

NAZIONALE F. 1
subito riscatto
nel G.P. OLANDA

domenica SPRINT



LAUDA CON una gamba sola!...

I «gemini» Tyrrell, Depailler e Scheckter, che vediamo ad Anderstorp, nel fotocolor a sinistra, non hanno ripetuto l'impresa svedese, bloccati dalla doppietta Ferrari. Lauda e Regazzoni (foto sopra), hanno compromesso il primato di Fittipaldi che ha ribattuto ad una pungente battuta di Tramonti, meccanico ferrarista, ricordando... vicende calcistiche a noi poco favorevoli. Ma per Tramonti la Polonia val bene il trionfale doppio trionfo rosso

DALL'INVIATO

ZANDVOORT - E torniamo ad avere volti sorridenti, faccie felici. Noi e chi come noi segue con attenzione le cose delle corse e che almeno nelle faccende sportive dell'automobile trova motivi di soddisfazione, ma soprattutto la gente della Ferrari che in questo travagliato momento sta rialzando orgogliosamente la testa con dimostrazioni di efficacia che sono un vero balsamo.

Niki Lauda e Clay Regazzoni ai primi posti, nel Gran Premio d'Olanda che oggi è stata una grossa giornata tutta rossa. Una doppietta di quelle che non si limitano a rappresentare successo, ma che affermano una superiorità effettiva e decisa cui nessuno può controbattere argomentazioni.

E' stata una cosa davvero splendida, la cavalcata delle due Ferrari in testa alla corsa, quella di Lauda via subito decisamente, senza dubbi di sorta, e quella di Regazzoni un poco invischiata nella gran confusione iniziale ma che ha messo pochissimo anch'essa a tirarsi fuori dal pericoloso intralcio che le fasi di avvio di ogni gara comportano. Una vittoria tanto decisa che è stata persino insolente e che ha per noi moltissimi significati: primo di tutti quello di una effettiva intelligenza che aumenta i meriti di chi l'ha costruita. I quali meriti vanno in primo luogo a Niki Lauda, che di questa vittoria è stato artefice non soltanto oggi in pista ma soprattutto nel recente passato, per tutto quello che egli ha saputo portare alla Ferrari.

Ma la vittoria è di Lauda nel senso che egli ha

guidato la macchina alla vittoria, nel senso che egli ha saputo prepararsela perfettamente, trovando nella organizzazione razionale della squadra e nel valore dei tecnici, i punti di forza per poter affinare i mezzi che soltanto grazie alla sua sensibilità sono diventati formidabili.

Ma la vittoria è stata sua anche per la vera intelligenza tattica che ha sfoderato in questa corsa, che le circostanze hanno fatto diventare un capolavoro di acume. Sono bastati dieci giri, a Lauda, per andarsene tranquillamente ed accumulare un vantaggio enorme per una corsa di Formula. uno. Dieci giri durante i quali, nonostante il maggior peso della macchina, ha inflitto a tutti un distacco pauroso. E poi, una volta raggiunto il vantaggio di sicurezza, ha controllato la corsa ma soprattutto se stesso, non cedendo mai alla tentazione della umiliazione degli avversari, che era possibile, ma continuando la sua azione in fredda considerazione del risultato finale. I distacchi che vedete nella classifica finale sono poca cosa, perché avrebbero potuto essere astronomici. Con oltre un secondo al giro di vantaggio su tutti, Lauda avrebbe potuto prendersi il gusto del doppiaggio di moltissimi degli avversari anche validi, ma non l'ha fatto e si è limitato alla tattica intelligentissima del minor rischio. Se ne avesse avuto bisogno avrebbe potuto tirare ancora di più, ma non ve n'era bisogno e quello che lui voleva era la vittoria, il successo che caparbiamente aveva costruito.

CONTINUA A PAGINA 20

FITTIPALDI si consola col... BRASILE

ZANDVOORT - Fuori dai mondiali di calcio ma in lizza per vincere il mondiale piloti di F. 1, la Ferrari ha parzialmente sollevato le sorti sportive della nostra «Italieta» della domenica. Sul podio è Lauda che, come è ormai d'abitudine, spruzza lo champagne verso chi lo acclama imitato da Regazzoni alla sua destra mentre Fittipaldi, terzo, è serio.

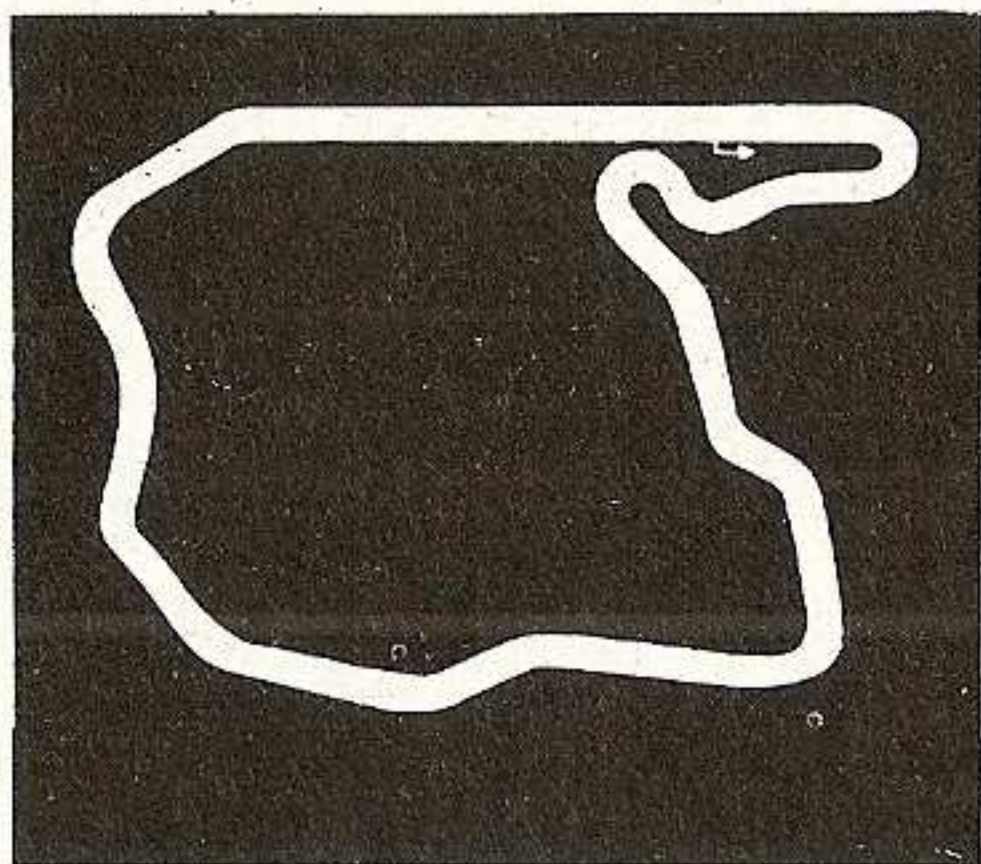
Abbiamo parlato con i protagonisti di questo G.P. mai come stavolta vinto senza ombra alcuna dalla Ferrari, Regazzoni e Lauda sul podio più alto. Iniziamo da Lauda, degno e indiscusso vincitore, dopo una superba prestazione in prova che lo aveva posto assieme al compagno al vertice.

Dice l'austriaco, mentre si stringe al petto la fidanzata Mariella, che la macchina non gli ha dato nessun problema, «Ero convinto fin da ieri che una Fer-

g. c.

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 21



G.P. OLANDA

Gara internazionale valida quale ottava prova del campionato mondiale conduttori di F. 1. Circuito di Zandvoort di 4.220 metri. 75 giri pari a 316,950 km. 23 giugno.

