. Il buon Pignatti, dopo la corsa non sa trattenere il pianto al suono dell'inno italiano

REGAZZONI

dopo tante
sfortune dedica
la vittoria
a se stesso

E allora:

sono

finito?

Il crescendo di CLAY

Ecco, in una tabella, i tempi sul giro effettuati da Regazzoni ed i suoi distacchi dal più immediato inseguitore, che è sempre stato Scheckter:

1)	7'16"1	+ 1"5
2)	7'15"4	+ 5"0
3)	7'13"7	+ 7"5
4)	7'12"2	+ 12"0
5)	7'14"7	+ 16"5
6)	7'11"5	+ 33"0
7)	7'24"0	+ 39"0
8)	7'14"3	+ 41"5
9)	7'11"6	+ 43"5
10)	7'11"5	+ 44"0
11)	7'12"5	+ 44"0
12)	7'12"5	+ 44"1
13)	7'22"0	+ 44"0
14)	7'11"9	+ 50"7

MERZARIO prova a MONZA anche la HESKETH

MILANO - Di ritorno (lampo) dalla sua bella ma sfortunata prestazione in Germania, Arturo Merzario si è recato lunedì a provare, a Casale, la Sport 2000 di Osella con motore BMW, con la quale si recherà venerdì in Sicilia in vista della gara del Campionato Europeo Marche 2000 di Enna. Dopo questa gara, Merzario pare certo farà anche le rimanenti prove del campionato.

Giovedì, invece, Merzario sarà a Monza per le prove Firestone in vista del Gran Premio d'Italia. A disposizione del comasco, oltre che la consueta Iso-Marlboro, anche la Hesketh 308 di James Hunt.

NURBURG - Quattro anni, quattro lunghi anni fatti di amarezze, delusioni poi Clay Regazzoni è riuscito finalmente a tornare sul gradino più alto del podio in un Gran Premio.

« Sono contento » dice lo svizzero « non posso negarlo anche perché il Nurburgring è sempre una corsa di prestigio. Tuttavia se devo paragonare l'emozione che provai a Monza quattro anni fa a quella di oggi, debbo dire che ricordo più volentieri Monza. Allora vinsi dopo aver combattuto, qui in Germania invece è stato tutto facile, troppo facile direi. »

« Il merito è stato certamente della Ferrari e più come telaio che come motore se debbo essere sincero. Infatti il motore che mi era stato montato per la corsa dopo il principio di incendio delle ultime prove non avendo potuto essere provato dava circa quattrocento giri in meno, non so se per una carburazione troppo magra o per la forza del vento che oggi soffiava ad oltre trenta chilometri all'ora. Fortunatamente però non ho mai avuto bisogno di tutta la potenza, perché già al primo giro gli avversari li avevo tutti alle spalle. Temevo la pioggia, ma solo perché se si fosse messo a piovere violentemente nei primi quattro giri avrebbero potuto sospendere la gara e dare un'altra partenza ed annullare così tutta la mia fatica. Oggi è toccato a me partire giusto mentre Niki invece ho visto ha avuto una esitazione. Non ho visto il suo incidente ma dato che era già secondo mi dispiace che non abbia potuto terminare la corsa perché avrebbe tolto dei punti a Scheckter. »

« Ma ci pensate? Erano quattro anni che accumulavo sfortuna. Stavolta, dopo tanto tempo e soprattutto dopo tutta una serie di gare buone, sono tornato sul podio! Debbo proprio dire grazie alla Ferrari ed ai miei meccanici e aggiungere anche: speriamo non passino altri quattro anni! Dicevano che ero finito, ma secondo me rispetto al 1970 di cambiato c'è solo il fatto che ho quattro anni di più, e forse dell'esperienza in più. Però per il resto scrivetelo che quando c'è da battere, Regazzoni è sempre lo stesso. Se a Brands Hatch fosse andato tutto come doveva, avrei potuto dimostrarlo anche meglio di oggi... Comunque avanti, il mondiale è ancora aperto per tutti ed è presto per cantare vittoria. Di buono c'è solo che a Zeltweg le Ferrari esclusi alcuni problemi per il caldo, sono sempre andate bene, quindi siccome nel '70 all'ultima doppietta fui secondo dietro Ickx come qui al Nurburgring nel '72, spero che la cabala duri, così magari la prossima vittoria posso dedicarla a qualcun altro perché oggi non mi sento di dedicarla a nessun altro che a me stesso ed alla mia sfortuna. »

La ruota della fortuna che ha girato per Regazzoni sembra in queste ultime corse essersi però fermata per Niki Lauda: « Questa volta è toccato a me » dice l'austriaco « sbagliare la partenza. Ho fatto l'errore di far scendere di giri il motore e Scheckter mi ha infilato. Ero riuscito a passarlo nel rettilineo dietro i boxes grazie alla maggior accelerazione della Ferrari, però alla

curva successiva, forse perché i freni e le gomme erano ancora fredde la vettura mi ha sbandato leggermente con il retrotreno e Scheckter che mi era a stretto contatto di ruota ha toccato con la ruota anteriore destra la mia ruota posteriore sinistra. Sono partito in testacoda e purtroppo sono finito addosso al guard-rail; se non succedeva questo arrivavo tranquillamente secondo e forse anche primo, ammesso però che fossi riuscito a passare Clay che oggi non mi è sembrato in vena di fare regali od errori. »

« Che la Ferrari di Lauda fosse più veloce sul dritto » dice Scheckter « non si discute, però nella curva io ero sulla mia traiettoria perfetta ed è stato Lauda che sbandando è finito con la sua ruota posteriore sulla mia. Io non c'entro, debbo solo ringraziare perché alla mia Tyrrell non è accaduto nulla mentre Niki è finito addosso al guard-rail. Se qualcuno non ci crede posso aggiungere che lo stesso Lauda alla fine mi ha detto di aver fatto un errore; per il resto ho pensato di poter stare con Regazzoni per la prima metà del primo giro, poi ho capito che era meglio che pensassi a difendere il mio secondo posto da Reutemann che era veramente scatenato. Al quinto giro sotto la pioggia ho rallentato perché non ci tenevo a finire contro il guard-rail, non so proprio come facesse Regazzoni a stare in strada. Io ho voluto usare il giudizio e andare con la testa per non sentirmi fare le solite accuse che corro allo sbaraglio! Adesso sono contento perché le mie piste peggiori, Monaco e Nurburgring, sono finite e quindi anche se Zeltweg e Monza le conosco poco posso aspirare a fare ancora bella figura. Al mondiale non ci penso, non dimentichiamo che questa è la mia prima stagione e di esperienza ne devo fare ancora tanta. Arrivare secondo sarebbe già un bel risultato poi se finissi primo sarebbe ancora meglio. »

« Ero rimasto senza terza e quarta marcia » dice Ickx « perciò quando all'ultimo giro sono passato sul luogo dell'incidente di Hailwood ho sbagliato perché ho rallentato troppo e perciò quando abbiamo riaccelerato Peterson che aveva tutta le marce non ha avuto nessuna difficoltà a passarmi. »

« Quando ho visto la pioggia » dice Reutemann « non me la sono sentita di tenere il ritmo di Scheckter perché la pista era scivolosa e quindi pericolosa, ma se io credevo che fosse Jody a rischiare, quando ho visto cosa faceva Regazzoni ho capito che in fondo o noi andavamo a spasso o Clay non si era accorto che piovesse. »

Merzario dice: « Andavo come un treno dopo aver dovuto come sempre mostrare i pugni a Beltoise per passarlo; avevo trovato il ritmo giusto, purtroppo mi si è bloccato l'acceleratore e ho dovuto fermarmi. Avrei potuto arrivare benissimo tra i primi sei. »

« Il motore era così così » dice Brambilla « ma come se non bastasse a tre giri dalla fine ha cominciato a sgonfiarsi una ruota davanti, quindi anche se potevo continuare perché vedevo tutto ho dovuto andare molto piano fino al traguardo. »



A sinistra, si è rivisto Peter Schetty nel « giro » dei Gran Premi. Ecco l'ex d.s. Ferrari in visita a Ickx. A destra, cosa avrà da dire Stewart di così importante a Luca di Montezemolo, perché Von Hanstein non debba sentire?



