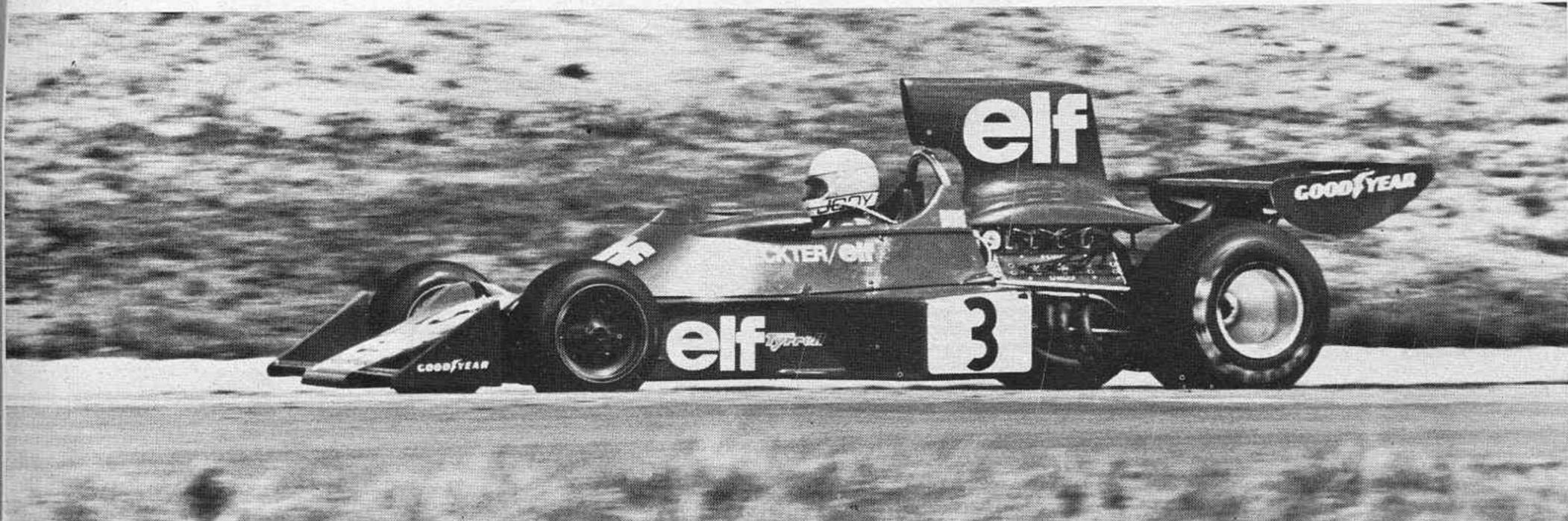


**ANDERSTORP**  
ha giovato solo  
a **FITTIPALDI**

V8 log-cans  
**domenica SPRINT**

**SETTE Gran Premi '74 SEI vincitori!**



**DALL'INVIATO**

**ANDERSTORP** - E' toccato a Jody Scheckter, stavolta, allungare la lista dei vincitori di grandi premi di questa stagione, che continua ad essere sorprendente. Dopo sette gare abbiamo sei piloti vittoriosi, e proprio non sappiamo quando le cose si stabilizzeranno, in modo da avere le idee concrete sul come le corse possono svolgersi. Il campionato è ancora tutto da disputare, e tutto può accadere, ma probabilmente questa corsa svedese, che gli organizzatori hanno avuto il buon gusto di non « vendere » totalmente, perché si chiamava « Texaco Grand Prix of Sweden », e non soltanto « Texaco Grand Prix », questa corsa permette di trarre alcune conclusioni interessanti, anche se non definitive.

Hanno vinto le Tyrrell, confermando uno stato di grazia che si era già avvertito a Monaco e che qui ha trovato modo di esprimersi in maniera totale, con una doppietta che ci riporta ai fasti stewartiani. Non è stato dunque un fatto casuale, e vedrete che le prossime gare ribadiranno questa condizione di eccellenza, pur se sarebbe azzardato dire che adesso le Tyrrell sono nettamente superiori ed imbattibili.

Si era detta pressoché la stessa cosa delle Ferrari dopo le belle prestazioni del-

I piloti **TYRRELL** non si fanno la « forca » tra loro

**DEPAILLER**  
rispetta  
**SCHECKTER 1°**

l'inizio della stagione e la doppietta di Madrid, ma si è poi visto come le cose siano andate in modo diverso da quello che pareva logico supporre. Quindi niente affermazioni tassative, però la constatazione di una progressione costante che ha portato le nuove Tyrrell 007 al livello più alto, ed i loro piloti a poter correre con molta tranquillità.

Ciò significa che il lavoro dei tecnici di Tyrrell e quello di Ken Tyrrell sui piloti sta dando i frutti che già si erano avvertiti nettamente con la ascesa di Cevert a fianco di Stewart, il che in altre parole significa che la Tyrrell è una squadra che le cose le fa sempre bene.

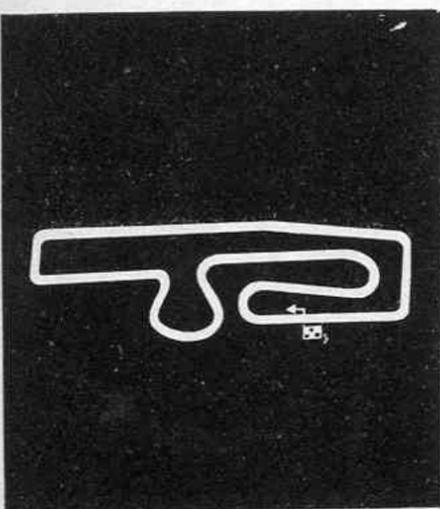
Dunque, a parte le considerazioni cabalistiche sul cambio di vincitore ad ogni gara (il che pare sia diventato regola) restano quelle sensate di una realtà Tyrrell che bisognerà bene affrontare sempre.

Vittoria in doppietta della Tyrrell e malanni in doppietta per le Ferrari, che tuttavia in pista sono state le macchine uniche avversarie degne delle due di testa. I malanni in doppietta, con la loro somiglianza (a parte la rottura della sospensione su quella di Lauda, che può essere dovuta a qualche urto contro i cordoli), dicono che ci sono delle cose da

**Franco Lini**

**CONTINUA A PAGINA 24**





# G. P. SVEZIA

gara internazionale di velocità valida quale settima prova del campionato mondiale conduttori di Formula 1. Circuito di Anderstorp (Goteborg), di 4.018 metri. 80 giri pari a 321.440 km. 9 giugno 1974.

## Così (in 26) al via

Jody Scheckter (Tyrrell-Ford) 1'25"076	Patrick Depailler (Tyrrell-Ford) 1'24"758
Clay Regazzoni (Ferrari B3) 1'25"276	Niki Lauda (Ferrari B3) 1'25"161
James Hunt (Hesketh-Ford) 1'25"556	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) 1'25"390
Jean-Pierre Jarier (UOP-Shadow) 1'25"725	Jacky Ickx (Lotus-JPS) 1'25"650
Carlos Reutemann (Brabham-Ford) 1'25"962	Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'25"938
Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'26"480	Mike Hailwood (Yardley-McLaren) 1'26"040
John Watson (Brabham-Ford) 1'27"100	Jean-Pierre Beltoise (BRM 201) 1'26"813
Reine Wisell (March-Ford) 1'27"382	Graham Hill (Lola-Embassy) 1'27"173
Guy Edwards (Lola-Embassy) 1'27"407	Vittorio Brambilla (March-Beta) 1'27"390
Rikki Von Opel (Brabham-Ford) 1'27"690	Henri Pescarolo (BRM 201) 1'27"503
Bertil Roos (UOP-Shadow) 1'28"298	Jochen Mass (Surtees-Fina) 1'28"119
Leo Kinnunen (Surtees-Fina) 1'29"387	Carlos Pace (Surtees-Fina) 1'28"574
Tom Belso (Iso-Marlboro) s. 1	Vern Schuppan (Ensign-Ford) 1'29"480

## Così (in 12) al traguardo

1. Jody Scheckter (Tyrrell-Ford), 80 giri in 1'58'31"39, media 162,723 kmh; 2. Depailler (Tyrrell-Ford) 1'58'31"771; 3. Hunt (Hesketh-Ford) 1'58'34"716; 4. Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'59'24"898; 5. Jarier (UOP-Shadow) 1'59'47"794; 6. Hill (Embassy-Lola) a 1 giro; 7. Edwards (Embassy-Lola) a 1 giro; 8. Belso (Iso-Marlboro) a 1 giro; 9. Von Opel (Brabham-Ford) a 1 giro; 10. Brambilla (March-Beta) a 1 giro; 11. Watson (Brabham-Ford) a 3 giri; 12. Schuppan (Ensign-Ford) a 3 giri.

## Imbattuti i primati

● Sulla distanza: Jody Scheckter, media 162,723. Primato imbattuto: Denis Hulme (McLaren-Yardley M 23), media 165,200 (1973).

● Sul giro: Patrick Depailler, in 1'27"262, media 165,880 kmh. Primato imbattuto: Denis Hulme (McLaren-Yardley M 23) 1'26"148, media 168,200 (1973). (Il tracciato quest'anno prevedeva una variante).

## La nostra pagella dei protagonisti

Scheckter, Depailler, Hunt, Brambilla ●●●● - Fittipaldi, Jarier, Watson, Reutemann, Ickx, Regazzoni, Lauda ●●●● - Hill, Edwards, Wisell, Hulme, Mass ●●● - Belso, Von Opel, Schuppan ●● - Non classificabili: Pace, Peterson, Kinnunen, Hailwood, Beltoise, Roos, Pescarolo.

● La prossima prova del mondiale piloti sarà il Gran Premio d'Olanda, in programma il 23 giugno a Zandvoort.