Così (in 25) al via

Clay Regazzoni (Ferrari B3) 1'18''91	Niki Lauda (Ferrari B3) 1'18''31
Mike Hailwood (Yardley-McLaren) 1'19''68	Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'19''56
James Hunt (Hesketh-Ford) 1'19''95	Jody Scheckter (Tyrrel-Ford) 1'19''91
Patrick Depailler (Tyrrel-Ford) 1'20''14	Jean-Pierre Jarier (UOP-Shadow) 1'20''07
Ronnie Peterson (Lotus-JPS '72) 1'20''22	Dennis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'20''15
Carlos Reutemann (Brabham-Ford) 1'20''45	Tom Pryce (UOP-Shadow) 1'20''44
Guy Edwards (Lola-Embassy) 1'21''00	John Watson (Brabham-Ford) 1'20''78
J. P. Beltoise (BRM 201) 1'21''04	Vittorio Brambilla (March-Beta) 1'21''01
Jacky Ickx (Lotus-JPS '72) 1'21''21	Vern Schuppan (Ensign-Ford) 1'21''14
Jochen Mass (Surtees-Fina) 1'21''27	Graham Hill (Lola-Embassy) 1'21''22
Hans Stuck (March-Ford) 1'21''53	Arturo Merzario (ISO-Williams) 1'21''52
Henry Pescarolo (BRM 160) 1'21''84	Rikki Von Opel (Brabham-Ford) 1'21''56
Francois Migault (BRM 201) 1'22''34	

Così (in 12) al traguardo

1. Niki Lauda (Ferrari B3) che compie i 75 giri, pari a 316,950 km in 1.43'00''35 alla media di 184,628 kmh; 2. Regazzoni (Ferrari B3) 1.43'08''60; 3. Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1.43'30''62; 4. Hailwood (McLaren-Yardley) 1.43'31''63; 5. Scheckter (Tyrrel-Ford) 1.43'34''63; 6. Depailler (Tyrrel-Ford) 1.43'51''87; 7. Watson (Brabham-Ford) 1.44'14''30; 8. Peterson (Lotus JPS 72) a 2 giri; 9. Von Opel (Brabham Ford) a 2 giri; 10.

La classifica mondiale F.1

	ARGENTINA	BRASILE	SUDAFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONTECARLO	SVEZIA	OLANDA	TOTALE
Fittipaldi	—	9	—	4	9	2	3	4	31
Lauda	6	—	—	9	6	—	—	9	30
Regazzoni	4	6	—	6	3	3	—	6	28
Scheckter	—	—	—	2	4	6	9	2	23
Hailwood	3	2	4	—	—	—	—	3	12
Hulme	9	—	—	1	1	—	—	—	11
Depailler	1	—	3	—	—	—	6	1	11
Beltoise	2	—	6	—	2	—	—	—	10
Peterson	—	1	—	—	—	9	—	—	10
Reutemann	—	—	9	—	—	—	—	—	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

Brambilla (March-Beta) a 3 giri; 11. Ickx (Lotus JPS 72) a 4 giri; 12. Reutemann (Brabham-Ford) a 4 giri. Vern Schuppan è stato squalificato per avere effettuato una riparazione (cambio delle gomme) a venti metri di distanza dal suo box.

I RITIRI QUANDO PERCHE'

Stuck	1. giro	fuori strada
Pryce	1. giro	fuori strada
Hunt	2. giro	rottura sosp.
Mass	—	corto circuito
Pescarolo	—	motore
Hill	—	trasmissione
Beltoise	—	motore
Jarier	—	sospensione
Edwards	—	sospensione
Merzario	—	cambio
Migault	—	motore
Hulme	—	accensione

Nuovo primato sulla distanza

● Sulla distanza: Niki Lauda (Ferrari B3) che compie i 75 giri del percorso in 1.43'00''35 alla media di 184,628. Il primato precedente era di Stewart (Tyrrel) con la media di 184,025 kmh.
● Sul giro: Peterson (JPS-Lotus 72) il 63. giro in 1'21''44, media 186,810. Primato imbattuto: Peterson (Lotus JPS) in 1'20''31, media 189,432.

La nostra pagella dei protagonisti

Lauda, Regazzoni, Merzario, Depailler ●●●● - Hailwood, Fittipaldi, Peterson, Watson, Reutemann, Scheckter ●●●● - Hulme, Edwards, Beltoise, Brambilla, Hill ●●● - Pescarolo, Von Opel ●● - Hunt, Pryce, Jarier, Mass, Stuck, Ickx non classificabili.

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

Ora il risultato è in casa, è acquisito e nessuno lo può togliere. Lauda e Regazzoni compiono un gran balzo in avanti nella graduatoria che alla fine dell'anno determinerà chi è il campione. E se le cose dovessero continuare così non vi sono dubbi che il campione bisogna cercarlo tra piloti della nostra squadra di casa.

Questa gara era la fine della prima parte del campionato 1974, e campione d'estate si afferma Emerson Fittipaldi. Però è un campione fittizio che ammette serenamente di aver rischiato un poco, oggi, per giungere ad occupare il terzo posto che gli permette di rimanere in testa alla classifica provvisoria, e che dice con un certo rammarico come si senta poco comodo in questa posizione, che sen-

mente si sono esaltante anche le qualità dei piloti, e anche per questo dobbiamo dire che Lauda è stato il più bravo di tutti. Regazzoni non ha potuto far tanto bene quanto lui ma anche lo svizzero ha dominato gli altri. Significa che anche lui è grande, e significa che le Ferrari sono davvero fortissime. Il che naturalmente è di buon auspicio per la gara che tra due settimane ci porterà in Francia, a Digione, e che a nostro avviso dovrà portare definitivamente in testa i due piloti delle macchine rosse italiane.

NIKI e REGA uccidono la corsa

Se la schiacciante superiorità delle Ferrari ha permesso a Lauda e Regazzoni di «uccidere» la corsa, che non ha avuto tanto

A metà strada per l'iride

Con il G.P. d'OLANDA si è conclusa la prima parte del campionato del mondo piloti di F. 1. Tutti i piloti sono a punteggio pieno; non c'è nessun risultato da scartare. Mancano da disputare ancora le seguenti prove: G.P. di Francia, Inghilterra, Germania, Austria, Italia, Canada, Stati Uniti. La prossima prova sarà dunque il G.P. di Francia che si disputerà sul circuito di Digione il 7 luglio prossimo.

te vacillare. Realistico anche lui, Fittipaldi ha affermato oggi, a gara finita, di essere contento di aver vinto la corsa della «Formula Ford», di essere cioè stato il primo di quelli col motore Cosworth, ma di soffrire decisamente anche lui di quella «ferrite» che sta epidemicamente dilagando e che mette in crisi molta gente.

Macchina eccezionale per circuito difficile

Grande giornata per le Ferrari, dunque, su questa difficilissima pista di Zandvoort che richiede qualità eccezionali alla gente che vi corre sopra ed alle loro macchine. Grande giornata che è molto promettente perché appunto Zandvoort non è di quei circuiti che possono esaltare soltanto una qualità, ma sui quali occorre essere completi. Con una macchina tanto docile da permettere di andar via così facil-

fascino per il grosso pubblico, per coloro che sanno osservare quel che accade dappertutto, vi sono state oggi cose altrettanto belle sul piano umano. La battaglia tra Hailwood, Depailler, Fittipaldi e Scheckter, per le posizioni di rincalzo, è stata tra le cose più belle che si siano viste, ed a mio avviso sono Depailler e Fittipaldi che hanno meritato di più. Depailler con un poco di sfortuna perché la macchina gli ha ceduto, ma Fittipaldi soprattutto per l'accanito coraggio che lo ha portato a rischiare per poter salire a quel terzo posto che poteva mantenerlo in cima alla graduatoria mondiale. Il brasiliano sa benissimo che forse dovrà cedere lo scettro provvisorio, tra poco, ma intanto continua a tenersi abbarbicato ad ogni possibilità, e lo sa fare benissimo. Depailler ha guidato estremamente bene, facendo meglio di Scheckter che a nostro avviso continua ad essere un tantino troppo acrobatico, e non ha avu-

to fortuna. Hailwood che nell'avvio aveva potuto sfruttare meglio di tutti i portugi buoni, mettendosi persino davanti a Regazzoni, non ha potuto seguirli che a ruota.