Anche se Lauda è austriaco, egli è nel cuore dei tifosi tedeschi, che hanno portato molti cartelli e drappi a lui inneggianti, ma purtroppo inutili...



Anche Depailler è stato vittima di una foratura. Eccolo rientrare lentamente ai box con il pneumatico posteriore sinistro ormai fuori dal cerchione

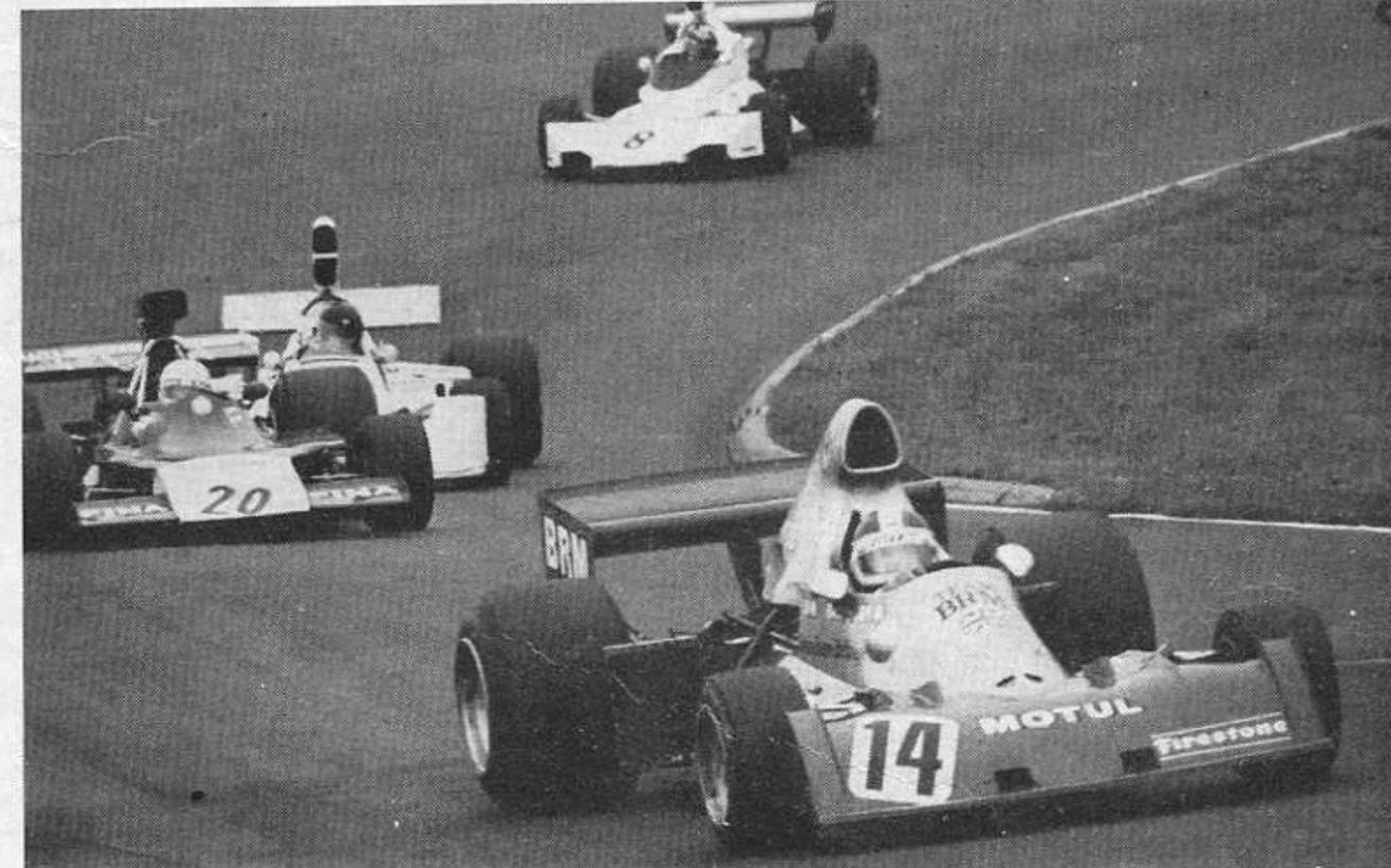
450 milioni è costato questo G.P. d'Europa

NURBURG - Secondo cifre e informazioni diffuse dagli organizzatori o almeno trapelate, si è appreso che la organizzazione di questo Gran Premio di Germania è costata la bellezza di 1.800.000 marchi, vale a dire circa 450 milioni delle nostre svalutate lire. Una somma enorme, che è stata così suddivisa: 650.000 marchi per premi di partenza e di classifica, 140.000 marchi per il servizio sanitario, 5.000 marchi per l'ospedale mobile, 1.000.000 per la organizzazione che comprende 50.000 manifesti, 70.000 programmi, 30.000 manifestini volanti, due milioni di etichette adesive.

Poi 12 ambulanze con 11 infermieri e 12 medici, 2 elicotteri ambulanza, 15 vetture di intervento di sicurezza, 14 vetture dei pompieri, 450 poliziotti per il traffico, 14 poliziotti della polizia criminale, 15 uomini della polizia militare americana (dato il gran numero di spettatori appartenenti alle forze armate americane), 35 agenti della polizia forestale, per un totale di 2545 persone.

A queste cifre si deve aggiungere la somma di 400.000 marchi spesa dalla società del Nurburgring per la posa di reti di sicurezza ed altri lavori della pista, spesa che fa parte di quel piano di ammodernamento iniziato già da tre anni e che dovrebbe essere completo tra due anni. Da segnalare che ogni spettatore in possesso del regolare biglietto è automaticamente assicurato per la somma di 15.000 marchi in caso di morte e di 30.000 marchi in caso di invalidità permanente.

Dal punto di vista degli introiti abbiamo appreso che in Germania si usa non pagare al proprietario della pista una somma globale per l'affitto degli impianti, ma una percentuale sul prezzo dei biglietti, percentuale che è variabile a seconda del genere di posti, ma che grosso modo si può stabilire attorno alla media del 21-22%.



Merzario ha fatto la sua solita bellissima gara, fermandosi per una banalità. Eccolo seguire Beltoise e precedere la Hesketh di Hunt e Pace con la BT44

● C'era la possibilità che Stuck non prendesse il via per questo G.P. di Germania, perché il suo motore era irrimediabilmente guasto e la March non ne aveva uno di ricambio; ma gli organizzatori per non deludere le decine di migliaia di spettatori giunti al Nurburgring per vedere il figlio del grande Stuck, ne hanno trovato uno da dare a Mosley. E' un motore che non appartiene a nessuno in particolare ma che generalmente è a disposizione dei costruttori di F. 1. Comunque è ormai certo che Stuck lascia la March.

● Anche Brambilla ce l'ha fatta a partire. Ho provato per alcuni giri la macchina e il motore non ha avuto quel calo di pressione dell'olio che si temeva dopo le prove. « Cercherò di finire il Gran Premio », così ci ha dichiarato sulla linea di partenza Brambilla, ed ha mantenuto la promessa.