## I RITIRI QUANDO PERCHÉ

Lauda	70. giro	rottura suspens. post. destra
Wisell	60. giro	rottura sospensione posteriore
Hulme	57. giro	rottura suspens. post. sinistra
Mass	54. giro	uscita di strada
Reutemann	30. giro	mancanza pressione benzina
Ickx	28. giro	avarie elettriche ed al cambio
Regazzoni	24. giro	rottura del cambio
Pace	15. giro	rottura del cambio
Peterson	9. giro	avarìa alla trasmissione
Hailwood	9. giro	rottura del motore
Kinnunen	8. giro	rottura del motore
Beltoise	3. giro	rottura del motore
Roos	2. giro	rottura del cambio
Pescarolo	1. giro	principio d'incendio

## CONTINUAZIONE DA PAG. 23

rivedere, se le condizioni della corsa diventano durissime come sono state qui. E per le Ferrari, che dopo le prime belle corse della stagione, con piazzamenti in serie, con la vittoria di Madrid e con la dimostrazione di Montecarlo, erano diventate le macchine-faro, quel che è accaduto ad Anderstorp è allarmante. E' chiaro che vi si potrà porre riparo, anche se adesso il ritmo dei Grandi Premi non lascia molto respiro, ma il cedimento dei due cambi di velocità deve preoccupare, se si vuole mantenere una posizione di preminenza almeno nei riguardi del resto del plotone. A Maranello ci staranno già pensando di certo.

La doppia sfilata delle Tyrrell sulla linea del traguardo, tuttavia, è ancor più allarmante per gli altri. Se alla Ferrari possono contare sulla potenza dei motori e sulla tenuta di strada che è sempre buona, per almeno ribattere alle aumentanti qualità della Tyrrell, nelle altre squadre ci sono problemi ben più grossi da risolvere. Sia alla Lotus che deve arrabattarsi con le macchine che parevano pensionate e che stanno tamponando una situazione imprevista (la non rispondenza del nuovo modello alle speranze), sia alla McLaren nel suo complesso, si tratti delle Texaco-Marlboro di Fittipaldi e Hulme o

# BRAMBILLA era quinto all'inizio dell'ultimo GIRO!...

modifica molto la situazione del Campionato che rimane aperto ad ogni soluzione, pur se Emerson Fittipaldi, che avrebbe di che lamentarsi per la sua macchina un poco « ballerina » in ultima analisi è stato il maggior beneficiario di questa corsa.

Salutiamo con grandissimo piacere la eccellente prova non soltanto di grinta e di buona guida, ma anche di intelligente maturità, che ci ha fornito Vittorio Brambilla. I cinque punti nella nostra clas-



Trionfo per i « pupilli » di Tyrrell, Scheckter e Depailler, che hanno ottenuto in Svezia una doppietta insperata anche dopo i bei risultati precedenti

della Yardley di Hailwood.

Sia alla Brabham che ha in Reutemann un pilota capace di vincere sempre e che deve ogni volta accumulare delusioni per una evidente carenza di preparazione che è mortificante per l'uomo che in questo momento è certo in gran forma. Sia infine alle altre squadre che sono sempre in arrancata per tentare di tenere il ritmo buono.

L'unica squadra che ci sembra sia all'altezza, per il momento; è quella privata di Hesketh, che ha una buona macchina ed un molto buon pilota, pur se i risultati non vengono come dovrebbero. Lo stato di equilibrio che finora aveva informato le gare del campionato si è rotto, col progredire delle Tyrrell e dei suoi piloti. Ora c'è già chi azzarda il pronostico deciso di Scheckter campione del mondo, il che ci pare esagerato, ma in sostanza quel che è vero è che l'ascesa della coppia Scheckter-Depailler ha messo un poco in crisi tutti. Staremo a vedere se le prossime corse confermeranno questo stato di cose oppure se continuerà l'andazzo di questo 1974 abbastanza imprevedibile, con qualche altra novità clamorosa.

Per adesso salutiamo con piacere il ritorno alla vittoria delle Tyrrell. Il successo di Scheckter che così ha vinto il suo primo Gran Premio, in fondo non

sifica in pagella non sono sentimentali. Brambilla è stato davvero uno dei migliori uomini della corsa svedese, nonostante le sfavorevoli condizioni preventive, per le poche prove che ha potuto fare. Dal fondo dello schieramento ha risalito le posizioni con decisione, ponendosi in caccia di gente che si chiama Hulme e Fittipaldi, due ex campioni del mondo, ed è stato molto.

Guardate il tempo del suo miglior giro e guardate quello degli altri e vedrete che non esageriamo. Brambilla ha avuto una sfortuna incredibile, restando senza olio a un giro della fine. Una sfortuna che ha lasciato tutti stupefatti, e non soltanto nel clan italiano. Non ha così avuto due punti mondiali cui aveva diritto per conquista sul campo, ma ciò non toglie nulla alla sua prestazione, fatta di qualità ma soprattutto di intelligenza.

Degli altri, oltre al vincitore Scheckter dobbiamo dire un gran bene di Depailler e di Hunt. Depailler ha saputo conservare la calma riflessiva che gli ha impedito il colpo di testa del possibile superamento del compagno, cosa che noi sappiamo quanti altri avrebbero saputo fare. Si è visto chiaramente che poteva andarsene, quando Scheckter si è trovato in difficoltà, ma ha preferito rinunciare al possibile momento di gloria di una vittoria, per restare fedele alle disposizioni

10 giri	20 giri	30 giri	40 giri	50 giri	60 giri	70 giri
Scheckter						
Depailler						
Lauda	Lauda	Lauda	Lauda	Lauda	Lauda	Hunt
Regazzoni	Regazzoni	Hunt	Hunt	Hunt	Hunt	Fittipaldi
Reutemann	Hunt	Fittipaldi	Fittipaldi	Fittipaldi	Fittipaldi	Brambilla
Hunt	Reutemann	Hulme	Hulme	Hulme	Brambilla	Jarier
Jarier	Jarier	Brambilla	Brambilla	Brambilla	Jarier	Hill
Ickx	Fittipaldi	Jarier	Jarier	Jarier	Wisell	Edwards
Fittipaldi	Hulme	Wisell	Wisell	Wisell	Hill	Belso
Hulme	Brambilla	Watson	Hill	Hill	Edwards	Von Opel

utili alla squadra. Noi riteniamo Depailler pilota più raffinato di Scheckter, e lo dimostrano i fatti, che sono lo stile in pista ed il rispetto per la macchina. L'avvenire dirà se abbiamo visto giusto.

James Hunt è stato a lungo « frenato » dalla Ferrari di Lauda, che era difficile da superare perché quel che perdeva in curva, date le condizioni, lo recuperava facilmente nelle accelerazioni migliori del motore dodici cilindri. Quando Lauda si è fermato, Hunt è potuto partire in cac-

cia di gloria ed è arrivato a ridosso dei due della Tyrrell. La sua è stata una corsa molto bella, ed il premio « Rouge et Blanc » che gli hanno attribuito è meritato, anche se lo meritava pure Brambilla.

Lauda è stato bravissimo come sempre e stavolta si è superato, perché è riuscito a tenere un ritmo elevato, nonostante che da una quindicina di giri la sospensione della sua macchina si fosse alterata, fino a che ha pressoché ceduto

totalmente. Ciononostante egli ha continuato la sua gara, stringendo i denti e tenendo il volante con rabbia, a correggere le imprevedibili reazioni della macchina. Non ha potuto far nulla contro il successivo blocco del cambio, ma quanto ha fatto basta a dargli molte lodi.

E infine, dei migliori, ecco Reutemann, che anche stavolta ha dovuto piegarsi ad una deficienza di preparazione della sua macchina, un fatto che si ripete troppo spesso perché sia casuale. Ed è peccato

perché Reutemann in questo momento è davvero tra i più in forma. Peterson e Ickx si sono battuti benissimo, come ha fatto Fittipaldi, ma proprio con le loro macchine non si poteva far di più.

Adesso andremo a Zandvoort, per arrivare a metà del cammino di questo Campionato mondiale supereccitante. Chissà cosa accadrà?

f. l.



Ritratti assieme ai box dello Scandinavian Raceway, due protagonisti sfortunati di questo GP di Svezia. Peterson, dopo un inizio sfolgorante, si è dovuto ritirare, così come Regazzoni che era 4.

## Classifica mondiale F. 1

DOPO 7 PROVE	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONTECARLO	SVEZIA	TOTALE
Fittipaldi	—	9	—	4	9	2	3	27
Regazzoni	4	6	—	6	3	3	—	22
Lauda	6	—	—	9	6	—	—	21
Scheckter	—	—	—	2	4	6	9	21
Hulme	9	—	—	1	1	—	—	11
Depailler	1	—	3	—	—	—	6	10
Beltoise	2	—	6	—	2	—	—	10
Peterson	—	1	—	—	—	9	—	10
Reutemann	—	—	9	—	—	—	—	9
Hailwood	3	2	4	—	—	—	—	9
Jarier	—	—	—	—	—	4	2	6
Stuck	—	—	2	3	—	—	—	5
Ickx	—	4	—	—	—	—	—	4
Hunt	—	—	—	—	—	—	4	4
Pace	—	3	—	—	—	—	—	3
Merzario	—	—	1	—	—	—	—	1
Watson	—	—	—	—	—	1	—	1
Hill	—	—	—	—	—	—	1	1

Anche  
in gara  
il miglior  
tempo  
a  
Depailler

Depailler	1'27"262
Scheckter	1'27"470
Hunt	1'27"522
Peterson	1'28"057
Brambilla	1'28"196
Hulme	1'28"334
Fittipaldi	1'28"394
Lauda	1'28"437
Regazzoni	1'28"539
Edwards	1'28"640
Reutemann	1'28"687
Watson	1'28"804
Jarier	1'28"815
Wisell	1'28"887
Ickx	1'29"022
Hill	1'29"646
Belso	1'29"686
Von Opel	1'29"700
Hailwood	1'29"764
Mass	1'30"309
Pace	1'30"695
Schuppan	1'30"951
Kinnunen	1'30"968
Beltoise	s.t.
Roos	s.t.
Pescarolo	s.t.

## La chicane non ha rallentato molto

ANDERSTORP - Decisa soltanto qualche settimana fa, dopo una delle ispezioni della GPDA e della commissione circuiti è stata costruita una variante al circuito, una specie di lunga « esse » destra-sinistra-destra che ha modificato il disegno della curva ad angolo retto, molto larga, che è alla fine del rettilineo più lungo, quello che serve anche da pista di atterraggio per gli aerei che vengono ad Anderstorp. La decisione di utilizzare questa variante è stata presa soltanto una settimana fa, anche per insistenza dei piloti, e così è entrata in funzione. In sostanza non ha dato i risultati sperati, almeno nella misura prevista, perché lo scopo era di rallentare notevolmente la velocità di ingresso nel breve rettilineo perpendicolare alla dirittura di arrivo, e quindi anche la velocità di uscita sul rettilineo di arrivo.