Gli altri hanno avuto nei mezzi meno efficaci, il freno alle loro qualità personali. Hanno però combattuto in molti, dietro i due della Ferrari che andavano a spasso, e ci hanno offerto parecchie cose buone. Quelle che ha continuato a fare Watson con la sua vecchia Brabham, quelle che ha fatto Peterson con la Lotus ballerina, ed anche quelle caparbie di Ickx la cui macchina era ancor peggio di quella del compagno. Quelle di Carlos Reutemann che continua il suo calvario di delusioni per un mezzo che non gli è mai sincero e che in questa corsa gli ha ancora dato la delusione di una fermata obbligata che lo ha tolto persino dalla posizione faticosamente conservata.

A MERZARIO han tolto qualcosa

Soprattutto, però, c'è stata la delusione per Merzario, che ha offerto una splendida corsa, una continua rincorsa alle posizioni, che ha conquistate una ad una, fino a risalire dal suo bassissimo posto in partenza alle ruote di Watson. Merzario è stato spettacoloso, e per chi sapeva che egli guidava in condizioni infelici, per il male che gli fa ancora il brutto ricordo di Imola, la sua impresa è stata ancor più bella. Non ha potuto portarla a termine, perché la macchina gli ha ceduto, ma avrebbe davvero meritato il premio della combattività che invece è stato sorprendentemente attribuito a Lauda. Il quale Lauda oggi è stato grande, bravo, eccellente tattico, ma non di certo combattivo, nel senso che non ha avuto bisogno di combattere, per manifesta superiorità.

A Merzario è andato soltanto un voto, dai membri della giuria del premio Jo Siffert, ed era oltre tutto il voto di uno svizzero (Jenni della Reve di Revue automobile). E nessun voto è andato a Watson che la corsa l'ha fatta benissimo anche lui.

Merzario bravissimo e Brambilla anche lui accanito combattente fino in fondo, nonostante la disavventura di una fermata all'inizio per una gomma afflosciata. I nostri due piloti si sono battuti al meglio e debbono essere accomunati al successo delle Ferrari, in questa giornata che è stata davvero allegra per tutti noi.

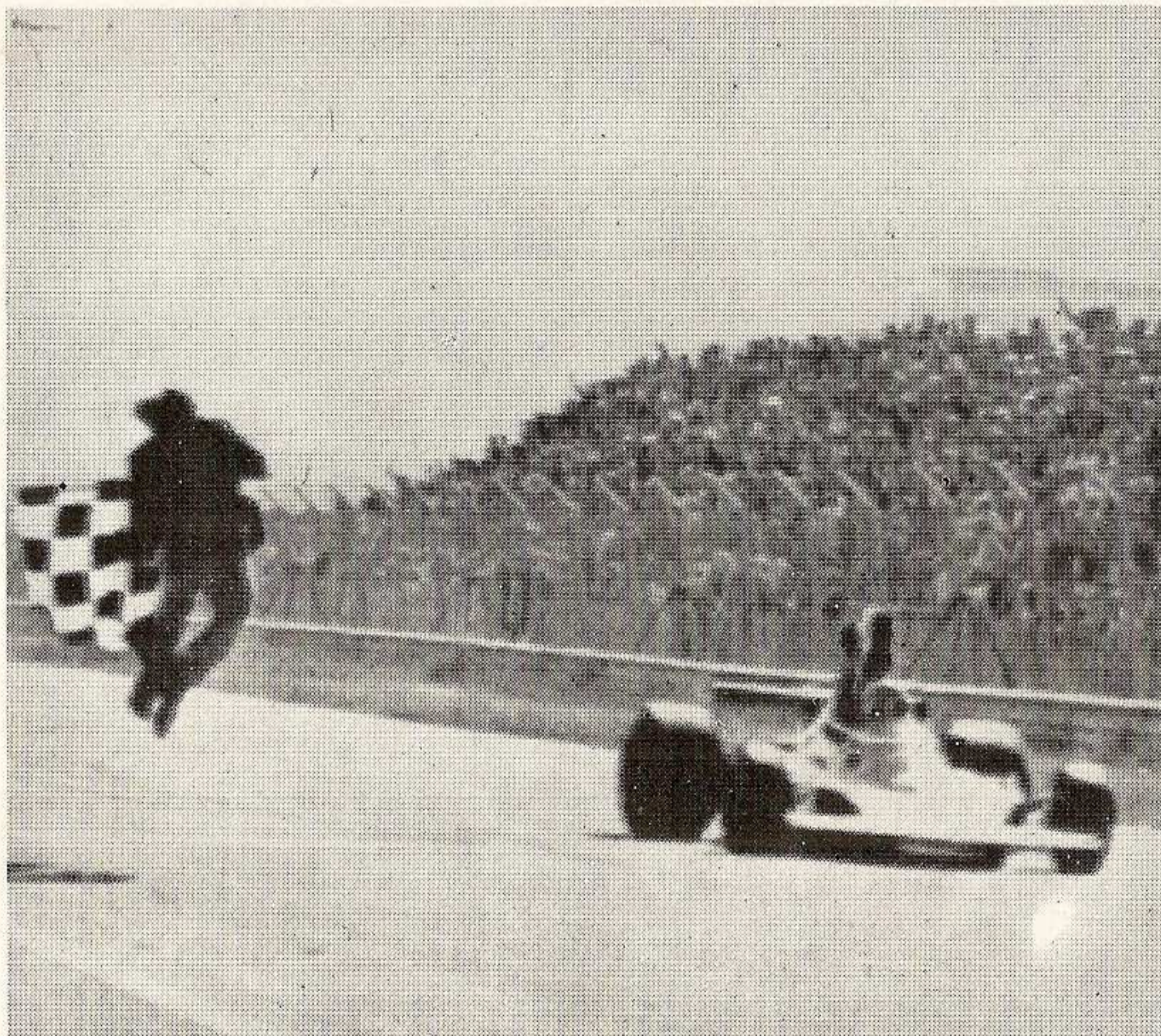
L'ottimo lavoro dei tecnici FERRARI

E' stata una vittoria agevole, lo si è visto. Però le cose agevoli nelle corse non esistono, almeno fino ad un certo punto. Se le Ferrari adesso vanno forte

è perché il lavoro che è stato compiuto è stato buonissimo. Che i tecnici della Ferrari fossero in grado di produrre macchine forti lo sapevamo, ma anche loro hanno bisogno di avere chi le metta a punto e possa dir loro quello che è necessario fare per giungere al massimo di efficacia.

Lo stakanovista che vien da Vienna

Con Niki Lauda la Ferrari ha vinto un buon terno al lotto, perché le qualità di questo apparentemente esile austriaco, si sono rivelate tali da superare tutto quello che potevano sperare. Non è soltanto un buon pilota, anzi un eccellente pilota, non è soltanto un buonissimo collaudatore, ma anche un cocciuto la-



Il balzo del direttore di corsa è per la rossa Ferrari di Lauda che bissa con la vittoria olandese il successo spagnolo. Altrettanto per Regazzoni

voratore, capace di stare in pista diecine di ore senza cedere, pur di giungere al risultato. E' davvero un elemento prezioso, ed alla Ferrari lo sanno.

Oggi ha vinto, ed è la seconda volta che gli accade, il che tra l'altro è avvenimento eccezionale in questa stagione che vede tanta gente alla ribalta. Ha vinto, e non è uno scherzo, con una gamba sola. A metà corsa aveva la coscia ed il polpaccio destri intorpiditi da crampi, provocati dalle troppo strette cinture di sicurezza. Ha tenuto duro, accontentandosi di far subalzare i muscoli di tanto in tanto per cercare di riattivare la circolazione del sangue. Con una gamba sola, dunque, Lauda ha vinto il suo secondo Gran Premio, e si è posto ad alitare sul collo di Fittipaldi. Il campionato mondiale 1974 sta prendendo forma e connotati, e sono forme che ci piacciono molto.

f. l.

Da FITTIPALDI alle altre "voci"

REGAZZONI

«E' stato meglio che io sia partito male!»

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

rari avrebbe vinto o io o Regazzoni. Troppa era stata la nostra superiorità in prova. Quello che abbiamo dimostrato venerdì

alla fine del G.P., mentre Lauda e Regazzoni tagliavano il traguardo, si è messo a braccia alzate in mezzo alla pista ad esultare per la seconda doppietta della sua carriera di direttore sportivo.