● Merzario nell'occhio del ciclone. Molte voci sul futuro del nostro bravo pilota: alcuni lo danno sulla McLAREN come seconda guida di Fittipaldi al posto di Hulme, che si ritira a fine anno. Nel frattempo, la prossima settimana Merzario dovrebbe provare la Hesketh tramite Williams, e potrebbe eventualmente guidare la macchina inglese nel posto lasciato libero da Pryce che ha preferito correre e firmare per due anni con la Shadow. Certamente, fino al G.P. d'Italia Merzario non prende parola con alcuno, dando la sua fiducia a Williams che ha tempo fino a quella data per dire i suoi programmi '75 al comasco, mentre eventualmente Arturo ha sempre pronta la F. 1 Parnelli in coppia con Andretti con il motore Alfa 12 cilindri, che si dovrebbe montare anche sulla macchina di Lord Hesketh.

● Hailwood ha detto, dopo la rottura della sospensione in prova: « E' la seconda volta che mi capita e mi è sempre andata bene; non ho nessuna difficoltà a guidare il muletto perché le due macchine sono competitive e perfettamente eguali ».

● « Per la prima volta da quando è iniziato il campionato ho avuto la macchina a posto fin dal primo giorno », così ha dichiarato Regazzoni a chi si complimentava con lui per il bel tempo ottenuto che lo ha fatto partire in prima fila a fianco di Lauda.

● « Vince Lauda o Regazzoni », ha detto il campione del mondo in carica Stewart prima del via, « come probabili outsider » ha continuato « vedo Fittipaldi che ha molta esperienza ma non Jody che è un pivellino su questo circuito ». Il pronostico per il vincitore è stato centrato!

● Stuck ha guidato molto a disagio nei due giorni di prove prima della gara perché in settimana è stato operato di un noioso foruncolo alla schiena che gli impediva qualsiasi movimento.

● Peterson ha dichiarato dopo il cerchio rotto della prima giornata di prove: « E' lo stesso guasto che si verificò a Fittipaldi durante le prove del G.P. d'Olanda l'anno scorso. La macchina è irrecuperabile e dovrò correre con la nuova modificata dove è possibile. Una cosa è certa: così non posso certamente competere con le Ferrari... ».

● Jarier si lamenta ancora del male al polso che si è incrinato durante la 24 Ore di Le Mans: « E' da qualche G.P. che guido al 70 per 100 delle mie possibilità », ci ha detto il francese stringendosi il polso in una benda elastica fra varie smorfie di dolore.

● La Marlboro non finanzia più le corse? Qui al Nurburgring ci era venuto il dubbio non vedendo una scritta pubblicitaria neppure sulle tute dei piloti, che le avevano accuratamente coperte con dei cerotti invece la ragione è più semplice: in Germania è vietata la pubblicità al fumo...

Le FERRARI han messo subito
tutti in difficoltà nelle prove

Un raffreddore alibi per AMON

SPECIALI PER AUTOSPRINT

NURBURGRING - Erano sconsolati i «big» dell'automobilismo mondiale, esclusi i due ferraristi, prima delle prove in vista del G.P. di Germania. Tutti, da Fittipaldi a Scheckter, avevano ancora per la testa il fantastico tempo fatto da Lauda in prove di pneumatici tempo fa, quando primo pilota nella storia del Nurburgring, scese sotto i sette minuti, 6'58"2 per l'esattezza, e nessuno c'è più riuscito.

Lauda e Ferrari hanno riconfermato l'exploit del 15 maggio scorso subito alla prima giornata, dimostrando che allora come oggi sono i più forti e che gli altri piloti per tenere il passo delle Ferrari devono tirare fuori tutte le risorse e invocare la propria fortuna e la sfortuna di Maranello, altrimenti non c'è niente da fare.

Il tempo è buono, e dopo alcune regolazioni e alcuni giri di riscaldamento sul circuito piccolo, Lauda ottiene sul finire delle prove il miglior tempo della giornata, in 7'00"8 alla media di 195,396 kmh. Alle spalle dell'austriaco l'altra Ferrari di Regazzoni distaccata di soli tre decimi. Terzo è il «fortunato di B. Hatch» Scheckter che viene accreditato di 7'03"4. Ma è un tempo inferiore di 4 secondi alla realtà ed è lo stesso Tyrrell ad ammetterlo. Quarto è Reutemann, quinto Depailler, sesto il leader della classifica mondiale Fittipaldi che è però distaccato da Lauda di ben sette secondi, un bel po' anche in un circuito lungo come il Nurburgring.

Il migliore degli italiani è Merzario, che ha l'undicesimo tempo nonostante che il motore non vada eccessivamente bene, mentre Brambilla alle prese con un motore che non ha potenza per ora addirittura non è qualificato, mentre l'idolo locale Stuck junior ha il 15. tempo. Si dice che sono venute oltre 70.000 persone su questo circuito solo per vedere il figlio del grande Stuck correre, e molti sperano che emuli le gesta del padre 40 anni dopo, non più su una Auto Union ma su una March...

Il tempo rimane buono anche se fa leggermente freddo, diversi gli incidenti — e ne parliamo in altra parte del giornale — mentre si danno da fare tutti ai box «avversari» della Ferrari che ottiene i tempi con una «acilità irritante (per gli altri). Ci si aspettava l'exploit di Ickx, l'ex ferrarista che vinse qui con la vettura di Maranello nel '72, ma il belga con

la Lotus non riesce ad andare più in là di un ottavo posto. Si scoprirà poi che ha una candela rotta e che ha fatto tutte le prove a sette cilindri senza che durante le fermate ai box ci si accorgesse della ragione per cui il motore zoppicava.

Buona la prova di Mass (alla sua ultima corsa con la Surtees, in quanto è stato ingaggiato dalla Penske per la F.1) che ha ottenuto il nono miglior tempo dietro a Peterson, e contento anche «Big John», perché la sua macchina e il suo pilota sono nettamente davanti alla Brabham di Pace che se ne era andato giudicando inguidabile la macchina di Surtees.

Le sorprese di questa prima giornata di prove vengono da Reutemann, che ha ottenuto il quarto miglior tempo e da Depailler che è sesto a riconferma della ritrovata competitività della Tyrrell (dopo la cura segreta di Stewart?). Chi invece non ha particolarmente brillato è stato Hunt, che con la Hesketh non è riuscito a far meglio del tredicesimo posto; forse la squadra risente della mancanza del «patron» che ha giurato di non venire mai in Germania non volendo aver niente a che fare con i tedeschi, e ne ha ben donde, visto il modo incredibile, da pezzenti in cui si è trattato qui sul circuito, quando si deve lavorare.

Si è rivista la Amon-Dalton, l'ex ferrarista ha fatto un giro (ultimo tempo) poi, sfiduciato, ha accusato un raffreddore e ha passato la mano a Perkins che non riuscirà a qualificarsi, anche per la pioggia e per un testa-coda che gli farà perdere una ruota.

Nella seconda giornata di prove si inizia sotto un bel sole, inusuale per questa zona, e ne approfittano i piloti che sono indietro; in molti migliorano, fra tutti Fittipaldi che ottiene un 7'02"3 che lo pone in seconda fila alle spalle di Lauda. Poi migliorano anche nell'ordine Depailler, Hulme, Pryce, Hunt, Watson, Pace, Beltoise, Jarier, Hill, Laffite (debuttante in F.1 con la Iso, che riesce a qualificarsi), Schuppan, Brambilla e Pescarolo.