Si pensava che questa variante fosse tale da obbligare all'uso della seconda marcia, ma in realtà l'hanno tutti percorsa in terza quasi a fondo, mentre prima la curva corrispondente si faceva in quarta a metà gas. Di conseguenza non vi è stato un gran rallentamento e la differenza la si può valutare in poco più di un secondo. La velocità di uscita sul rettilineo delle tribune principali è rimasta pressoché invariata.

In compenso la variante ha messo qualcuno in difficoltà per troppa confidenza, e durante le prove sono stati in parecchi a dover prendere la « scappatoia » del vecchio tracciato, essendo arrivati « lunghi ». Come è stato il caso di Regazzoni che vi ha danneggiato il musetto contro le balle di paglia rivestite di plastica rossa, che delimitavano la zona di reingresso alla pista vera e propria e che sono disposte a sbalzo per impedire il ritorno veloce sulla traiettoria normale.

Soltanto il pilota inglese nel finale ha saputo attaccare le TYRRELL

# «Bloccato» da LAUDA 3" troppo tardi l'attacco di HUNT

ANDERSTORP - Note di cronaca limitate, contrariamente a quel che si poteva presumere dati i precedenti di questa gara. L'anno scorso avevamo assistito a una battaglia feroce, quest'anno ad una pressoché tranquilla passeggiata, con lo spezzettamento della gara in episodi isolati.

Al mattino durante le prove libere Tom Belso ha rotto la sua macchina, cosicché Frank Williams decideva di farlo correre sulla seconda Iso, il che significa che Robarts sarebbe restato a guardare. Belso ha così preso la macchina numero 20 che era di Merzario. La defezione di una Iso ha lasciato la porta ad una delle due macchine di riserva, e gli organizzatori hanno deciso di ammetterne due, facendo così partire anche Kinnunen e Schuppan: in totale sono quindi stati 26 i piloti al via.

Sole con qualche nuvola, e temperature decenti pur se con un poco di vento freddo. Via regolarissimo, ma Peterson ha fatto il furbo come al suo solito riuscendo a recuperare le due Ferrari che gli stavano davanti: e così, già alla prima curva egli era dietro le due Tyrrell di Scheckter e Depailler che erano scattati bene.

Già alla prima curva rallentava la BRM di Pescarolo, con lunghe fiamme nella parte posteriore: si fermava dopo nemmeno un chilometro ed i pompieri la spegnevano subito. Durante il primo giro si fermava anche la Shadow di Roos che così non poteva praticamente fare il suo esordio in Formula Uno. E dopo due giri si fermava anche la BRM di Beltoise, col motore rotto.

Al secondo passaggio la Lotus di Peterson riusciva a mettersi davanti alla Tyrrell di Depailler e comincia-

va così un accenno di battaglia, che però finiva presto perché anche Peterson doveva abbandonare all'inizio del nono giro. Così le posizioni diventavano chiare, con le due Tyrrell in testa, le due Ferrari di Lauda e Regazzoni a seguire e poi un gruppo nutrito guidato da Reutemann.

Brambilla riusciva a passare Watson al quarto giro e cominciava la rimonta che lo avrebbe portato poi alle spalle di Hulme e Fittipaldi: Hailwood rompeva al giro successivo e si ritirava. Ed anche nel gruppetto che seguiva le due Ferrari si verificavano dei frazionamenti perché Reutemann e Hunt lasciavano Jarier e gli altri. Mentre le due Tyrrell aumentavano il vantaggio la cosa più interessante di questa parte della corsa era il recupero di Brambilla che guadagnando quasi un secondo al giro sulle Texaco-Marlboro si portava sotto.

Al 15. giro si fermava Carlos Pace, che peraltro era nelle ultime posizioni e Scheckter dava la impressione di andarsene da solo. Nello stesso tempo Ickx perdeva terreno e doveva lasciare passare Fittipaldi, Hulme ed anche Brambilla. Ickx si fermava al box dove gli cambiavano l'accensione e ripartiva in ritardo di parecchio: poco dopo doveva fermarsi definitivamente.

Poco più tardi rallentava anche Reutemann e poi si doveva fermare essendo rimasto praticamente senza alimentazione per mancanza della pressione del carburante. Poiché Ickx si era fermato, Fittipaldi e Hulme hanno potuto camminare un poco di più e così hanno staccato Brambilla che si era accodato alle loro macchine.

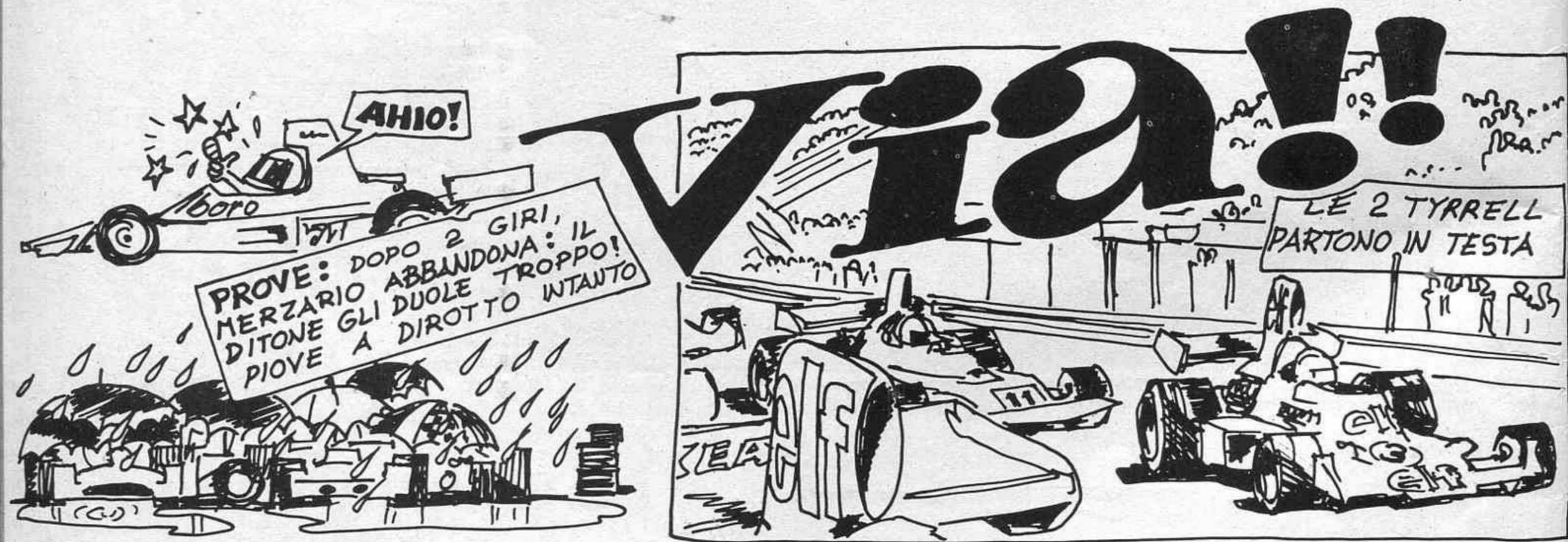
Al ventesimo giro Hunt era molto vicino a Regazzoni che nel frattem-

## Un RE nei boxes

ANDERSTORP - Tra la folla che, come al solito, gremiva i boxes ed i garages del Gran Premio, facendo a gomitate per vedere le macchine, i piloti, i meccanici al lavoro, c'era un giovanotto abbronzato e dal viso simpatico, che si distingueva dal resto della folla solo per essere vestito con un corretto «blazer» e non con Blue Jeans o Giacconi Multicolori. Era anche lui a far le gomitate, a farsi spintonare dai curiosi e dai cacciatori di autografi. Ed era il Re di Svezia, riconosciuto soltanto da quella piccola parte di gente che la sera precedente era stata al ricevimento ufficiale, anche quello molto democratico, che la municipalità di Anderstorp aveva organizzato nella «sporthalle» della cittadina.

Emerson Fittipaldi ha inaugurato una nuovissima tuta ininflammabile della nomex, tutto rosso fuoco molto leggera, costituita da tessuto speciale con una intercapedine di materiale coibente particolare, e trapuntata a quadretti come uno di quei cappottini da bambino che si vedono in giro adesso. Pare che la tuta sia efficace come le altre.

Mike Hailwood è venuto in Svezia via stradale, dall'Inghilterra, guidando una vecchia Rolls-Royce. E' stata una sfaticata, meno comoda dell'aereo, ma lo ha fatto con una intenzione precisa. «L'anno scorso Denny Hulme è venuto qui ad Anderstorp in Rolls-Royce, e poi è riuscito a vincere. Adesso io ho la macchina come la sua, ed ho voluto vedere se il sistema funziona anche per me. Per questo ho trovato la Rolls e mi sono fatto tutta questa strada». Ma per niente...



po aveva perduto molto terreno nei confronti di Lauda; poi, appena dopo, Jarier era raggiunto da Fittipaldi e Hulme che dovevano rallentare permettendo a Brambilla di farsi sotto un'altra volta. A questo punto anche Schectker pareva in difficoltà, tanto che perdeva una parte del terreno guadagnato nei confronti di Depailler.

Al 24 giro spariva Regazzoni, fermato col cambio rotto, contemporaneamente rientrava in pista Ickx che però continuava per poco. Mentre Depailler continuava a riavvicinarsi al compagno, Jarier rallentava, perché gli si era messo in funzione l'estintore automatico, che però non faceva spegnere il motore: perdeva così parecchie posizioni ed era passato da Fittipaldi, Hulme e Brambilla.

Al 29. giro, Reutemann rallenta e deve fermarsi definitivamente mentre Mass attardatissimo fa un poco da ostacolo alle due Tyrrell che si erano ricongiunte: Hunt recuperava anche su Lauda, ed è stato nel doppiare Belso e Mass che Lauda ha dovuto farsi riagganciare da Hunt, il che ha costituito una seconda coppia serrata dopo quella di testa. Il resto della cronaca è rappresentato dalle difficoltà da parte di Fittipaldi, Hulme e Brambilla nel superare i ritardatari.