Ci ha detto: « Abbiamo mantenuto le premesse delle prove: Lauda è stato OK, Clay è stato il Regazzoni di sempre fortissimo e intelligente. Peccato che sia partito male altrimenti avrebbe forse combattuto per la prima posizione con Lauda. Quando ha visto che non ce l'avrebbe fatta ha coperto le spalle al compagno e tutto è andato OK per noi. Ora guardiamo con più fiducia all'avvenire. Il G.P. di Francia è una roulette ma abbiamo buone chance a Brands Hatch e al Nurburgring. Il campionato del mondo è ancora tutto da giocare ».

Forghieri non è in mezzo alla mischia. L'ingegnere maggior artefice di questo ritorno della Ferrari ai vertici mondiali della F. 1 è dietro ai box a fumare una sigaretta mentre scoppia la ferrarite in pista. Ci dice: « Oggi è andato tutto per il meglio non è che abbiamo migliorato rispetto alla Svezia. Là è andato tutto storto qui è andato tutto bene. Al giorno d'oggi bisogna aver molta fortuna e una macchina competitiva per emergere. Noi

PETERSON miglior giro

Peterson	1'21"44
Regazzoni	1'21"60
Scheckter	1'21"65
Lauda	1'21"69
Fittipaldi	1'21"71
Merzario	1'21"86
Hulme	1'21"90
Depailler	1'22"03
Reutemann	1'22"22
Watson	1'22"49
Migault	1'22"91
Ickx	1'23"13
Jarier	1'23"16
Von Opel	1'23"45
Brambilla	1'23"48
Mass	1'23"48
Beltoise	1'23"90
Schuppan	1'23"99
Hill	1'24"03
Pescarolo	1'25"39
Hunt	1'30"37

● Mancano ovviamente i giri veloci di PRYCE e STUCK che non hanno concluso il primo giro.

non abbiamo avuto noi gli altri sì. Abbiamo lavorato meglio e abbiamo vinto ».

Merzario è l'eroe più sfortunato, stava per prendere Watson, quando si è rotto il cambio era ottavo, ai box gli parliamo mentre beve la solita coca: « Stavo andando bene ma da una ventina di giri la quinta marcia non entrava. Alla fine del rettilineo quando stavo per passare Watson si è bloccato il cambio. Sono convinto che senza questa cosa sarei finito dietro a Scheckter come minimo ».

Williams gli è vicino e con le lacrime agli occhi per la bella prestazione del suo pupillo. Dice « Sono contento anch'io della prestazione di Arturo anche se non è potuto arrivare alla fine ma non per colpa sua, adesso guardiamo al futuro con più tranquillità perché abbiamo la macchina che è OK in frenata e in stabilità. Non è seconda a nessuno. Il pilota è senz'altro fra i migliori che abbiamo ».

Hailwood quarto con la McLaren ci ha detto: « Avrei potuto forse arrivare davanti a Emerson perché oggi avevo la migliore macchina dopo le due Ferrari ma durante i primi venti giri la mia macchina era sottosterzante poi è andata bene. Certamente che le due Ferrari oggi sono state eccezionali. Mai visto delle "bombe" così, complimenti ».

g. c.

e sabato lo abbiamo ribadito con la sonante doppietta di oggi ».

Regazzoni lo incontriamo alla roulotte della Goodyear mentre beve champagne: « Sono partito male — esordisce — quindi non ho potuto tentare di vincere. Certo che la mia cattiva partenza è stata la fortuna della Ferrari perché altrimenti poteva succedere come a Montecarlo. Io attaccavo Niki e non si sa come poteva andare a finire. Dopo essere arrivato al secondo posto mi apprestavo ad andare a prendere o per lo meno tentare, il mio compagno ma un accentuato sottosterzo della mia Ferrari mi ha impedito di dare il meglio di me stesso. Ho giudicato che non rischiare era la cosa migliore e mi sono accontentato del secondo posto ».

Anche Fittipaldi è contento della sua McLaren ma è solo terzo a trenta secondi. Come mai gli chiediamo?

« Urgono subito più cavalli al nostro motore altrimenti la Ferrari ci dà della polvere a tutti. Bisogna che quelli della Cosworth ne trovino altrimenti l'egemonia Ford è finita. Oggi al via sarei potuto andare subito secondo chissà, ma Regazzoni partito male mi ha stretto e sono rimasto indietro. Onestamente però devo ammettere che non ce l'avrei fatta contro gli scatenati ferraristi di oggi ».

Il DS della Ferrari avv. Montezemolo è entusiasta, alla maniera di Chapman,



DE ADAMICH al video

Rispettata la classifica delle prove

10 GIRI

Lauda
Regazzoni
Hailwood
Depailler
Fittipaldi
Scheckter
Reutemann
Peterson
Hulme
Watson
Edwards
Ickx
Beltoise
Mass
Hill
Merzario
Von Opel
Schuppan
Migault
Pescarolo
Brambilla

20 GIRI

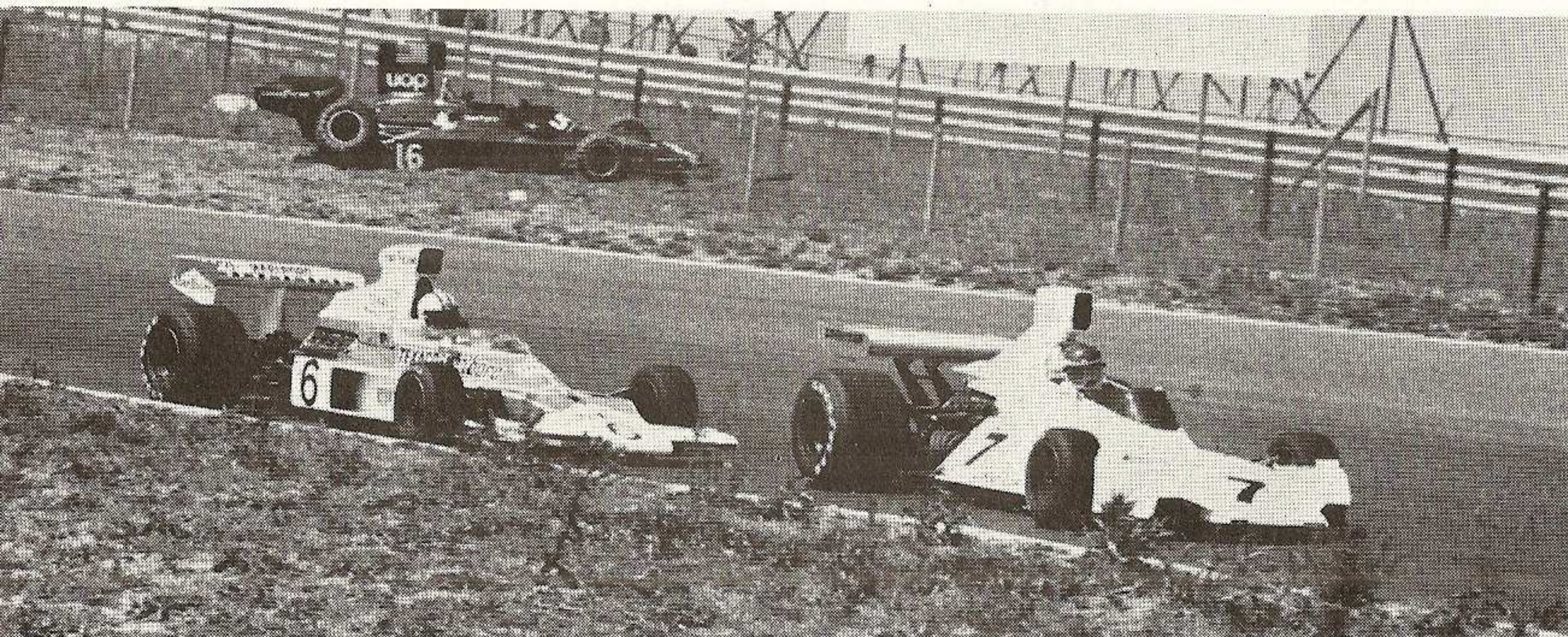
Lauda
Regazzoni
Depailler
Fittipaldi
Hailwood
Scheckter
Peterson
Reutemann
Hulme
Watson
Merzario
Edwards
Ickx
Von Opel
Migault
Schuppan
Brambilla
Hill
Pescarolo
Jarier
Mass