Merzario, quando finalmente ha un motore che va bene, rompe un semiasse e si deve accontentare di partire in ottava fila a fianco del ripescato Beltoise, cui i cronometristi avevano dato un tempo superiore di tre secondi a quello realmente ottenuto. Riesce a migliorare anche Brambilla, ma un motore senza «verve», con pochissima potenza, non gli permette di ottenere un tempo valido.

g. c.

Al Nurburgring, gli organizzatori avevano previsto un cronometraggio computerizzato, per cui veniva comunicato per ciascun pilota un nuovo tempo unicamente se esso era migliore del precedente. Quindi, non ostante le nostre richieste per avere comunque i tempi sul giro di ognuna delle sue giornate, non siamo in grado altro che di fornirvi i dati seguenti.

Così migliorati i tempi nelle prove

pilota	vettura	venerdì	sabato
Niki Lauda	Ferrari 312 B3-74	7'00"8	—
Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3-73	7'01"1	—
E. Fittipaldi	Texaco-Marlboro-McLaren-Ford	7'08"4	7'02"3
Jody Scheckter	Tyrrell-Ford-Elf 007 T	7'03"4	—
Jody Scheckter	Tyrrell-Ford-Elf 007	7'07"3	—
Patrick Depailler	Tyrrell-Ford-Elf 007	7'07"4	7'06"2
Carlos Reutemann	Brabham-Ford BT 44	7'07"2	—
Denis Hulme	Texaco-Marlboro-McLaren-Ford	7'16"2	7'08"8
Ronnie Peterson	Lotus-John Player Special-Ford	7'09"0	—
Jacky Ickx	Lotus-John Player Special-Ford	7'09"1	—
Jochen Mass	Surtees-Fina B&O TS 16 Ford	7'09"8	—
Tom Pryce	UOP-Shadow DN 3 Ford	7'13"8	7'09"9
Mike Hailwood	McLaren-Yardley M 23 Ford	7'10"1	—
James Hunt	Hesketh-Ford 308	7'16"1	7'10"4
James Hunt	Hesketh-Ford 308 T	7'11"1	—
John Watson	Brabham-Ford BT 44	7'16"3	7'10"5
Arturo Merzario	Iso-Marlboro-Ford IR	7'11"2	—
Carlos Pace	Brabham-Ford BT 44	7'14"3	7'12"7
J.P. Beltoise	BRM-Motul P 201	7'18"0	7'13"3
J.P. Jarier	UOP-Shadow DN 3 Ford	7'15"5	7'14"9
Hans Stuck	March-Ford 741	7'16"0	—
Graham Hill	Lola-Embassy-Ford T 370	7'21"7	7'17"0
Jacques Laffite	Iso-Marlboro-Ford IR	7'21"0	7'17"6
Vern Schuppan	Ensign-Ford MN 03	7'25"2	7'20"8
Vittorio Brambilla	March-Beta Ford 741	7'26"5	7'20"9
Henri Pescarolo	BRM P 201	7'25"5	7'20"9
Derek Bell	Surtees-Fina B&O TS 16 Ford	7'23"2	7'22"0
Ian Ashley	Token-Ford	7'36"4	7'24"5
Francois Migault	BRM P 160 E	7'26"5	—
Chris Amon	Dalton-Amon Ford	8'26"2	—



Al volante della rinnovata (ma non troppo) Dalton-Amon, ci ha provato, dopo Chris, anche Larry Perkins, la speranza della F.3 ma senza fortuna

STOMMELEN con la CAPRI nell' EUROPORSCHÉ

NURBURGRING - La gara di Campionato europeo Gran Turismo si è disputata al Nurburgring assieme alle vetture che hanno fatto il campionato tedesco turismo, La gara in assoluto è stata vinta da Stommelen con la Ford Capri 3100 RS che ha impiegato a percorrere i sette giri del Nurburgring previsti, un'ora, sei minuti e cinquantanove secondi alla media di 143,149 kmh, mentre il vincitore a sorpresa della gara GT Keller ha impiegato 1.08'44"9 alla media di 139,505 kmh.

E' stato questo campionato europeo un festival Porsche in assoluto: diciotto vetture al traguardo, e tutte macchine di Stoccarda. Usciti di scena dopo pochi giri Schickentanz, Fitzpatrick e Muller che

GARA GT AL NURBURGRING - Valevole per il Campionato Europeo Gran Turismo - Circuito del Nurburgring, 3 agosto 1974.

CLASSIFICA FINALE

1. Paul Keller in 1.08'44"9, media 139,505;
2. Stenzel 1.09'53"9; 3. Chateau 1.11'27"8;
4. Cheneviere 1.12'29"7; 5. Godel 1.12'49"8;
6. Bonomelli 1.13'57"7; 7. Touroul 1.13'57"7;
8. Stenpass 1.13'58"4; 9. Heyer 1.14'08"4;
10. Roemer 1.14'17"9. (Tutti su vetture Porsche Carrera RSR).

è uscito di strada, più nessuno ha impensierito Keller.

Tutte Porsche, dicevamo, c'era una sola Pantera De Tomaso affidata a Dantine che non è riuscita neppure a compiere un giro per la rottura di un semiasse.

Keller che nella classifica mista è al terzo posto dietro Stommelen e Ludvig con le Capri si è così aggiudicato questa manche del Campionato Europeo GT, sempre più campionato Porsche.

I costruttori non hanno idee chiare per le sport

NURBURG - Il venerdì prima del Gran Premio di Germania c'è stata al Nurburgring una riunione per il futuro delle macchine sport, riunione ristretta però ai soli costruttori. Non c'è stato molto di nuovo, poiché i costruttori hanno per ora solo messo a punto una nuova scala di pesi in relazione alla cilindrata, secondo la quale le attuali 3 litri dovrebbero pesare 700 e non più 650 kg., come ora, mantenendo i serbatoi da 120 litri e non da 250, come volevano gli americani (Can-Am).

Niente altro, perché per la eventuale equivalenza tra le sport con motori di libera costruzione da 3 litri e quelle come motori da 5 litri derivati da blocchi motore di gran serie, tutto è ancora in alto mare. Tutto questo limitatamente alle opinioni dei costruttori, che saranno presentate alla sottocommissione CSI che si dovrà riunire in settembre, a Monza, per decidere qualcosa.

REGAZZONI ho studiato il via delle SUPER-V

NURBURGRING - Quarantasette vetture hanno preso il via per questa gara di Super VW articolata su 5 giri del percorso grande. Al via (spettatore d'eccezione che è andato a studiare come lo starter dà la partenza) Regazzoni, che poi ha ampiamente approfittato dello studio fatto per partire con perfetto tempismo per il GP. La corsa non ha storia: il solito Kottulinsky dominatore di questa formula ha vinto con la sua Lola lasciando a sei secondi Rosberg con la Kaimann.

Anche un italiano in gara, Albani che si è classificato al 28. posto. La media del vincitore è stata di 114,175 kmh.