Al 55. giro Mass esce di pista andando diritto alla curva che è dietro la torre di controllo, dove era ferma anche la BRM di Pescarolo. Si era afflosciata una gomma: pilota indenne. Sempre al 55. giro anche Hulme rallenta con la sospensione posteriore sinistra rotta e così Brambilla guadagna un altro posto. Qui si nota come Depailler sia nettamente meglio in pista di Schectker e ci

si domanda se lo passerà o no. Prevala la disciplina di squadra e Depailler resta dietro il compagno

Al 60. giro il distacco di Lauda ed Hunt è sceso a 16 secondi, mentre Fittipaldi è a 27 secondi dai primi due. al 61. giro Wisell si deve fermare prima della nuova chicane per aver rotto anche lui la sospensione Posteriore, e tre giri dopo Hunt passa Lauda che tenta di resistere ma che non ce la fa. Hunt si mette allora in caccia dei due primi, ma appare troppo tardi anche se riesce a recuperare terreno. Lauda sparisce dalla corsa al 70. giro fermandosi con la sospensione rotta ma anche col cambio bloccato come era accaduto a Regazzoni.

A questo punto la gente è tutta attenta al recupero di Hunt che diventa incalzante. Ogni giro egli si avvicina ai due di testa guadagnando vistosamente tanto che a tre giri dalla fine è davvero minaccioso. Non ce la farà, ed arriverà con tre secondi soltanto di scarto.

La gente è anche attenta alla gara di Brambilla che pare recuperare nei confronti di Fittipaldi, ma l'italiano è il più sfortunato di tutti e al penultimo passaggio arriva davanti alla linea di traguardo a ruota libera, col motore che non va più per mancanza di olio. La sfortuna è poi duplice perché non riesce a superare la linea di traguardo, fermandosi a un metro, cosicché anche se viene accreditato di 79 giri prima di lui sono stati classificati quelli doppiati. E così Brambilla perde anche il sesto posto che poteva essere comunque suo se appena la macchina riusciva ad avanzare di un metro e

f. l.

## Duecento GRAN PREMI l'obbiettivo di «BAFFO»

**ANDERSTOP** - Per Graham Hill e per la Firestone questo «Texaco Grand Prix di Svezia» ha rappresentato l'inizio di una nuova serie molto importante. Graham Hill col Gran Premio di Montecarlo ha raggiunto la quota assolutamente eccezionale di 175 Grandi Premi ufficiali disputati, quota che non è mai stata nemmeno avvicinata da nessun altro e che lui intende portare molto più in alto.

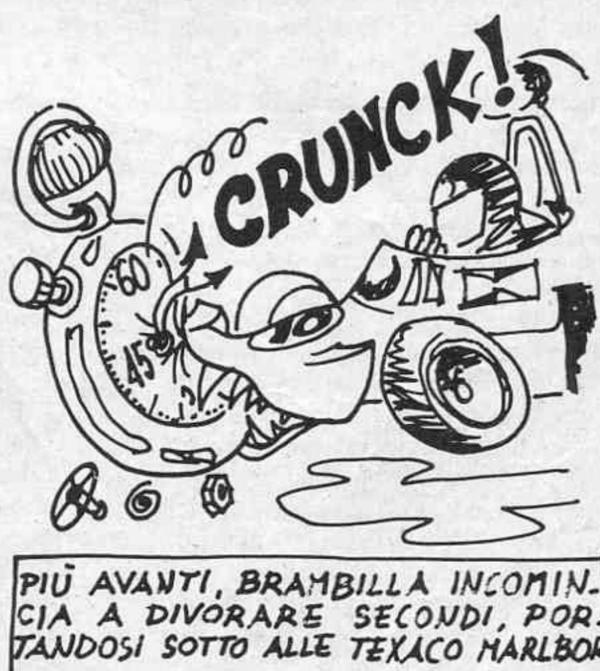
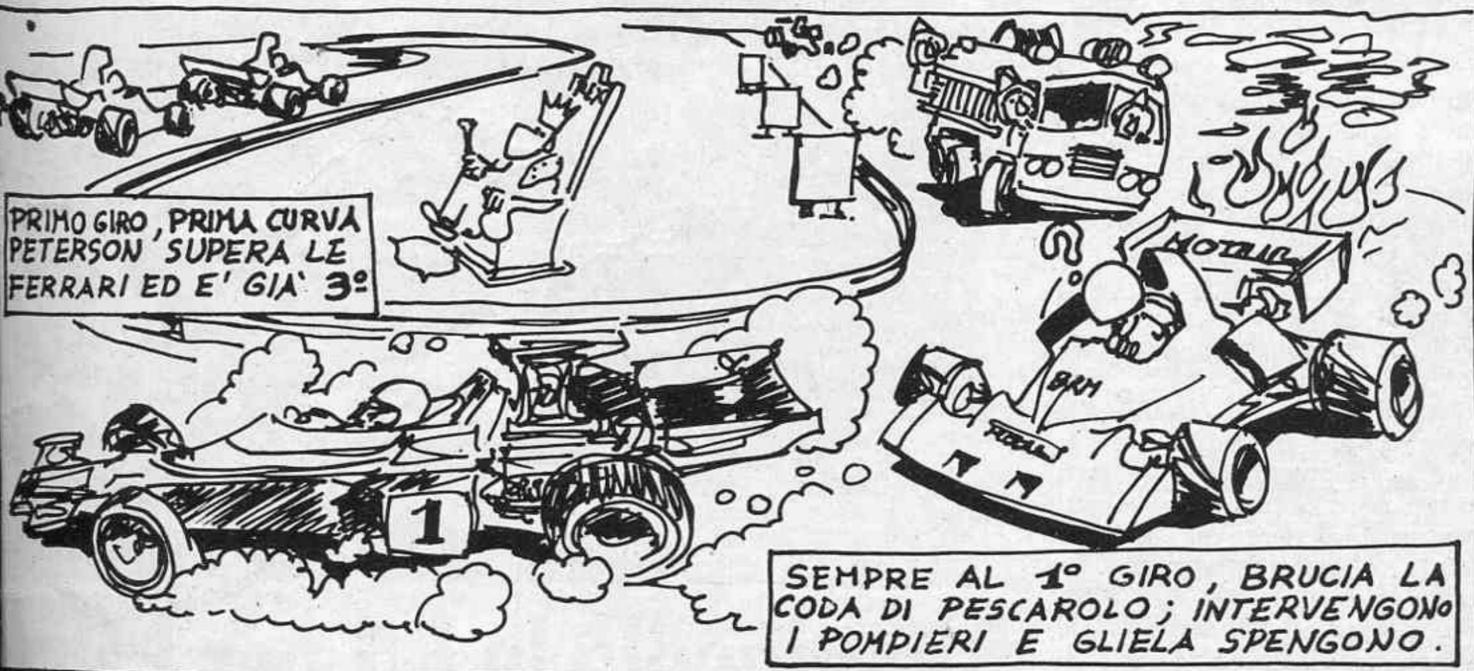
Era da tempo che sospettavamo che ci fosse una ragione ben precisa al fatto che Hill continuasse a correre malgrado non fosse più tra gli uomini di punta. Adesso ne siamo quasi sicuri, anche se lui non è esplicito a questo proposito: credo che Hill voglia arrivare ad aver disputato 200 Grandi Premi, il che lo farà passare alla storia dell'automobilismo sportivo come il detentore del primato assoluto di longevità agonistica. Oltre naturalmente per i tanti titoli di gloria che ha saputo conquistare, campionati mondiali, Indianapolis, Le Mans, eccetera.

Col Gran Premio di Svezia fanno dunque 176 i Grandi Premi di Hill. Gli amanti delle statistiche possono adesso cominciare a contare... fino a 200.

Per la Firestone la gara svedese è stata l'inizio della seconda centuria, perché a Montecarlo era stato raggiunto il centesimo Gran Premio di F. 1 con la Firestone presente. Non crediamo che la Firestone si sia posta un limite, al contrario di Graham Hill.

● Molto rumore, giovedì, attorno a Jacky Ickx, che non era ancora arrivato a Anderstorp. Chissà perché e chissà per quali origini, sono cominciate a circolare strane voci, che andavano sempre più ampliandosi, sul ritiro del belga. Qualcuno affermava che Ickx intendeva ritirarsi dalla squadra Lotus, perché insoddisfatto delle prestazioni delle macchine, o per qualche altra misteriosa ragione. Altri dicevano che Ickx aveva deciso di abbandonare completamente le corse.

L'unico a non sapere assolutamente niente di questi progetti era... Jacky Ickx, arrivato venerdì mattina presto e che ha appreso con abastanza sbalordimento di avere delle intenzioni di questo genere.



DEPAILLER ha sorpreso tutti col record

# Già nelle prove guai ai cambi FERRARI

ANDERSTORP - Quattro sessioni di prove in due giornate, per un totale di sei ore. Abbastanza quindi per fare tutti gli esperimenti che si voleva. Il venerdì tuttavia la pioggia e la pista bagnata hanno impedito un inizio

cuito con la pompa della benzina in avaria.

La seconda sessione di prove di venerdì è stata una formalità, con poca gente in pista, dato che le condizioni del tempo restavano abba-



Al posto di Merzario, ancora con la mano destra nei guai di Imola, sulla Iso-Marlboro n. 20 ci ha provato Robarts, anche se poi in gara è salito Belso

favorevole, anche se poco dopo l'orario previsto la strada si è pressoché asciugata, permettendo tempi di rilievo.

In pista subito tutti, ed anche Arturo Merzario, che ha voluto provare a guidare col dito indice destro ingessato: la guida era possibile, ma la mano gli doleva molto, non tanto nella guida quanto nelle manovre del cambio, e soprattutto nelle manovre che richiedevano spinta in avanti. Cosicché dopo un paio di giri, Merzario è sceso ed ha deciso di rinunciare a questo Gran Premio, poiché non avrebbe potuto far molto e soprattutto rischiava di essere di impiccio agli altri, nel caso che avesse sbagliato una manovra a causa del dolore.