30 GIRI

Lauda
Regazzoni
Depailler
Fittipaldi
Hailwood
Scheckter
Peterson
Reutemann
Hulme
Watson
Merzario
Ickx
Von Opel
Migault
Brambilla
Edwards
Schuppan
Jarier
Beltoise
Hill
Pescarolo

40 GIRI

Lauda
Regazzoni
Fittipaldi
Depailler
Hailwood
Scheckter
Hulme
Watson
Merzario
Reutemann
Ickx
Von Opel
Migault
Brambilla
Peterson
Schuppan
Edwards
Jarier
Beltoise
Hill
Pescarolo



Nella prima metà della gara motivo di interesse è stato anche il duello Reutemann-Hulme che vediamo passare proprio dove la Shadow di Pryce all'imbocco della curva «Tarzan» è uscita nel corso del primo giro

e la moda-doppiette

ZANDVOORT - Ogni tanto si dice: «La gara ha rispecchiato l'andamento delle prove». E' un'affermazione che serve a sottolineare come il vincitore, dopo aver dominato nei tempi dei due giorni di prove ufficiali, sia riuscito a mantenere questo dominio nell'arco della gara stessa. Questa volta, ragazzi, più rispecchiate di così le prove dove lo andiamo a trovare! Anzi sarebbe interessante che gli amanti delle statistiche risalissero ad un precedente storico in cui in un Gran Premio Mondiale i primi cinque tempi in prova si classificano esattamente nell'ordine cronologico a fine gara.

Lauda, Regazzoni, Fittipaldi, Hailwood e Scheckter, nell'ordine hanno rispettato le loro possibilità emerse in due giorni di caccia, venerdì e sabato, ai tempi record della Ferrari. Non si è ritirato nessuno di questi favoriti, ed anche questo è un fatto insolito, soprattutto in una gara tirata come il Gran Premio di Zandvoort, dove i motori sono sempre in tiro, ad alto numero di giri, con facilità di problemi di temperatura, acqua ed olio.

Invece nessuno si è fermato. I primi sei della partenza al passaggio del primo giro sono stati anche i sei finali, con qualche rimescolamento nelle posizioni dal terzo al sesto, ma senza nessuna fermata dei protagonisti. Altro fatto abbastanza insolito, e mi sembra di fare lo statistico pignolino, è la tripletta delle doppiette: due Ferrari, due McLaren, due Tyrrell nell'ordine, quasi si sia trattato di una gara del Mondiale Marche.

Ho parlato con Peterson prima della gara; si discuteva sul perché c'era tanta

differenza coi tempi Ferrari e dove questa differenza risultava più evidente. Peterson mi ha spiegato di aver potuto seguire Regazzoni il venerdì, quando Clay aveva fatto segnare 1'18"9 che era il tempo più veloce della giornata, contro 1'120"2 di Peterson terzo miglior tempo. Ronnie diceva che la Ferrari in curva ed in frenata andava praticamente come lui, cioè aveva le medesime prestazioni della sua Lotus, ma in accelerazione e velocità pura c'era veramente un abisso con le possibilità del suo Cosworth. In un giro quindi si vedeva scomparire progressivamente la coda di Regazzoni, senza riuscire almeno a colmare lo svantaggio nelle curve, come era riuscito a fare a Montecarlo.

Dopo la gara, invece, sono riuscito a sentire Scheckter e Depailler, i due uomini Tyrrell che, dopo aver dominato in Svezia, si sono un po' offuscati qui in Olanda. Essendo un po' retrocessi nel finale nei confronti delle due McLaren, quella Marlboro di Emerson e quella Yardley di Hailwood, pensavo avessero avuto noie alle gomme come Lotus e Brabham; invece ambedue i piloti hanno onestamente ammesso: «No, no! Noi siamo andati sempre uguali, sono stati i due della McLaren ad aumentare il ritmo senza che potessimo fare niente; erano meglio di noi; forse le nostre Tyrrell avevano qualche chilometro in più in rettilineo, ma in tutto il resto del percorso ci davano un po' di metri, sufficienti a tenerci a bada».

La McLaren, squadra Marlboro, abbastanza soddisfatta! Anzi il capomeccani-

co era tutto raggianti e mi spiegava che erano tutti particolarmente contenti in squadra per aver vinto la gara. «Ma come?». Ho fatto notare «Veramente siete terzi dietro a due Ferrari». «Sì certo, ma quello è il risultato del Gran Premio, noi abbiamo vinto la gara F-Ford, quella delle vetture che montavano i Cosworth, la qualcosa è di notevole prestigio...!».

Quelli della Tyrrell non erano di così buon umore, penso che siano quelli più portati a cercare di recuperare il predominio dimostrato in Svezia e perso qui a Zandvoort. E' stato come al solito un festival Goodyear, dove la prima macchina con gomme Firestone non si sa neanche quale sia.

E' venuto a mancare subito James Hunt che era stato competitivo durante le prove, mentre Surtees con il solo Mass ha dato l'impressione di essere veramente in crisi. Tra l'altro, passando Pace alla Brabham, non si riesce a trovare un pilota che possa entrare nella squadra Surtees: di liberi non ce ne sono, i giovani sono già sotto contratto con altri ed eventuali piloti liberi li troviamo al livello Prototipi, come Bell che avendo già dei contatti di F-2 con Surtees forse si inserirà nella squadra di F-1.

Grande vittoria Ferrari, che se non altro mitiga la sconfitta della squadra italiana di calcio. Ora c'è Digione alle porte e date le caratteristiche della pista, non vedo chi possa impensierire la Ferrari, se non eventualmente le capacità dei suoi stessi piloti.

Andrea de Adamich

Da ARTURO le sole emozioni

ZANDVOORT - Pienamente rispettato il pronostico della vigilia: doppietta Ferrari come in Spagna. La netta superiorità delle prove si è concretizzata in un primo e in un secondo posto senza discussione sul traguardo del G.P. d'Olanda.

Corsa senza storia: già al via le due Ferrari avevano la pole position che le salvaguardava da qualsiasi evenienza perché gli avversari più temibili erano a oltre un secondo. La partenza delle 25 macchine ammesse al via è stata regolarissima sotto un cielo terso con sole e un leggero vento. Lauda è il migliore all'abbassarsi della bandiera mentre Regazzoni parte male e fa pattinare per due volte le ruote perdendo attimi preziosi che gli avversari sfruttano subito a loro favore. Dopo 500 metri il focoso Pryce all'imbocco della curva Tarzan si scompone ed esce finendo in mezzo alle reti di protezione: per lui la corsa è già finita.

Regazzoni si sta riprendendo ma Hailwood ha approfittato della situazione ed è secondo. Fittipaldi che sta per prendere il posto d'onore dietro l'austriaco viene stretto da Regazzoni che al largo stringe la curva e quindi Emerson deve lasciar sfilare oltre la Ferrari di Regazzoni anche le due Tyrrell.

500 metri dopo alla curva «Gerlach» Stuck va a guard-rail e si deve ritirare perché la macchina è inservibile. Il pilota è indenne.

Al termine del primo giro sotto un enorme striscione di appassionati austriaci inneggiante a Lauda è proprio l'austriaco a passare per primo seguito da Hailwood a due secondi, Depailler, Regazzoni, Scheckter, Fittipaldi, Reutemann e Jarier. Merzario è in ventunesima posizione mentre Brambilla è dodicesimo.

Regazzoni, grazie anche alla sua perizia di guida e coadiuvato da una macchina in perfetta efficienza, passa Depailler e Scheckter alla «vecchia maniera» come dirà poi il DS della squadra di Maranello, avv. Montezemolo, alla staccata della curva Tarzan mettendosi alle spalle di Niki che guida in tutta sicurezza con un largo margine di vantaggio già al terzo giro.