GARA DI FORMULA SUPER VW 1600 - Circuito del Nurburgring - 3 agosto 1974

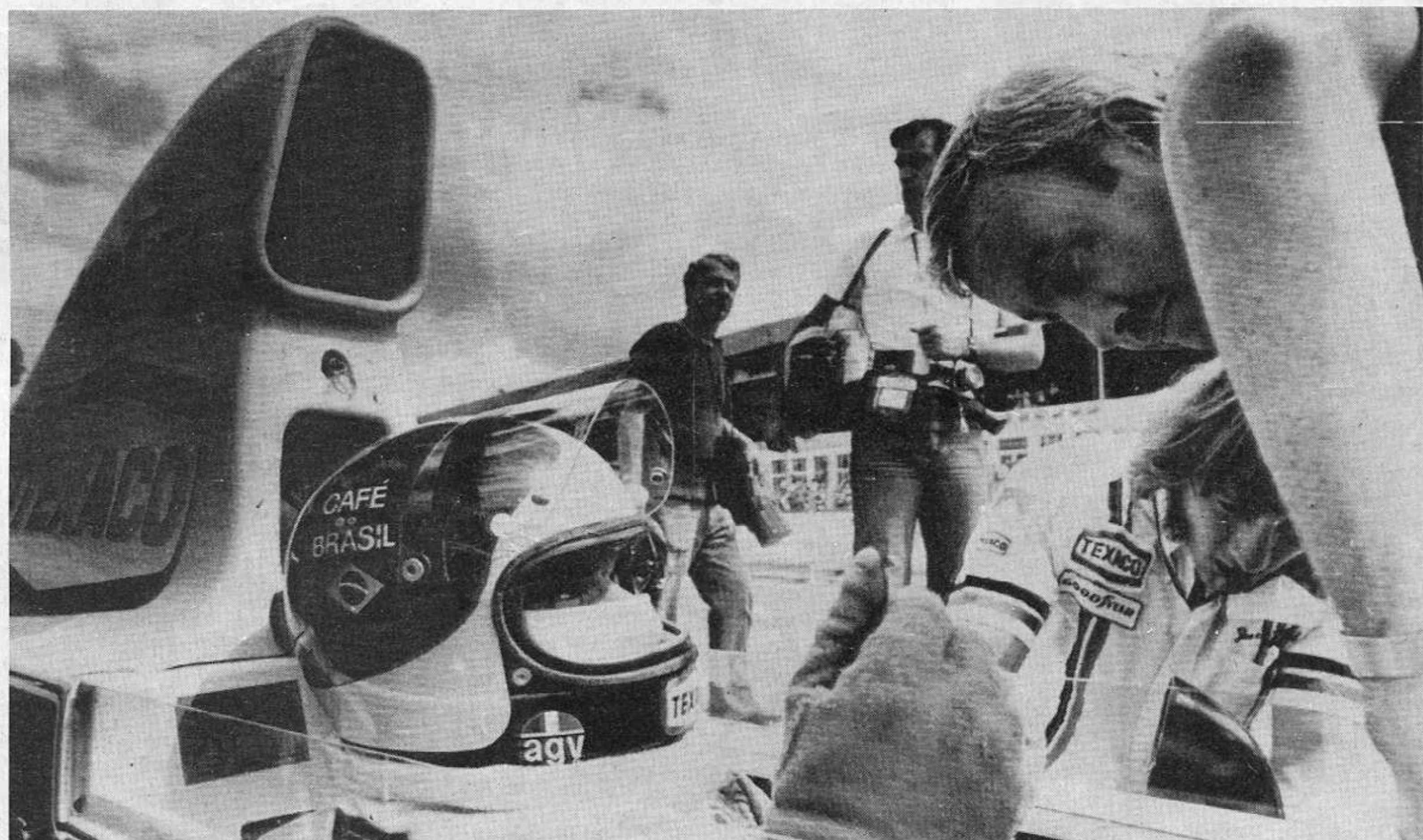
LA CLASSIFICA

1. Kottulinsky (Lola) in 41'36"3;
2. Rosberg (Kaimann) 41'42"9;
3. Persson (Kaimann);
4. Prinz Von Bayer (Lola);
5. Morrison (Supernova);
6. Caprez (Royale);
7. Schaefer (Royale);
8. Bross (Lola);
9. Herth (Horag);
10. Brorsson (Kaimann).

DALL'INVIATO

NURBURG - Ci si aspettava di vedere parecchio di nuovo, dal punto di vista tecnico, in questo Gran Premio di Germania e invece le cose di qualche interesse sono state poche. La più importante è stata la adozione della posizione bassa dell'alettone posteriore, sulla Texaco Marlboro di Fittipaldi, per tutta la giornata di venerdì, nelle prime prove, con una serie di tempi che è apparsa molto interessante. Naturalmente questa soluzione ha suscitato molte polemiche, tanto che da parte dei capi di molte squadre avversarie c'è stato tutto un affannoso consultare il libro giallo ufficiale della FIA, che negli ultimi tempi pare stia diventando molto di moda.

Infatti la posizione dell'alettone è al limite della legalità, tanto è vero che si sono accese molte polemiche discussioni sulla interpretazione da dare a quanto stabiliscono le regole scritte. L'alettone non era posto all'altezza del cerchio, ma a quello del pneumatico, quindi abbastanza in alto, e così parecchi hanno creduto di individuarne una non legalità, data la posizione arretrata di più di quel metro massimo (in rapporto all'asse delle ruote) che è permessa per le appendici aerodinamiche abituali. I polemici ad ogni costo hanno poi dovuto constatare che dal primo gennaio 1974 la limitazione in altezza, per quello che può essere ad oltre un metro dalle ruote posteriori (asse) è fissata al pneumatico e non al cerchio. Cosicché la



Teddy Meyer, della McLaren, assiste Fittipaldi durante gli allenamenti. Il campione brasiliano è decisamente sfortunato al Nurburgring. La squadra Texaco-Marlboro McLaren, assieme a UOP-Shadow e Tyrrell, sarà da mercoledì prossimo all'Osterreichring per una serie di prove in vista del G.P. d'Austria di domenica 18 agosto

macchina di Fittipaldi così equipaggiata era legale.

Ad ogni modo, il tentativo non ha avuto altri strascichi polemici dato che nelle prove di sabato ed in quelle della domenica mattina la macchina aveva l'alettone normale. Sulle Texaco Marlboro sono state applicate le nuove sospensioni già viste a Brands Hatch sulla macchina di Fittipaldi. Sulla macchina di scorta, quella con la sigla T, si è visto un piccolo perfezionamento, sotto forma di alleggerimento della traversa superiore della sospensione posteriore, che aveva una serie di fori sulla faccia superiore. Su questa sospensione è stata fissata anche una coppia di prese d'aria a periscopio, per il raffreddamento dei freni, che invece non si è vista sulla macchina che ha usato Fittipaldi nella prima giornata.

Novità relativa è stata la Amon, che si è rivista in pista dopo tanto tempo. In Gran Bretagna Amon non era venuto perché aveva dovuto subire un piccolo intervento chirurgico, e qui sperava di poter far qualcosa di buono. Invece la macchina, pur se molto migliorata in tenuta di strada, (almeno secondo Amon), ha ancora un sacco di difetti. Il raffreddamento resta molto aleatorio, e dopo appena un giro Amon ha dovuto rientrare al box per l'acqua che bolliva. Poi si è verificato il fenomeno più preoccupante, cioè il cedimento della scocca nei punti di attacco del motore, cedimento che è stato ovviamente accentuato dalla durezza del circuito

Si sperava in qualche novità, invece...

Fa polemiche l'alettone basso di FITTIPALDI

con tutti i suoi salti e conseguenti violente ricadute.

Apparso parecchio scoraggiato, Chris Amon non ha guidato nella seconda giornata affidando la macchina al giovane Perkins che viene dalla Formula tre e che ha fatto un paio di giri, senza tuttavia riuscire ad ottenere prestazioni di un certo valore.

John Surtees ha tentato di migliorare la stabilità aerodinamica delle sue macchine con l'adozione in fase sperimentale di un muso diverso dal solito, e costituito da un alettone separato dal corpo della macchina, come quello della Ferrari per intenderci. Questo tentativo, fatto in evidente maniera empirica, non ha dato risultati apprezzabili, e nonostante che nella seconda giornata Surtees abbia modificato la primitiva posizione, che era molto alta rispetto al corpo vettura, le cose non sono migliorate. Così in gara le Surtees hanno avuto il solito muso avvolgente.