Così Frank Williams decideva di dare la macchina di Merzario a Richard Robarts, e la seconda Iso era di Belso, come previsto. Altre novità tra i piloti: non c'era Stuck, impegnato a correre in F. 2 a Hockenheim, ed il suo posto alla March veniva preso da Reine Wisell.

Sulla seconda Shadow, accanto a Jarier, ha esordito Bertil Roos che si è fatto un nome con le corse delle formule «V» e super V (W) oltre che in F. 2.

Il tempo migliorato ha permesso qualche tempo di rilievo ed il migliore è stato Lauda con la Ferrari. Poi è caduta di nuovo la pioggia e così nessuno ha potuto far meglio. Da notare che la Ferrari di Regazzoni è stata leggermente danneggiata alla nuova chicane, impedendo allo svizzero di girare mentre la pista era nelle condizioni migliori. Mass ha rotto il motore dopo soltanto due giri e Brambilla è rimasto fermo sul cir-

stanza brutte e la pioggia continuava a cadere a tratti.

Il sabato il cielo era ancora pieno di nuvole nere e minaccianti ma la pioggia in sostanza non è venuta, salvo qualche goccia all'inizio. Così tutti hanno potuto girare bene, salvo Brambilla cui si è rotta ancora la cinghia della distribuzione, come era accaduto al Jarama.

Piccolo incidente a Robarts, che alla nuova chicane ha rotto il motore e si è poi bloccato, cosicché tutti si sono fermati dopo appena un quarto d'ora per aspettare che la pista fosse libera. I tempi della prima sessione sono risultati buoni, con Schekter velocissimo. Alla Ferrari hanno sperimentato molti tipi di gomme in varie combinazioni ed hanno anche avuto problemi coi rapporti del cambio.

Tutti hanno girato al meglio e a cinque minuti dalla fine Depailler con la Tyrrell ha compiuto la prodezza di scendere sotto il minuto e 25 secondi, sorprendendo tutti. Infatti mancava il tempo per tentare di controbattere la prestazione del francese che così è rimasto il migliore.

Probabilmente avrebbe potuto farlo Carlos Reutemann, che aveva ottenuto una bella serie di giri apprezzabili ma che, proprio mentre stava andando velocissimo, si è visto ostacolato da un'altra macchina nella lunga curva quasi circolare prima dei box ed ha così dovuto accontentarsi del tempo che leggete nella tabella.

Lo schieramento di partenza è ancora una volta molto serrato, con Depailler migliore di tutti, seguito da undici piloti nello spazio di un secondo.

Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato	
		I	II	I	II
DEPAILLER	Tyrrell-Ford 007	1'28''552	1'39''655	1'25''482	1'24''758
SCHECKETER	Tyrrell-Ford 007	1'27''539	1'44''135	1'25''076	1'25''532
LAUDA	Ferrari 312 B3	1'26''946	1'30''878	1'25''161	1'25''645
REGAZZONI	Ferrari 312 B3	1'30''385	1'30''244	1'25''276	1'25''683
REGAZZONI	Ferrari 312 B3 T	1'45''504	—	—	—
PETERSON	Lotus-JPS-Ford 72	1'27''444	1'29''194	1'25''535	1'25''390
HUNT	Hesketh-Ford 308	1'28''627	1'35''181	1'26''113	1'25''556
ICKX	Lotus-JPS-Ford 72	1'29''786	1'33''124	1'25''650	1'27''362
JARIER	UOP-Shadow-Ford DN 3	1'27''829	1'28''868	1'26''561	1'25''725
JARIER	UOP-Shadow-Ford DN 3 T	—	—	1'27''280	—
FITTIPALDI	Texaco-Marlboro-Ford M23	1'27''724	1'30''804	1'25''938	1'26''930
FITTIPALDI	Texaco-Marlboro-Ford T	—	—	—	1'25''960
REUTEMANN	Brabham-Ford BT 44	1'28''439	1'29''793	1'26''853	1'25''962
REUTEMANN	Brabham-Ford BT 44 T	—	—	—	1'28''331
HAILWOOD	Yardley-McLaren-Ford M23	1'28''211	1'44''135	1'26''040	1'26''192
HULME	Texaco-Marlboro-Ford M23	1'28''011	—	1'26''480	1'27''176
BELTOISE	BRM P 201	1'28''548	1'32''531	1'26''813	1'27''219
WATSON	Brabham-Hexagon-Ford 42	1'28''490	1'30''582	1'27''100	1'27''392
HILL	Lola-Embassy-Ford T 370	1'31''384	1'31''168	1'28''456	1'27''173
EDWARDS	Lola-Embassy-Ford T 370	1'31''504	1'34''861	1'28''494	1'27''407
BRAMBILLA	March-Beta-Ford 741	1'28''890	1'29''758	1'27''390	1'27''470
PESCAROLO	BRM P 201	1'32''907	1'33''753	1'28''381	1'27''507
VON OPEL	Brabham-Ford BT 44	1'30''997	1'33''789	1'27''690	1'28''649
BELSO	Iso-Marlboro-Ford 1R	1'26''268	1'31''794	1'28''790	1'27''889
MASS	Surtees-Fina-Ford TS 16	1'32''211	—	1'28''266	1'28''119
ROSS	UOP-Shadow-Ford DN 3	1'28''186	1'31''028	1'28''540	1'28''298
PACE	Surtees-Fina-Ford TS 16	1'30''193	1'30''954	1'28''574	1'28''737
ROBARTS	Iso-Marlboro-Ford 1R	—	1'34''200	1'28''930	—
KINNUNEN	Surtees-Fina-Ford TS	—	1'46''924	1'30''180	1'29''387
SCHUPPAN	Ensign-Ford MN 1/74	1'34''620	1'31''901	1'29''480	1'29''419
MERZARIO	Iso-Marlboro-Ford 1R	1'53''677	—	—	—

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



## Più piccola la F.1 per Lella

LONDRA - Come previsto da un certo tempo, è stato ufficialmente confermato a Londra che Lella Lombardi sarà iscritta al GP d'Inghilterra. Piloterà una Brabham ufficiale di riserva, col patrocinio soprattutto del gruppo Polymer, importante ditta inglese di gomma e materie plastiche. Gli altri patrocinatori saranno la Shellsport e Radio Luxembourg. Per il Gran Premio la vettura sarà affidata ai meccanici della Hexagon e al direttore corsa della Shellsport in F. 5000, Jackie Epstein.

Questi i fatti nudi e crudi. Webb, il maggior responsabile per questa guida, ha sottolineato: « Non è affatto un trucco pubblicitario bensì un genuino tentativo, ottenuto per meriti ». Pare che Ecclestone si sia dimostrato subito favorevole, quando è stato interpellato e gli si è chiesto di dare una vettura a Lella. Si suppone che la sua unica « riserva » sia stata la possibilità che la ragazza si qualifichi con un tempo migliore di quello di von Opel! Comunque, Bernie ha detto: « E' una guidatrice sicura e competente e non dovrebbe avere difficoltà nel qualificarsi ». Lella sarà appoggiata dalla Casa e la vettura è la 42-1/2, anche se pare possibile che sia disponibile

una BT44, (sarà iscritta come APG-Brabham). Ovviamente si dovranno fare modifiche all'abitacolo, dato che Lella è « il pilota » più piccolo visto nei recenti anni in un Gran Premio.

Si tratta di una gara a sé, non di un accordo, pure se Lella ha ammesso: « Mi piacerebbe di correre anche a Monza » (forse, se se la caverà bene a Brands, salterà fuori qualche patrocinatore). Nessuno prevede obiezioni da parte dell'Associazione di F. 1, se non altro perché Ecclestone è un potente socio di quell'ente.

Parlando con Lella, si ha la netta impressione che piloterà come ha fatto finora in F. 5000, conservando un buon margine di sicurezza. Quanto alle qualificazioni, dovrà naturalmente girare entro il 10% del pilota più veloce, ma questo non dovrebbe essere un grosso problema per lei.

Fra parentesi, per adesso non si sa ancora ufficialmente quante vetture saranno ammesse al via, ma si parla di 27.

E così, per il 20 luglio, abbiamo la previsione di vedere la prima conduttrice in una gara di campionato, dai tempi di Maria Teresa de Filippis.

d. b.

f. l.

La «76» ancora da test  
**Più pancia**  
 per la LOTUS  
 che non corre

ANDERSTORP - Quasi niente novità tecniche, in questa corsa. Solo alla Lotus si è visto del nuovo, sotto forma di una carenatura piuttosto curiosa applicata ai fianchi della Lotus 76, portata qui a fare da muletto e per poter proseguire le prove di messa a punto. Questa macchina comunque era dotata di frizione normale a pedale, anziché di quella elettromagnetica, perché la soluzione innovatrice è apparsa piuttosto in ritardo di messa a punto e per il momento è accantonata.

La Lotus 76 è stata dunque dotata di due specie di «cassoni» rettangolari ai lati, talché somigliava molto alla ISO ultima versione, ma le due parti in lamiera erano totalmente aperte sul davanti ed avevano l'evidente scopo di convogliare meglio l'aria ai radiatori laterali.

In prova la 76 è stata altrettanto veloce che la 72 attuale, ma non è ancora affidabile perché vi sono ancora da mettere a punto prettamente i sistemi di alimentazione, quelli di frenata e quelli di raffreddamento. Visto che la «vecchia» 72 di Maurice Phillippe è ancora molto buona, con le recenti modifiche, alla Lotus non hanno tanta fretta.

Alla MacLaren hanno provato ancora le differenti soluzioni di passo, mediante la interposizione di distanziali tra motore e cambio, ma la soluzione migliore è stata quella del passo lungo. Le variazioni di carreggiata hanno portato, a mantenere su quella anteriore le dimensioni origi-



Dopo aver provato la 76, cioè la JPS 9, Ronnie Peterson è poi partito in gara con la solita collaudata 72. E' stato fermato per rottura del cambio. Qui sopra, Scheckter chiede consigli al «vecchio» Hulme sul come vincere il GP di Svezia...

narie e su quella posteriore la dimensione di 67 pollici.