Brambilla si deve fermare ai box perché si è staccato un filo della can-

50 GIRI

Lauda
Regazzoni
Fittipaldi
Hailwood
Scheckter
Depailler
Hulme
Watson
Merzario
Reutemann
Migault
Von Opel
Ickx
Brambilla
Peterson
Schuppan
Edwards
Jarier
Beltoise
Hill
Pescarolo

60 GIRI

Lauda
Regazzoni
Fittipaldi
Hailwood
Scheckter
Depailler
Hulme
Watson
Migault
Von Opel
Ickx
Reutemann
Peterson
Brambilla
Schuppan
Merzario
Edwards
Jarier
Beltoise
Hill
Pescarolo

70 GIRI

Lauda
Regazzoni
Fittipaldi
Hailwood
Scheckter
Depailler
Watson
Von Opel
Ickx
Peterson
Brambilla
Reutemann
Schuppan
Hulme
Migault
Merzario
Edwards
Jarier
Beltoise
Hill
Pescarolo

Un'avaria al cambio tradisce
il grande ritorno del comasco

Un MERZARIO formato NUVOLARI

delà. Riprende in ritardo, guadagna posizioni, ma a metà gara un dechappaggio della gomma gli taglierà qualsiasi velleità di piazzamento.

Anche Hunt al via si era toccato con Pryce si deve ritirare per la rottura della sospensione posteriore, mentre la prestazione di Merzario sta facendo riempire d'entusiasmo la foia. Al termine del dodicesimo giro sempre in testa Lauda con sette secondi di vantaggio su Regazzoni, poi Hailwood, Depailler e Fittipaldi ruota a ruota. Leggermente più staccati Scheckter, Reutemann, Peterson che deve guidare una Lotus che va incomprensibilmente da tutte le parti, poi Hulme e Watson che sta facendo una bella gara.

Le posizioni per i primi due posti si sono stabilizzate mentre la lotta è per le piazze d'onore, sempre accessissima e manda in visibilità le oltre 65.000 persone presenti sul circuito in riva al mare del Nord, e che aspettano la fine del G.P. per precipitarsi alla televisione per vedersi la partita dell'Olanda.

Merzario è quello che riscuote più applausi di tutti dopo le due Ferrari che stanno dominando. Al dodicesimo giro è addirittura in undicesima posizione con la sua Iso-Marlboro. Viene spontaneo pensare che cosa farebbe se fosse alla guida dei due mostri rossi che menano la danza a loro piacimento.

La situazione al termine del ventesimo giro è la seguente: in testa sempre Lauda, seguito da Regazzoni a dieci secondi, poi Depailler e Fittipaldi assieme che stanno conducendo una lotta entusiasmante uno per tenere la posizione, l'altro per rubargliela. Segue poi Hailwood, leggermente staccato, Scheckter e Peterson che sta facendo del suo meglio per rimanere con i primi. Brambilla è in ritardo di un giro, mentre Merzario come già detto è undicesimo.

Chi è andato lungo il percorso ha visto come la superiorità delle due Ferrari che guidano la corsa sia indiscutibile, le migliori in senso assoluto in uscita dalle curve. In accelerazione nessuna delle concorrenti gli stava alla pari mentre nelle curve lente o veloci che fossero, erano nettamente le più stabili.

La lotta è sempre bella per la terza posizione fra Fittipaldi e Depailler. Il francese dà del filo da torcere al più blasonato rivale e lo tiene bene lungo tutto il percorso mentre un'altra coppia è in lotta serrata per la conquista della quinta posizione: sono Scheckter e Hailwood mentre Peterson è malinconicamente settimo. Ancora peggiore di questa Lotus è quella di Ickx che è dodicesimo.

Situazione dopo trenta giri: Lauda, Regazzoni, divisi da dieci secondi; poi Depailler e Fittipaldi assieme; Hailwood e Scheckter ancora assieme e Peterson nettamente staccato da tutti.



« Tu va sempre così, e vedrai che le soddisfazioni non ti mancheranno », sembra dire Williams al soddisfatto Merzario, al termine della sua corsa

Nel corso del 34. giro Fittipaldi riesce a staccare Depailler che accusa una defaillance alle gomme posteriori.

Merzario è entusiasmante: al termine del quarantesimo giro è nono. Se si tiene conto che guida una Iso-Marlboro che è pur sempre una eccellente vettura, ma privata, e in più con una mano menomata, hanno ragione davvero i presenti ad applaudirlo quando passa davanti alle tribune e in staccata prima della curva Tarzan dove infila concorrenti su concorrenti.

Si sono dovuti fermare intanto per noie alle gomme Peterson che ha forato, Ickx, Edwards e Brambilla.

Al termine del cinquantesimo passaggio davanti alle tribune la danza è sempre guidata dalle due dame rosse di Maranello divise fra loro da 15 secondi. Poi Fittipaldi marca Jarier che è finito al sesto posto per problemi di pneumatici, poi Hailwood e Scheckter, Watson autore di una stupenda gara, Merzario e Reutemann sono gli unici a giri pieni. Il distacco di Fittipaldi è di trenta secondi e a meno di sorprese clamorose il brasiliano è costretto ad una parziale prestazione, come il Brasile ai mondiali di calcio.

Al cinquantaquattresimo giro la

sorpresa più amara per noi: Merzario in ottava posizione, ha dell'incredibile, si deve ritirare per la rottura del cambio. Fra uno scroscio di applausi dello sportivissimo pubblico olandese che tributa uno spontaneo omaggio alla sua guida e al suo coraggio.

La situazione a questo punto della gara si è stabilizzata e non cambia fino alla fine. Il distacco fra i due ferraristi è di una manciata di secondi mentre Emerson è terzo a oltre mezzo minuto. Quarto è Hailwood poi Scheckter e Depailler sono gli unici che prendono punti per il mondiale che vede ancora in testa Fittipaldi, seguito da Lauda a un punto e Regazzoni a tre.

Sul podio, con l'inno austriaco e italiano, Tramonti fa gli sberleffi a Fittipaldi che si vendica annunciando che l'Italia sta perdendo due a zero con la Polonia. « Io sono terzo e in testa alla classifica mondiale. Il Brasile ha passato il turno. L'Italia ha vinto qui ma è fuori dai mondiali. Ci vediamo a Digione ». E' l'arrivederci di Fittipaldi che medita propositi di vendetta contro la Ferrari incontrastata dominatrice di questo G.P. d'Olanda.

Giancarlo Cevenini

ZANDVOORT - Arturo Merzario ha entusiasmato con la sua corsa tecnici e pubblico presenti a Zandvoort. Ne ha fatto vede il coro di delusione con cui i colleghi stranieri riuniti in sala stampa hanno accolto la notizia che il premio della combattività era stato assegnato a Lauda anziché a Merzario.

In effetti Arturo è stato veramente superlativo. Partito un po' in ritardo perché dall'undicesima fila in cui si trovava ha evidentemente dovuto rallentare alla prima curva, quando il gruppo si è dovuto frazionare per evitare l'uscita di strada di Pryce.

Forse mai come in questa occasione il paragone con Nuvolari è stato giustificato: infatti Arturo tra il nono ed il tredicesimo giro, ha superato con entusiasmi staccate alla « Tarzan » uno dopo l'altro Hill, Beltoise, Ickx, Edwards e Reutemann, piazzandosi in decima posizione. Non pago, Arturo ha annullato con sorprendente facilità lo svantaggio che lo divideva da Watson che era nono ed ha cercato di superare anche l'inglese. Purtroppo però il cambio della Iso del comasco proprio a questo punto ha cominciato a non andare a dovere e Arturo si è trovato a dover inseguire Watson con la sola quarta perché la quinta non funzionava più pertanto anche se in staccata Watson frenava almeno 20 metri prima di Arturo, la velocità che acquistava la Iso sul rettilineo gli impediva di riuscire ad arrivare ad affiancare il pilota della Hexagon. Poi al 55. giro l'avaria definitiva al cambio che ha tolto di mezzo la Iso e quindi Merzario.