Niente da segnalare alla Iso, e nemmeno alla BRM, che aveva portato qui soltanto i motori del tipo vecchio, perché quelli nuovi pare che abbiano davvero della potenza in più, adesso, ma che abbiano anche molte vibrazioni che non è stato ancora possibile eliminare. Quindi del nuovo motore non se ne parlerà per parecchio ancora.

La Lotus aveva le due solite 72 equipaggiate con la nuova sospensione, più la 76 che continua ad essere usata come ca-

via per saggiare le piccole modifiche che vengono portate man mano che hanno il tempo di pensarci. Su questo tracciato per la Lotus si è presentato un grosso problema, rappresentato dalle gomme da 15" che si sono rivelate inadatte. I cerchi troppo grandi hanno sofferto molto delle asperità del circuito e la prova è stata data dall'incidente in prova capitato a Peterson, dovuto proprio alla rottura di un cerchio posteriore. La Lotus ha reclamato delle gomme da 13" ma alla Goodyear ne avevano molte poche e sono stati restii a mollarle.

L'uscita di strada di Peterson ha però fatto decidere di assegnare alla Lotus tutte le gomme da 13" esistenti, e così i piloti hanno potuto andare in pista in maggiore tranquillità.

Alla Brabham niente di cambiato sulle macchine, ma la novità della BT 44 finalmente assegnata a John Watson, che così adesso dispone di un mezzo più aggiornato.

La Ferrari, infine, hanno provati i due tipi di alettone posteriore di cui dispongono, optando poi per quello con la forma angolare rivolta verso l'avanti, anziché quello «svircolato».

Per quanto riguarda le March niente di nuovo in tutti i sensi, dato che le macchine erano invariate ma anche perché i motori sono apparsi ancora una volta «stanchi», tanto che Brambilla ha dovuto arrancare parecchio per poter fare una figura decente, e Stuck non ha potuto provare nella seconda giornata.

Un vero festival all'Osterreichring
per il ricco G.P. AUSTRIA F.1

Tende per ospitare chi va a ZELTWEG

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZELTWEG - Durerà un'intera settimana il «festival dell'Osterreichring» dall'11 al 18 agosto: inizierà appunto l'11 con gare nazionali per vetture Gruppo 1, 2, Formula Ford, Formula Vee e Super Vee. Il giorno 15 vi sarà poi uno spettacolo d'eccezione: circa 50 vetture storiche iscritte per il «Premio Casinò» prenderanno il via divise in tre gruppi, monoposto, vetture sport e vetture tre ruote, alimentate ad alcool e ancora in grado di raggiungere velocità elevatissime. Le 20 macchine più veloci potranno prendere parte alla «Memphis Historic Race» che si disputerà domenica prima del G.P.

Il Gran Premio, le gare per vetture d'epoca e l'intera settimana motoristica di Zeltweg sarà sotto l'egida delle sigarette Memphis, prodotte e vendute appunto dalla Compagnia Austriaca Tabacchi.

Venerdì 16 le vetture Gran Premio potranno scendere in pista per la prima sessione di prove: la seconda si terrà sabato alla stessa ora. Il «Memphis G.P. '74» prenderà il via domenica 18 alle ore 15 locali (e sarà trasmesso in quasi tutta Europa).

Abbassata una collina!

Abbondanti misure di sicurezza saranno prese per questo Gran Premio: la compagnia che gestisce l'autodromo ha speso quasi due milioni di scellini austriaci per sistemare molte cose, seguendo le richieste della GPDA. Con queste nuove opere ora l'Osterreichring presenta le più aggiornate misure di sicurezza del mondo. Tra l'altro ora il pubblico ha postazioni tali da poter osservare almeno l'80% dell'intero tracciato: la collina tra la curva Bosch e la chicane Texaco è stata abbassata quanto era possibile, in modo che ora si possono vedere i due punti, mentre lungo la curva Hella sono state abolite alcune protezioni in legno ed è stato creato maggior spazio per le vetture.

Nelle curve Bosch e Rindt inoltre il guardrail è stato spostato più indietro, lasciando così maggior spazio per le vetture che potrebbero uscire di pista: infine il manto stradale, specialmente nella curva Jochen Rindt è stato rifatto e ora è tanto liscio da essere paragonato alla pelle vellutata dei bambini.

Gli organizzatori hanno contattato 31 vetture, comprese tutte le monoposto delle grandi case con i loro piloti: gli iscritti austriaci sono Niki Lauda (Ferrari), Dieter Quester con la Brabham BT 42 ex John Watson (sponsorizzata dalla «Memphis-Harper») e probabilmente Helmut Koinigg, che potrebbe guidare una delle Brabham di Finotto.

Ora il giovane pilota dovrà però trovare la somma di 150.000 scellini per il noleggio: una metà di questa cifra è già stata reperita e i managers del pilota-Porsche sono fiduciosi. Lo strano è che la Brabham di Finotto gli è stata offerta anche per il G.P. d'Italia: è mai possibile che non ci siano altri italiani interessati? Oppure sanno che la macchina non è competitiva?

Gli organizzatori dovranno pagare una somma base di circa 4 milioni di scellini alla associazione costruttori per 25 macchine, che con le tasse e le altre spese saliranno certamente a 5 milioni. E' facile immaginarsi, conoscendo la situazione tra gli appartenenti alla Associazione Costruttori e i non facenti parte, la dura lotta che vi sarà per le qualificazioni. Tra l'altro le vetture sono molte, e anche con piloti molto forti...

Quanti al via: 25 o 27?

Due dei 4 milioni della somma base saranno messi in palio per la corsa: il pilota in testa durante il primo, secondo e terzo «quarto» della gara, oltre naturalmente al vincitore avranno premi consistenti, in denaro; e così pure il più veloce in prova e il secondo miglior tempo. Il resto del denaro verrà suddiviso come premio di partenza fra i teams appartenenti alla Associazione Costruttori: d'altronde i suddetti teams dovranno sostenere con le loro tasche le altre spese, dal momento che non sono previsti rimborsi per il viaggio ecc.