Entrambe le Surtees ufficiali avevano i nuovi giunti più robusti che a Montecarlo erano montati solo sulla macchina di Pace. Tuttavia alla Surtees i problemi non sono soltanto quelli della affidabilità della trasmissione, ma parecchi altri, tanto che le macchine appaiono sempre meno competitive.

Alla BRM due sole macchine, con la nuova P. 201 anche per Pescarolo. Migault è stato lasciato a riposo, ufficialmente perché non c'era la macchina per lui, dato che la P160 che aveva era stata troppo danneggiata a Montecarlo. E' probabile che abbiano voluto concentrarsi su due macchine, in modo da avere risultati migliori.

Novità anche nelle gomme, sia pure relative. La solita corsa alle mescole ed alle carcasse nuove, con parecchia confusione nelle teste dei piloti e dei tecnici per le scelte più appropriate, legate a piccolissime variabili, il che rende un poco fortunoso l'azzeccare le gommature migliori. Le Goodyear avevano tutte delle gomme su cerchi di 13 pollici di diametro, con 19 pollici di larghezza, mentre alla Firestone sono state utilizzate come con cerchi da 15 pollici di diametro oppure con cerchi da 13 pollici ma con sezioni radiali grandi. Visivamente le macchine con le gomme Firestone avevano pneumatici molto più alti di quelle con gomme Goodyear, tanto da farle apparire più strette in carreggiata, anche se in molti casi era un effetto ottico.

Il vecchio STUCK non ha potuto festeggiare il figlio sul traguardo F.2, anche negativo per la spedizione dei 7 italiani (8 Truffo)

# Jabouille guastafeste



A salutare la non improbabile vittoria ad Hockenheim di Hans Stuck junior, gli organizzatori avevano invitato il padre, famoso campione del passato. Ma ci ha pensato Jabouille (a sinistra) a guastare la festa in famiglia...

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

HOCKENHEIM - Jean Pierre Jabouille dopo tre anni di corse ce l'ha fatta a vincere la sua prima gara di F. 2: il successo è venuto a coglierlo proprio sulla pista di Hockenheim e questo per Hans Stuck è stato certo un affronto. Infatti il tedesco aveva un sorriso stereotipato mentre saliva sul palco dove gli organizzatori avevano fatto venire il suo vecchio padre evidentemente con la convinzione che ad Hockenheim il «secondo in più» nel piede di Hans non avrebbe conosciuto rivali, questa volta come due mesi fa.

Evidentemente però nel calcolo dei tedeschi, oltre ai temporalisti che hanno ridotto a meno della metà la strabocchevole folla della gara di aprile, non era stato messo nemmeno il fatto che da aprile ad oggi quelli della Elf hanno lavorato sodo e a lungo per colmare quello svantaggio che allora aveva fatto scrivere a qualcuno «campionato europeo o coppa March». Il merito dei tecnici della Alpine, o Elf come si chiamano per le solite questioni di sponsorizzazione perciò è grande soprattutto perché questo ritorno di Jabouille significa ridare vitalità ed interesse ad un campionato che sembrava fino a domenica scorsa esclusivo discorso della coppia regine Stuck-Depailler.

Invece ora dopo Lafitte a Salisburgo, Jabouille e tutti gli altri hanno chiarito che se quelli della March vogliono vincere il campionato d'ora in poi non avranno più vita facile. Stuck ha ammesso onestamente al termine della seconda batteria, la cui fine è stata anticipata al quindicesimo giro per un rovescio di pioggia scaricatosi sul tracciato, che la sua vettura andava alla perfezione e che quindi la vittoria di Jabouille era solo merito del francese e della velocità della Elf. Quanto le Elf abbiano beneficiato del maxi alettone d'altronde è stato dimostrato anche dal giovane Tambay che finché non è stato tradito prima da un testa-coda e poi dal motore era addirittura in seconda posizione.

Oltre a questi però si è anche visto che le March, se curate possono dare soddisfazione anche ai privati come appunto è il caso di Lafitte e Paoli che ora sono sempre fra i primi. In crescendo anche le Chevron mentre le Surtees dopo Salisburgo no-

stante la presenza di Surtees in persona hanno ancora qualcosa che le tengono al di sotto delle rivali.

Infine gli italiani: per la prima volta si sono visti in pista tutti e sette. Al via erano in sei perché Carlo Giorgio non si era qualificato, però all'arrivo sono solo

hanno fatto veramente cose egregie per restare all'altezza dei migliori.

Note negative invece per quelli di Trivellato. Serblin ha avuto noie in tutte e due le batterie e come lui Bozzetto, Turizio e Martini.

Nel clan vicentino serpeggia ora un certo sconforto ma è umano anche se bisogna dire che forse qualche volta bisogna anche saper fare buon viso a cattivo gioco e non lasciarsi demoralizzare. Il caso della Elf dovrebbe insegnare a Trivellato qualcosa: è proprio quando non gira che bisogna rimboccarsi le maniche.

E allora poi si può sentire dire del miracolo Elf, che ha vinto ad Hockenheim, mentre invece chi ha visto sa che miracoli in questo campo non ce ne sono. Ed invece c'è solo lavoro, lavoro e lavoro.

Tito Zogli

## Arrivano gli aggiornamenti ai clienti MARCH

L'intervallo di soli sette giorni dalla gara di Salisburgo evidentemente non ha consentito ai tecnici di apportare profonde modifiche alle vetture. Fra le cose più interessanti c'è un tentativo di carenatura per i maxi alettoni delle Elf però solo sulla vettura di Serpaggi mentre quelle di Jabouille e di Tambay mantengono il traliccio nudo. Interessante è anche notare come Jabouille il più veloce del terzo della Elf abbia dopo varie prove ridotto praticamente a zero la portanza della sua appendice posteriore.

Fra le March invece la vera novità è che Herd, dopo le sfuriate dei clienti si è finalmente deciso a portare un po' di materiale per aggiornare le vetture private che pur essendo del 1974 rispetto a quelle ufficiali sembrano di dieci anni fa. Fra i primi a usufruire delle modifiche che consistono principalmente in musetto più lungo, alettone posteriore arretrato e pance laterali gli italiani che si appoggiano a Trivellato come Serblin, Bozzetto, Martini e Turizio. Gli azzurrini della CSAI invece hanno ancora le vetture con la carrozzeria con cui apparvero all'inizio dell'anno.

Classifica EURO F. 2	MONTJUCH	HOCKENHEIM	PAU	SALISBURGO	HOCKENHEIM	TOTALE
Stuck	9	9	—	—	4	22
Laffite	—	—	6	9	6	21
Depailler	6	3	9	—	—	18
Jabouille	4	—	3	—	9	16
Leclere	1	4	2	—	2	9
Purley	—	—	1	6	—	7
Sutcliffe	2	—	4	—	1	7
Watson	—	6	—	—	—	6
Tambay	—	2	—	3	—	5
Dohlem	—	—	—	4	—	4
Serblin	3	—	—	—	—	3
Pryce	—	—	—	—	3	3
Flammini	—	—	—	2	—	2
Roos	—	1	—	—	—	1
Palm	—	—	—	1	—	1

in due e questo testimonia la giornata-no che hanno avuto i nostri ragazzi. Il migliore questa volta è stato Truffo arrivato ottavo: undicesimo è giunto Flammini. Il romano ha pagato la sua foga nella partenza della prima batteria con un minuto di penalizzazione, e poi con uno scontro con Paoli e quindi la sua classifica è stata compromessa. Truffo invece ha sempre corso con giudizio e forse con un po' più di fortuna avrebbe potuto anche piazzarsi meglio: d'altronde bisogna considerare che le due vetture della CSAI erano le uniche a non essere state aggiornate e quindi i piloti

## COSI' (IN 30) AL VIA

Hans Stuck (March) 2'00''1	J.-P. Jabouille (Elf 2) 2'00''8
Jacques Laffite (March) 2'01''9	Jacques Coulon (March) 2'02''0
Tom Price (Chevron) 2'02''1	Patrick Tambay (Elf 2) 2'02''4
J. P. Paoli (March) 2'03''0	Michel Leclere (March) 2'03''4
Dieter Quester (Chevron) 2'03''4	David Purley (Chevron) 2'03''6
M. Flammini (March) 2'03''8	Derek Bell (Surtees) 2'04''1
G. Serblin (March) 2'04''1	Duilio Truffo (March) 2'04''1
Alain Cudini (Elf 2) 2'04''3	Andy Eutcliffe (March) 2'04''4
José Dohlem (Surtees) 2'04''5	Giancarlo Martini (March) 2'04''6
B. Gubelmann (March) 2'04''8	M. Kuwashima (March) 2'05''1
Alain Serpaggi (Elf 2) 2'05''2	Gunnar Palm (GRD) 2'05''2
Henri Salomon (March) 2'05''3	Dieter Basche (March) 2'05''3
Paolo Bozzetto (March) 2'06''6	Cosimo Turizio (March) 2'06''6
David Walker (March) 2'07''1	Rolf Siegrist (Brabham) 2'07''7
C. Bourgoignie (GRD-Ford) 2'07''8	André Pillon (March) 2'08''4

## COSI' (IN 19) ALL'ARRIVO

RHEIN POKAL - Gara internazionale di F. 2 valevole per il campionato europeo - Hockenheim, 9 giugno  
PRIMA MANCHE

1. Jean Pierre Jabouille (Elf) 20 giri in 40'56''3 media kmh 199,01; 2. Laffite (March) 40'57''; 3. Stuck (March) 41'07''9; 4. Pryce (Chevron) 41'08''2; 5. Kuwashima (March) 41'14''6; 6. Cudini (Elf) 41'15''; 7. Tambay (Elf) 41'16''7; 8. Sutcliffe (March) 41'59''7; 9. Leclere (March) 42'00''4; 10. Bell (Surtees) 42'01''; 11. Truffo (March) 42'07''6; 12. Dohlem (Surtees) 42'08''3; 13. Coulon (March) 42'13''4; 14. Martini (March) 42'32''3; 15. Binder (March) 42'47''5; 16. Basche (March) 42'53''3; 17. Purley (Chevron) 42'54''6; 18. Gubelmann (March) 42'59''9; 19. Flammini (March) 43'06''4; 20. Paoli (March) 44'33''5; 21. Salomon (March) a 1 giro; 22. Turizio (March) a 1 giro; 23. Serblin (March) a 1 giro; 24. Bozzetto (March) a 2 giri.