Raggiante di felicità Arturo corre ai boxes, vuole prendere subito l'aereo per tornare a casa e prepararsi per Zeltweg: « Ho fatto una corsa — dice — che vale una vittoria. Infatti, se dovessi giudicarmi, direi che forte come qui in Olanda non sono mai andato. In frenata credevo che gli altri si sbagliassero, tanta era la facilità con cui li infilavo. Meno male che avevo questa sensazione di bravura, perché se no mi sarei accorto che il dito mi stava facendo un male del diavolo; addirittura lancinante soprattutto quello che sentivo quando appoggiavo la mano sulla leva del cambio. Avevo fatto fasciare l'asta ma non è servito. Poi a tutto si è aggiunto anche l'indurimento per cui non potevo assolutamente fare forza per mettere la leva in posizione giusta. Quando dovevo fare « quarta-seconda » sentivo un male che non dico! Comunque il collaudo è stato positivo, e spero proprio che domenica prossima a Zeltweg di salutare con questa mano i tifosi dell'Alfa, passando sul traguardo per primo ».

Tito Zogli

PACE lascia la SURTEES per la BRABHAM
(e WATSON andrà invece ad affiancare MASS?)

Gli arrabbiati

REUTEMANN
un diavolo
per... l'ARGENTINA

ZANDVOORT - Carlos Reutemann giovedì pomeriggio aveva un diavolo per capello. La colpa non era né della Brabham né di nessun altro. Lole semplicemente era fuori di sé per il pareggio che la Nazionale italiana di calcio aveva strappato faticosamente la sera precedente ai mondiali contro la squadra argentina. Reutemann non è il solo del circus F. 1 a seguire con non celata ansia le televisive esibizioni dei campioni di calcio. Tutti, chi più o chi meno, piloti e tecnici sono interessati ai mondiali di calcio. Ovviamente ci sono gli arrabbiati come Reutemann e Regazzoni e anche i tiepidini come Lauda o Peterson. Regazzoni è senz'altro il tifoso numero uno. Giacca a vento, cappellino calato sugli occhi, Clay non ha perso un solo incontro anche durante il soggiorno olandese. Pare anzi che nella saletta televisiva dell'hotel Bouwes, centro di raccolta dei partecipanti al GP d'Olanda, per entrare fosse necessaria l'autorizzazione del ticinese.

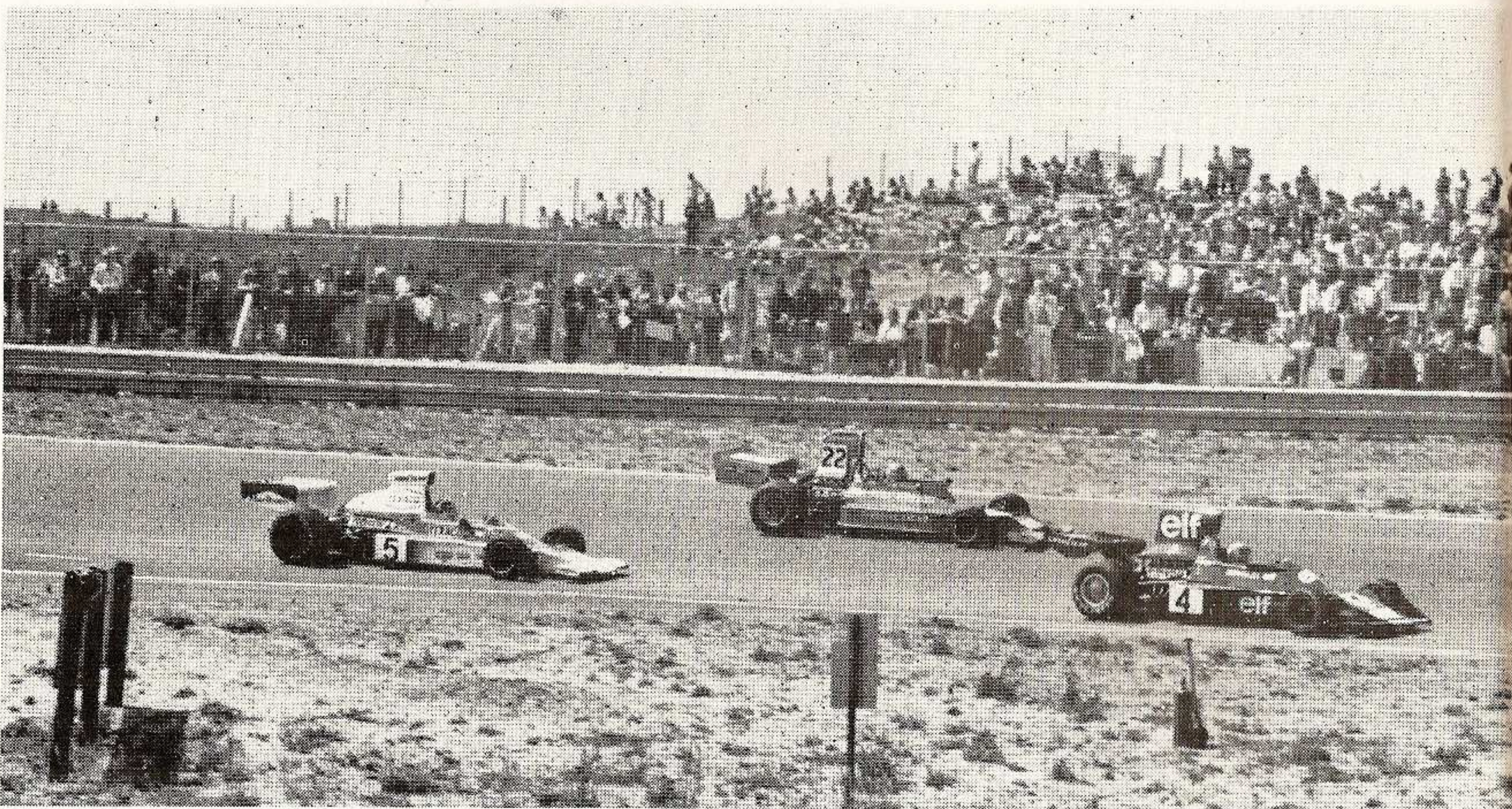
« Come svizzero — dice Clay — dovrei essere neutrale ma io non ho alcuna difficoltà a confessare che le mie simpatie sono tutte per la Nazionale italiana. Certo che nell'incontro con l'Argentina mi hanno fatto soffrire tanto. Ma cosa aspetta Valcareggi a buttare fuori Rivera e Riva? Per i nostri occorre gente con coraggio e voglia di combattere. Alla Boninsegna per capirci. Secondo me con questa squadra che è tutta impostata sulla difesa, la Nazionale italiana di strada non ne fa molta soprattutto perché vincere in Germania contro la Germania non sarà facile per nessuno ».

Le parole di Regazzoni sono contrappuntate da urla di gioia. Sono Luca Montezemolo e Cristiano Rattazzi che hanno appena saputo da Radio Fante che nell'incontro con la Polonia l'Italia allineerà Chinaglia al posto di Riva. Sono noti a tutti i sentimenti smaccatamente laziali del D.S. ferrarista.

« Sulla Ferrari — dice l'avvocato — non rilascio dichiarazioni impegnative ma sulla Nazionale posso sbottonarmi ».

t. z.

ZANDVOORT - Rottura tra Carlos Pace e Surtees. Il brasiliano non se la sente più di continuare a correre con le Surtees, soprattutto dopo le recenti esperienze che sono state davvero poco felici, sia perché la macchina è poco efficiente dal punto di vista della aerodinamica e della tenuta di strada, sia perché le ripetute rotture dei semiassi o di altre parti sono poco rallegranti e naturalmente pongono i piloti in posizione infelice psicologicamente. Dopo la specie di ribellione di Mass a Montecarlo ecco ora quella di Pace, che però non si è limitato a non voler correre qui, ma ha rotto i ponti definitivamente con la squadra. Ovviamente lo ha fatto avendo avuto già delle altre proposte, e quindi sapendo già che poteva continuare a correre. Le proposte sono venute dalla Brabham, e già dal prossimo Gran Premio di Francia dovremmo vedere Pace al volante di una macchina uguale a quella di Carlos Reutemann. Cosicché la Brabham si troverà con due sudamericani.