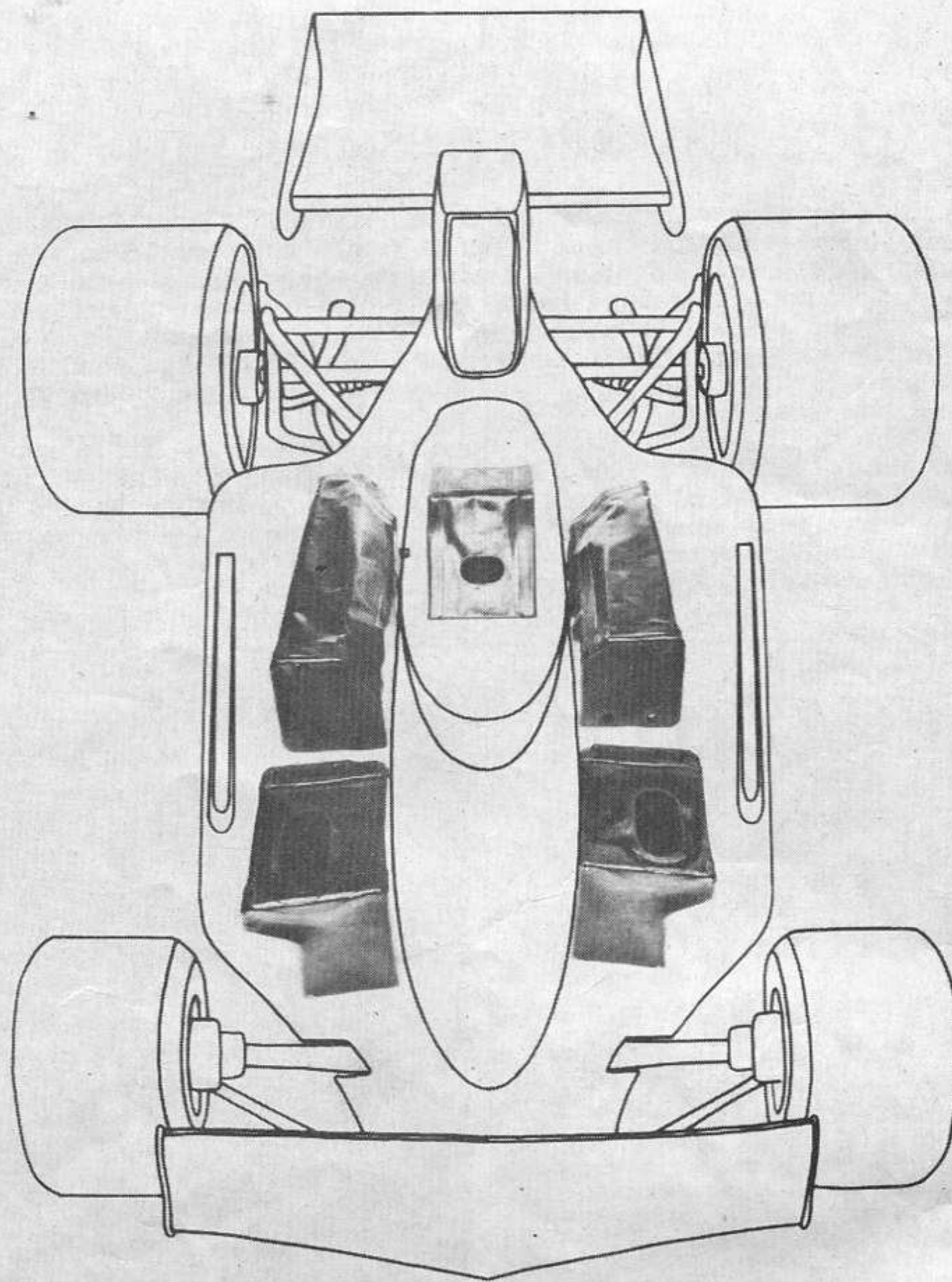
Al momento in cui scriviamo non sappiamo ancora se potranno partire 25 o 27 macchine: il circuito ne dovrebbe contenere 25, ma si spera in un permesso speciale per altre due vetture.

Per chi arriva a Zeltweg saranno allestite in questa settimana una serie di tende, con birrerie all'aperto e parco dei divertimenti: il tutto funzionerà dal 13 agosto.

Hannes Ch. Steinemann

● Tema predominante, ed unico argomento di conversazione in questa calda estate, dell'attività rallystica nostrana sembra essere l'allargarsi a macchia d'olio del potere del «CLAN CAMBIAGHI» che sta dividendo tutti i praticanti in tanti Guelfi e Ghibellini, e guai, a quanto sembra, per i contrari.

● Alla gara del Nurburgring si è rivisto al volante di una fiammante «BB» Ferrari l'ex-ds di Maranello Schetty assieme alla signora. Ha dichiarato che non essendo più abituato alle corse ha paura del rumore e della confusione che c'è nei box.



Grazie alla sua esperienza oltre ventennale nella costruzione degli speciali serbatoi di carburante per aerei ed elicotteri, la Pirelli — tramite la sua Azienda Articoli Tecnici — vanta attualmente un'alta qualificazione costruttiva per i serbatoi da autovettura da competizione, non solo rispondenti alle specifiche FT3 della FIA, ma con caratteristiche superiori del 40 per cento rispetto ai minimi richiesti.

Attualmente, infatti, le auto da corsa italiane (Ferrari, Alfa, Lancia Stratos, Fiat-Abarth Rally, Abarth, AMS) montano serbatoi di sicurezza in tessuto gommato prodotti dalla Pirelli secondo i disegni e gli ingombri richiesti dal costruttore stesso. Ad esempio, per la Ferrari Formula 1 B3-74, sono cinque i contenitori (uno diverso dall'altro, due per parte nelle fiancate ed uno dietro al pilota) costruiti dalla Pirelli per il fabbisogno in benzina della monoposto di Lauda e Regazzoni.

Lella può arrossire: è piaciuta all'ORSO

LONDRA - Scrivendo su AUTOSPORT, Denny Hulme rende omaggio alle prestazioni di Lella Lombardi nelle prove del G.P. d'Inghilterra. «M'interessava vedere — dice — come Lella Lombardi se la sarebbe cavata in un Gran Premio, perché è da tempo che non si vede una ragazza con il fegato o l'abilità necessari per farsi avanti e tentare. L'ho seguita per un poco durante le prove e se non si fosse saputo che era una ragazza, non lo si sarebbe mai indovinato. Ce la metteva veramente tutta...». Per venire dall'«Orso» apprezzamenti del genere, contano davvero tanto! Lella, puoi anche arrossire di soddisfazione!...

● JACKIE STEWART e SEAN CONNERY «007» hanno inaugurato insieme una esposizione a Glasgow. Lo show s'intitola semplicemente «Storia di Jackie Stewart».

● Il 1.0 di settembre si disputerà in Canada una importante gara di Formula B, denominata «GP des Trois Rivières»: a questa gara prenderanno parte grossi nomi, come Jean Pierre Jarier, al volante di una Chevron, Hans Joackim Stuck e Patrick Depailler con le March (e non è improbabile che uno dei due abbia il nuovo modello). Tra gli altri potrebbe esserci anche Jody Scheckter, al volante di una vettura Chevron.

● Grande entusiasmo a Londra nei giorni scorsi per la mostra motoristica della CASTROL, ritenuta a voce generale una delle più belle mai organizzate. L'opinione era condivisa anche da Costantino, del Centro Storico Fiat. Naturalmente Fiat e Alfa hanno degli stands con una stupenda collezione di vetture, tutte sistemate in modo ammirevole.

● Il GP DI SVIZZERA di F. 1, di cui si era parlato per il 24 agosto a Hockenheim, pare finito nel dimenticatoio. Da vari mesi gli organizzatori non si sono più fatti vivi.

● La MODUS F. 2 per Brise sarà pronta in agosto, in autunno inizierà le prove una nuova March F. 2, a Karlskonga Peterson piloterà una March.



Ecco i cinque «sacchi» che contengono il carburante per la Ferrari F. 1, costruiti dalla Pirelli, e la loro sistemazione in monoposto

Gommato PIRELLI resiste alle vibrazioni il serbatoio AUTODELTA

Il prossimo passo, verso una sempre maggiore sicurezza in questo delicatissimo campo, sarà la messa in opera dello speciale serbatoio di sicurezza a struttura cellulare che la Pirelli sta studiando in collaborazione con l'Autodelta. Si tratta, come è noto, di un contenitore in tessuto gommato, quindi floscio, più leggero e insensibile alle vibrazioni rispetto al serbatoio Autodelta originale, in lamiera e tubicini.

Può darsi che finalmente questa soluzione faccia decidere la CSI a rendere obbligatorio un contenitore per carburante basato sul brevetto Autodelta, in modo che l'eventuale handicap di peso in più relativo alla costruzione stessa del serbatoio ed al suo contenuto in fluobrene estinguente sia uguale per tutti e quindi venga accettato senza la remora di «regalare» agli avversari il vantaggio di una maggiore leggerezza.