### SECONDA MANCHE

1. Jean-Pierre Jabouille (Elf) in 30'47''6, media kmh 198,430; 2. Stuck (March) 30'53''4; 3. Purley (Chevron) 30'55''7; 4. Laffite (March) 30'59''; 5. Pryce (Chevron) 31'14''7; 6. Leclere (March) 31'21''2; 7. Coulon (March) 31'25''7; 8. Sutcliffe (March) 31'30''; 9. Paoli (March) 31'36''1; 10. Truffo (March) 31'41''4; 11. Dohlem (Surtees) 31'42''9; 12. Serpaggi (Elf) 31'54''1; 13. Binder (March) 32'18''6; 14. Flammini (March) 32'19''; 15. Walker (March) 32'19''3; 16. Gubelmann (March) 32'19''6; 17. Basche (March) 32'43''; 18. Salomon (March) 32'49''1; 19. Bozzetto (March) 34'05''3; 20. Cudini (Elf) a 1 giro.

### CLASSIFICA FINALE

(per somma di tempi)

1. Jean-Pierre Jabouille (Elf) 35 giri in 1.11'43''9, media kmh 198,760; 2. Laffite (March) 1.11'56''; 3. Stuck (March) 1.12'01''3; 4. Pryce (Chevron) 1.12'22''9; 5. Leclere (March) 1.13'21''6; 6. Sutcliffe (March) 1 ora 13'30''7; 7. Coulon (March) 1.13'39''1; 8. Truffo (March) 1.13'49''; 9. Dohlem (Surtees) 1.13'51''2; 10. Binder (March) 1.15'16''1; 11. Gubelmann (March) 1.15'19''5; 12. Flammini (March) 1.15'25''5; 13. Basche (March) 1.15'27''3; 14. Paoli (March) 1 ora 16'09''6; 15. Cudini (Elf) a 1 giro; 16. Purley (March) a 1 giro; 17. Salomon (March) a 1 giro; 18. Bozzetto (March) a 1 giro; 19. Walker (March) a 4 giri.

Giro più veloce: di Jabouille in 2'01''2, media kmh 202,200.

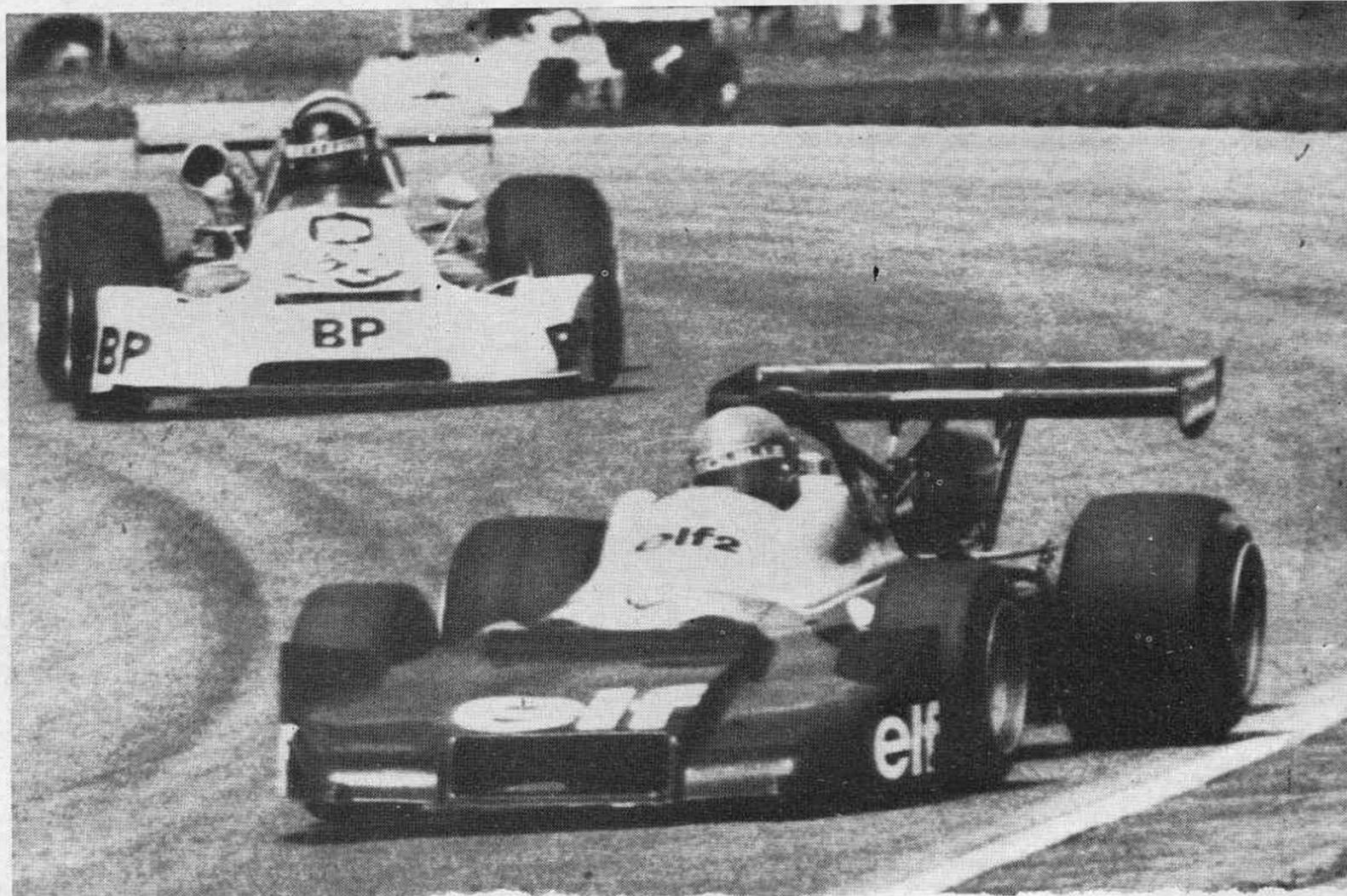
HOCKENHEIM - Ventinove dei trenta qualificati si allineano per il via della prima manche. Bourgoignie non parte, e Pillon sostituisce Binder. Al via Coulon parte con largo anticipo traendo forse in inganno anche Purley e Flammini che sono dietro di lui. Morale i tre vengono penalizzati di un minuto. Comunque al primo giro è subito Jabouille in testa seguito la Laffite, Tambay, Paoli, Stuck, Coulon, Serblin Pryce, Cudini, Leclere. La battaglia si accende subito ma mentre Jabouille con bella progressione prende il largo. Altrettanto non riesce a fare Stuck che invece deve fare miracoli per mantenere il quarto posto. Serblin deve subito lasciare il gruppetto per noie ai freni e si pone al comando del gruppo do-

# Dal minuto in più a FLAMMINI allo stop anticipato

forse non ha visto le bandiere centra in pieno la March del francese e le due scocche si piegano anche se i piloti riescono a

bay, Stuck, Leclere, Purley Serblin, Bell e Coulon. Serblin ha sostituito il musetto che gli si era rotto nella prima manche con quello che è di scorta e che è rosso essendo destinato in futuro alle vetture della CSAI.

Stuck fra mortaretti del pubblico ed acclamazioni, anche perché in questa batteria ha i rapporti giusti, riesce a portarsi in seconda posizione ma di più il tedesco non può fare perché per lui Jabouille e la Elf stavolta sono un miraggio. Mentre Tambay precede di un giro il ritiro di Martini (con il cambio rotto) fermandosi a sua volta con il motore fumante, Bell entra in testa-coda nella curva che immette ai boxes. Secondo l'inglese la causa è in una sospensione rotta. Intanto Laffite dietro ai



Jean-Pierre Jabouille, con la rinnovata Elf-BMW-Schnitzer, ha vinto da dominatore la seconda gara di F. 2 dell'anno ad Hockenheim. Nella foto, è seguito dalla March di Laffite, secondo arrivato. Da notare l'enorme alettone posteriore con il notevole sbalzo che è molto efficace anche con una incidenza molto vicina allo zero

ve sono Quester, Purley, Cudini, Flammini e Truffo.

Stuck che ha allungato i rapporti della quinta non riesce a stare al passo dei primi e quindi si divide con i denti, mentre invece Jabouille fila con una sicurezza impressionante davanti a Tambay, che è riuscito ad avvantaggiarsi su Pryce Laffite e Kuwashima, rinvenuto molto forte. Jabouille oltre alle doti della Elf ha dalla sua anche dei pneumatici Firestone che su questa pista si dimostrano preferibili ai Goodyear.

Nelle retrovie Bozzetto ha problemi con il motore mentre Turizio si è fermato per qualche secondo ai boxes per far verificare lo scarico rotto.

A cinque giri dalla fine Quester che è risalito in quarta posizione rompe il motore. Sul suo olio Paoli rallenta, Flammini che

terminare la batteria. Poco prima si era fermato anche Purley con un pistone del BMW rotto, cosa che era successa anche alla GRD dello svedese Palma. Leclere invece aveva dovuto rallentare per l'acceleratore bloccato. All'arrivo Jabouille precede Laffite, Stuck, Pryce, Kuwashima, Cudini, Tambay, Sutcliffe, Leclere, Bell e Truffo, primo degli italiani, dato che appunto Flammini è stato penalizzato.

Riparate alla meglio le scocche di Flammini e Paoli nell'intervallo, dopo che Flammini molto sportivamente ha chiesto scusa al francese, al via della seconda manches si presentano in 27; mancano tra gli altri Quester e Palm. Jabouille è sempre il più veloce alla partenza e questa volta nessuno cerca di fare il furbico. Al primo giro la Elf del francese precede Pryce, Laffite, Tam-

primi due viene impegnato severamente dalle due Chevron di Purley e Pryce. Truffo dal canto suo fa una corsa regolare in battaglia con Dohlem, Paoli e Serpaggi.

Al tredicesimo giro però il cielo che già nella prima batteria aveva risparmiato l'acqua per pochi secondi decide di anticipare la sua offensiva e scarica un vero diluvio sulla pista. Con le gomme slick sono subito tutti a malpartito, perciò la direzione di gara decide di anticipare la fine al quindicesimo giro. Jabouille passa così a rilento davanti alla bandiera a scacchi mentre Pryce perde la terza posizione a favore di Laffite per un doppio testa-coda nello stadio inondato d'acqua. Serblin si era ritirato al 10. giro con la pompa della benzina rotta.

Difficili già le prove  
per i sette italiani

## STOMMELEN rinuncia a far comparsa

SPECIALE PER AUTOSPRINT

HOCKENHEIM - Per la nota faccenda della crisi energetica le prove sono concentrate in un solo giorno, in tre turni, due al mattino il primo di mezz'ora ed il secondo di un'ora ed uno al pomeriggio di un'ora. Dei 40 iscritti alle verifiche se ne presentano 39 il che testimonia come finalmente l'Euro F. 2 è entrato nella fase « calda ».

Un tiepido sole accoglie la prima sessione di prove in pista: scendono quasi tutti fatta eccezione per Serblin che non ha la vettura pronta. Il più veloce è vettura perché quasi tutti preferiscono Stuck, ma i tempi sono ancora lontani dalle reali possibilità dei piloti e delle vetture perché quasi tutti preferiscono dedicarsi alla messa a punto.

Fra le poche cose da notare oltre al fatto che per la prima volta finalmente i sette italiani che hanno deciso di affrontare l'avventura dell'Euro F. 2 1974 sono tutti in pista, si nota che al volante della seconda March ufficiale (quella abitualmente di Depailler) c'è Leclère, transfuga occasionale dalla Elf. Alla March avrebbero voluto « assaggiare » il big della F. 3 Henton, ma la Elf ha fatto valere i suoi diritti di sponsor: Leclère è sostituito sulla Elf da Alain Cudini. Inoltre Rolf Stommelen è al volante della terza Surtees del Team Marlboro-Ecuador. Si tratta della vettura che a Salisbury era in prima fila con Schenken e che in alcune occasioni dovrebbe essere guidata da Emerson Fittipaldi. Sulla Surtees ufficiale invece c'è Derek Bell. Da notare che lo stesso John Surtees è presente per seguire la vettura, cosa strana considerato che in Svezia le sue Formula Uno non è che brillino per competitività.

Il secondo turno di prove è il più indicativo. Stuck fa sentire subito la sua autorità e vola in 2'00"1 alla media di 203,510 kmh subito al di sotto del suo limite che aveva stabilito due mesi fa in occasione della seconda prova del campionato. Lo seguono Coulon in 2'02" e Laffite in 2'02", Pryce in 2'02"1, Tambay in 2'02"4, Quester in 2'03"4, Jabouille in 2'03"4, Leclère in 2'03"6, Purley in 2'03"6 e Flammini in 2'03"8.

L'azzurro è il migliore degli italiani seguito immediatamente dal compagno Truffo in 2'04"1. Nel clan Trivellato Martini con 2'04"6 precede Serblin che ha girato in 2'04"7; degli altri mentre Turzio stenta a trovare l'affiatamento con la vettura, Bozzetto deve fermarsi dopo pochi giri con il motore rotto, imitato qualche istante dopo da Carlo Giorgio. Serblin poi si ferma sul percorso senza benzina e Martini a causa dell'allentamento dell'alettone posteriore.

Queste prove alla lunga però si rivelano decisive per lo schieramento di partenza infatti quando i piloti scendono in pista il cielo è coperto ed a tratti sulla pista scendono grosse gocce di pioggia che pur non bagnando completamente il tracciato contribuiscono a renderlo inagibile per lunghi spazi per le gomme slick. L'unico fra i big a spingere a fondo è perciò Jabouille, che con uno splendido 2'00"8 riesce a strappare la seconda posizione assoluta a Coulon che poi viene preceduto anche da Laffite, che scende a 2'01"9 in settima posizione si inserisce Paoli con la seconda March del Team BP a cui è stato modificato il muso con dei grossi rigonfiamenti sul centro e che nella mattinata non ha provato avendo dovuto cambiare il motore. Paoli gira in 2'03"8.

Fra gli italiani, mentre Bozzetto e Carlo Giorgio il quale tra le altre cose non ha nemmeno i meccanismi al seguito, non riescono ad avere pronte le vetture l'unico a spingere è Serblin che scende a 2'04"1 allo stesso livello di Truffo, al pari di Derek Bell. Stommelen invece, dopo aver tentato di supplire con la classe all'incredibile tenuta di strada della Surtees, per non rischiare una brutta figura davanti al suo pubblico decide di rinunciare alla F. 2 e di dedicarsi solo alla Capri turismo con cui è iscritto in una gara di contorno.



SALISBURGO - Sono più incapaci le autorità a varare dei regolamenti che rispecchiano la realtà delle competizioni o sono più bravi i costruttori a trovare sempre fra le pieghe delle norme il modo di aggirare gli ostacoli? Il quesito, non è inedito, ma ogni qual volta torna di attualità, lascia un po' tutti sgomenti e dubbiosi sulla validità di un « braccio di ferro » tra « controllori e controllati » che in ultima analisi si traduce poi in una ulteriore dose di rischio, (quasi che nelle corse automobilistiche non ce ne fosse già parecchio), solo per i piloti.

L'occasione per il pistolotto moralistico è fornita da due episodi che anche se nessuno a livello ufficiale si sente di collegare, hanno invece molte probabilità di essere in stretta dipendenza. Ci riferiamo alla comparsa la scorsa settimana, nella gara di F. 2 di Salisbury, valevole come quarta prova dell'europeo di F. 2, dei « maxi » alettoni posteriori sulle March ufficiali e sulle Elf ufficiali e all'incredibile incidente di cui è rimasto vittima all'inizio delle prove il francese Depailler con la sua March ufficiale, il quale, come è noto, in pieno rettilineo ad oltre 230 orari è improvvisamente decollato, concludendo fortunatamente la serie di ripetuti « tonneau » da un lato all'altro della pista senza un graffio.

Robin Herd, che in assenza del socio Mosley, rappresentava la March in Austria, ha rifiutato di commentare l'incidente, preferendo invece magnificare le doti delle nuove pancie laterali applicate sulle sue vetture che come precisava il progettista « aumentano molto la sicurezza per il pilota e quindi dovrebbero essere tra le modifiche che i privati possessori di March 742 per prime dovrebbero acquistare in futuro ».

Lo stesso Herd invece si teneva sul vago con i clienti che chiedevano il nuovo alettone. Evidentemente il neozelandese che la sua fama di progettista se l'è creata portandosi appresso un bagaglio di conoscenze maturate nel campo aeronautico, non ci tiene a che questo alettone prenda piede. Perché ovviamente, anche se sia lui che quelli della Elf hanno letto a fondo i regolamenti e quindi sono dalla parte della ragione, sentono nell'aria che quelli della CSI prima o poi si accorgeranno di aver preso una enorme cantonata.

Infatti per quanto incredibile possa sembrare, quando qualche mese fa la commissione sportiva varò le norme che regolavano le dimensioni degli alettoni posteriori sulle monoposto limitandone la sporgenza massima posteriore a non oltre un metro dal mozzo delle ruote, qualcuno di questi « soloni » pensò bene di specificare che queste misure servivano solo per le monoposto di F. 1. Infatti a Parigi c'era la ferma convinzione che nessun costruttore delle monoposto inferiori come la F. 2 e F. 3, dotate di motori al massimo al tetto dei 300 CV, avrebbe pensato di sfruttare la permissività dei regolamenti sulle dimensioni delle appendici alari posteriori perché le migliorie in aderenza al suolo del retrotreno posteriore non compensavano le perdite di potenza. La pratica, con la moda lanciata dalla March e ancora più segnatamente della Elf, il cui « traliccio » posteriore è veramente impressionante, ha smentito in pieno queste previsioni, perché nei « segreti » dell'aerodinamica i progettisti sembrano saperne veramente una più del diavolo.

Una scappatoia  
del regolamento

## Le maxi « ali » da vietare subito

A sinistra, per Hans Stuck questa gara a casa sua non è stata fortunata come la precedente, anche se resta per ora al comando della classifica del campionato di F. 2

Anche se queste conoscenze, per restare sul tema dia-bolico, alla lunga poi, sembrano insegnare solo le « pentole » dei probabili vantaggi ma non i « coperchi » di eventuali conseguenze negative allorché uno dei delicati ingranaggi che concorrono al complicato equilibrio aerodinamico non funzioni in sincrono con gli altri. Basti pensare ad una piccola cosa. Un alettone come quello della March 742 conferisce in funzione deportante secondo il progetto al retrotreno della vettura una forza abbastanza vicina al quintale di peso. E' evidente che se qualcosa modifica questa funzione, come ad esempio la semplice foratura di un pneumatico, l'alettone può divenire portante con eguale forza aerodinamica, e creare quindi le condizioni adatte per



Duilio Truffo, in Germania, è stato il migliore degli italiani: è giunto ottavo nella somma dei tempi

un vero e proprio decollo della vettura, come forse si è verificato nel caso dello spettacolare volo di Depailler.

Mentre non è il caso di immaginare a quali ulteriori assurdità potremmo assistere nelle prossime corse, soprattutto in F. 3 dove, i progettisti non sempre dispongono di quella preparazione che almeno si presuppone esista negli ingegneri di case qualificate.

Sembra infatti che qualche autorevole membro della CSI presente a Salisbury, abbia inviato in tutta fretta un rapporto a Parigi, perché si provveda al più presto (si parla di qualche settimana al massimo) a rivedere e correggere la dizione sulle misure degli alettoni delle « monoposto di F. 1 », togliendo quello scomodo « F. 1 », che farebbe rientrare nella categoria delle monoposto anche le F. 2 e le F. 3.

Speriamo che questa indiscrezione che abbiamo raccolto sia vera, altrimenti succede che Herd o qualcun altro riesce a piazzare un bel po' di « maxi alettoni » e poi qualcuno tira fuori la solita storiella che conviene riparlarne l'anno prossimo perché adesso si andrebbe incontro a impopolarità; in quanto i corridori hanno speso un bel po' di soldi per equipaggiarsi con il timone d'aereo o se preferite con « l'alettone a rimorchio ».