• Per il resto della stagione Harper si concentrerà sulla F. 2. Ha rinunciato alla Token che adesso viene descritta, come « esplorativa ».

• Il grande incasso per il Gran Premio inglese e le numerose lamentele dei piloti permetteranno che la superficie del circuito venga completamente rifatta durante l'inverno e alcune « gobbe » verranno spianate. Gli organizzatori intanto insistono nel dire che avevano fornito barriere in acciaio mobili, per tenere a freno gli spettatori accanto all'uscita dai boxes durante il Grand Prix, ma i commissari si sono rifiutati di usarle (se l'avessero fatto, quanto è successo a Lauda non sarebbe naturalmente avvenuto).

• Corre voce che la GRD stia per crearsi una base a Torino, o addirittura per trasportarvi al completo. La notizia non è stata assolutamente confermata e non è forse il caso di darvi credito.

• Si direbbe che Carlos Pace abbia ridato vita al team Brabham, soprattutto perché è disposto ad assumersi il programma di prove e sviluppo che Reutemann aveva sempre tendenza a considerare un compito inutile. Adesso Reutemann dice molto soddisfatto che si direbbe siano già saltati fuori altri HP. Come le altre squadre, la Brabham sembra trastullarsi con variazioni al passo, sulla BT44.

La GOODYEAR si difende (così) per le «preferenze»

• La GOODYEAR viene sempre più criticata perché dà la precedenza ai teams migliori, nella distribuzione dei pneumatici adatti a una data situazione sul circuito; alcune delle squadre secondarie si lamentano e dicono che gradirebbero almeno la possibilità di ottenere un «secondo uso» degli speciali pneumatici per qualificarsi, dopo che li hanno usati gli «assi». Prevedibilmente la Goodyear risponde che c'è un limite al numero di pneumatici che i suoi furgoni possono portare a una corsa...

Un nostro sposo

ANTONIO RAMENGI è un tipo che «dirazza», non rispetta, cioè, l'adagio «moglie e buoi dei paesi tuoi»! Tant'è che... sano, è andato... lontano, ma a grande velocità per portare all'altare, alle ore 10 di sabato 3 agosto 1974 nella chiesa della Divina Provvidenza di Palermo, la gentilissima ROSSELLA SCHILLACI. Tornerà, quindi, in «doppio misto» e i colleghi di AUTOSPRINT lo attendono ansiosi per fargli grande festa.

L'errore nel G.P. inglese diventa occasione per contestare al RAC i poteri sportivi

Si vergognano gli inglesi per il «caso LAUDA»

LONDRA - L'insoddisfacente esito del tribunale del RAC, ove si è udita una protesta formale a favore di Lauda, significa che la polemica circa la sua fermata al box al GP d'Inghilterra si trascinerà probabilmente per qualche tempo. Al caso qualcuno pensasse che l'episodio è stato sintomatico di una «malattia» inglese, ecco alcune citazioni da alcune riviste britanniche del settore:

AUTOSPORT: «Tutta la situazione è stata guidata male... il sistema del RAC di assegnare lasciapassare per i boxes supera ogni comprensione. Il RAC dovrebbe inghiottire il suo orgoglio e riunire tutti gli esperti del paese per organizzare il Grand Prix. Potrà continuare a chiamarsi RAC John Player Grand Prix, ma organizzato da professionisti e non da dilettanti di "una volta l'anno"».

Abbiamo del resto già riportato questo commento in altra parte del giornale, ma lo ripetiamo per dare un quadro generale delle opinioni.

MOTORING NEWS; (con il titolo «Vergognosi di essere inglesi»): «Il povero Lauda è stato defraudato della sua posizione di comando nel campionato del mondo da una stupida dimostrazione di autorità... se il sentiero dei boxes fosse stato bloccato in una gara indetta da un club, un osservatore del RAC avrebbe protestato con veemenza presso l'Ente. Bene, il RAC aveva tutta la responsabilità per il Grande Premio, quindi deve provvedere a riorganizzarsi. Non soltanto si è comportato facendo sfoggio di smaccata inefficienza, ma la sua ovvia ignoranza su come procedeva la gara ha lasciato la maggioranza della gente allibita...».

MOTOR: «...continuando una tradizione che sembra imporre che le gare di Grand Prix organizzate dal RAC debbano essere fonte di discussioni... la mancanza di cognizioni dell'Ente, su quanto riguarda le sottigliezze implicite nell'organizzare una competizione...».

Da questo episodio pare risorgere l'opinione degli inizi del 1974, secondo la quale sarebbe forse giunto il momento perché il RAC cedesse il controllo dello sport automobilistico in Inghilterra, o ne venisse privato.

Se questo è vero (c'è però una

corrente contraria, secondo la quale il particolare insieme di problemi che pone a squadre e piloti è adatto a una corsa di primo piano) potrebbe esserci una soluzione, il giorno in cui Wheatcroft renderà agibile, come prevede, il circuito di Donington. Il GP d'Inghilterra potrebbe allora alternarsi fra Silverstone e Donington

Altri retroscena dell'APPELLO (vedi pag.10)

Restituiranno i 2 punti senza toglierli ad altri?

LONDRA - La seduta del tribunale del RAC per la vicenda di Lauda è durata tre ore, a quanto pare in un'atmosfera molto cordiale. Il presidente era Lord Shawcross, principale avvocato dell'accusa ai processi di Norimberga, altri membri del RAC Andrew Poulsen, George Eyston (ex detentore del record di velocità su terra) e il conte di Halsbury. RAC Ferrari e Fiat erano rappresentati da legali. Lauda e Montezemolo hanno deposto per la Ferrari, per il RAC lo hanno fatto Dean Delamont, che era commissario di percorso alla gara, Chris Belton, suo assistente (pilota della vettura addetta al percorso, parcheggiata all'uscita dei boxes nel momento cruciale), il capo dei cronometristi e il noto pilota inglese di gare in salita, Mike MacDowell, che per caso si trovava in una posizione ideale per notare l'incidente dalla tribuna d'onore pubblica.

Altri a testimoniare sono stati Teddy Mayer della McLaren (in primo piano anche quando il reclamo originale era stato udito al circuito, subito dopo la gara, il quale aveva asserito con energia che non era detto che Lauda avrebbe completato un altro giro, anche se la fermata al box si fosse svolta in modo ineccepibile). Era naturalmente interessato a garantirsi che Hulme non perdesse il punto guadagnato a Brands e quindi che Lauda non fosse retrospettivamente riammesso in una posizione che gli desse punti a seguito di una decisione presa su cavilli legali. C'erano anche Ecclestone, Graham Hill e Robert Langford, segretario della GPDA.

Come abbiamo già riferito il RAC ha dichiarato ufficialmente di «respingere il reclamo con riluttanza», ammettendone così la validità perché si è riconosciuto che Lauda si è trovata la strada ostruita all'uscita dei boxes, aggiungendo però che «quale ente nazionale, il RAC non ha l'autorità per cambiare le posizioni in una gara internazionale, a danno di altri piloti». Nel ricorrere contro il verdetto pronunciato subito dopo la corsa, la Ferrari ha semplicemente seguito la consueta procedura, prima che il reclamo possa essere rivolto a un ente internazionale. Il verdetto del tribunale del RAC pare indicare una strada chiara perché la FIA conceda a Lauda due punti gratis (cioè senza dedurre dal punteggio di altri conduttori). In Inghilterra è convinzione diffusa che sarà questo l'esito del reclamo e che si tratterà dell'unica decisione equa.

David Hodges