Altro bel duello ha visto protagonisti Depailler e Fittipaldi che è riuscito ad ottenere il terzo posto, obiettivo massimo in questa giornata di grazia delle Ferrari. Li vediamo mentre uno dopo l'altro doppiano Schuppan

Resta da vedere quel che accadrà con von Opel che guida la seconda Brabham ufficiale. E' probabile che alla Brabham abbiano più di tre macchine, a far tempo dal Gran Premio di Francia, e ciò significherebbe che anche von Opel continuerà a correre. Tuttavia ci sembra che ciò sia rischioso, per la conseguente necessità di avere molta gente a lavorare per la manutenzione di tre macchine. E non ci pare che la Brabham sia attrezzata per questo. Speriamo che non si ripeta il caos che si era creato alla BRM l'anno scorso quando insisteva a far correre tante macchine, che alla resa dei conti risultavano tutte mal preparate.

La rottura tra Pace e Surtees è stata infiorata di episodi un poco umoristici, perché Surtees che aveva avuto sentore del tono delle richieste di Pace, trovava maniera di sfuggire al colloquio, il che ha trascinato la situazione per una giornata intera, fino a che venerdì sera e sabato mattina c'è stato il chiarimento. Che tuttavia non dovrebbe aver concluso così i rapporti tra Pace e la squadra, perché pare che Surtees intenda far valere il suo contratto e quindi adire le vie legali. Intanto non è facile per lui trovare sostituti. Si parla anche di uno « scambio » con Watson. Come c'è chi dice che Pace potrebbe arrivare a Maranello nel '75.

f. l.

• Nei team inglesi si è attribuita molta importanza per la vittoria Ferrari in Spagna al fatto che la nostra squadra avesse le « pistole » per cambiare rapidamente le gomme, tanto che ora tutte le marche ne posseggono quattro, dalla McLaren alla Lotus, dalla Hesketh alla Tyrrell.

• Fra le tante macchine con i colori della Marlboro che giravano a Zandvoort quella che certamente ha riscosso più successo fra i giovani e non, è stata la Stratos, sempre assediata da curiosi, che ne ammiravano la linea e l'aggressività.

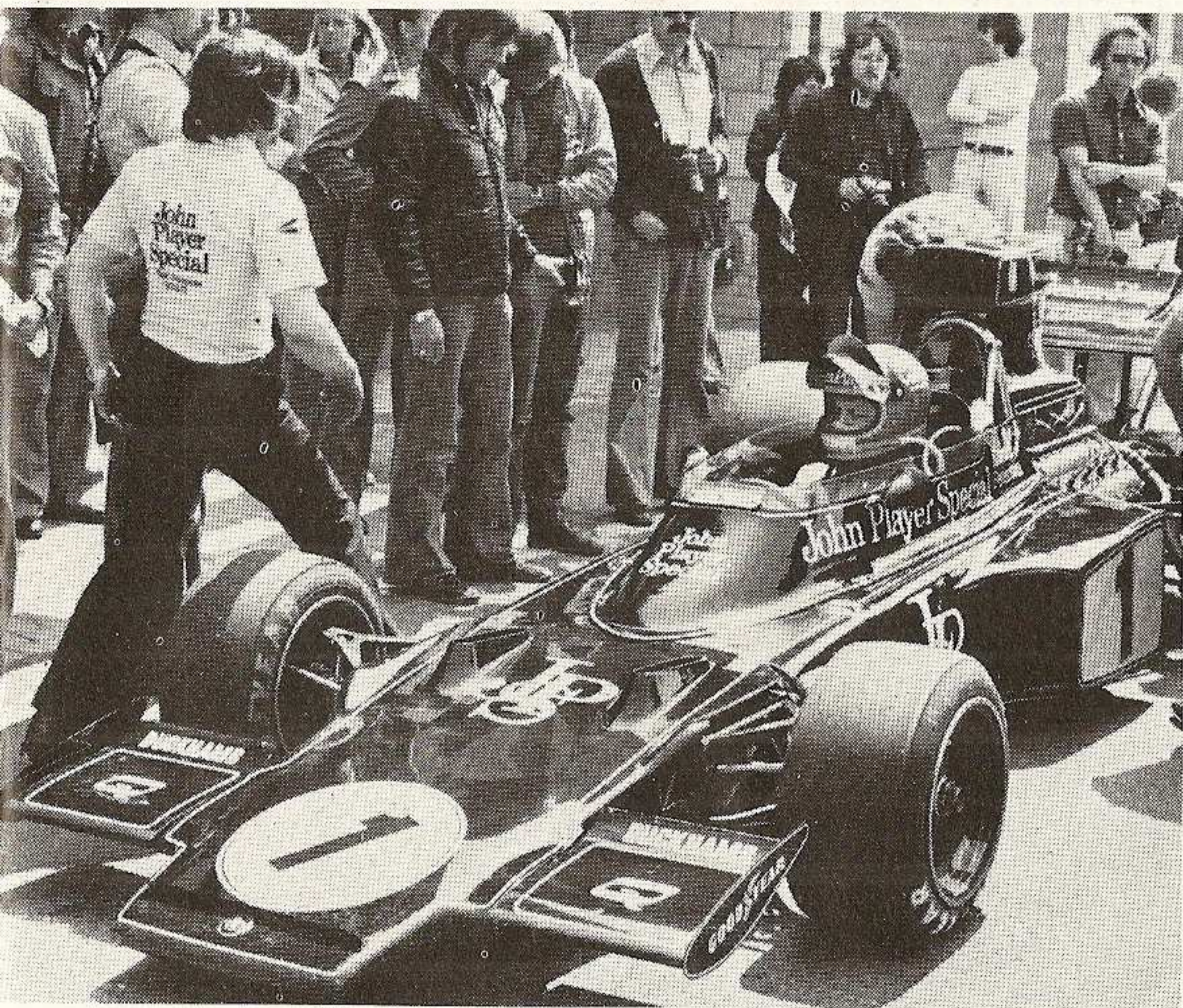
PESCAROLO
contesta
per la « 201 »

ZANDVOORT - Contestazione anche alla BRM. Henri Pescarolo non ha potuto effettuare le prove con la nuova macchina P201 perché i pochi giri che ha fatto con questa macchina non gli hanno permesso tempi sufficienti a qualificarsi. Il tempo che è servito allo schieramento di partenza è stato da lui ottenuto con la vecchia 160, mentre con la 201 ha dovuto smettere in quanto Beltoise aveva chiesto di poterla provare anche lui perché la sua macchina non andava bene.

Situazione un poco confusa, quin-

di, ma che sarebbe stata risolvibile se non fosse intervenuto un fattore imprevisto. Infatti la 201 prevista per Beltoise è stata fatta su misura, al punto che Pescarolo più alto e grosso, non riesce ad entrarvi. Poiché Beltoise ha scelto la macchina inizialmente prevista per Pescarolo, questi si è trovato a non poter disporre di altra macchina che la vecchia 160, sulla quale tuttavia si è rifiutato di correre. Cosicché a poche ore dalla partenza non si sapeva bene come la situazione potesse essere risolta.

Tra l'altro Francois Migault avrebbe potuto partire pure lui con la 201 ma poiché con questa macchina non era riuscito a fare tempi decenti, alla resa dei conti è risultato che nessuno dei due era qualificato con la 201 e quindi avrebbe per forza dovuto correre con la 160. Poiché di 160 qui ce n'era una soltanto in ogni caso ci sarebbe stata la necessità di scelta tra l'uno e l'altro pilota.



Ancora con problemi la Lotus di Peterson. Il pilota svedese tuttavia è riuscito a compiere il giro più veloce. Come a dire che se la macchina rispondesse lui c'è, quanto a guida, tanto che ha fatto il giro più veloce

● Il delegato della CSAI qui per il G.P. d'Olanda è Zucchi che è arrivato venerdì sera assieme alla signora. Anche il rappresentante della CSAI è in linea con l'idea dei responsabili Ferrari che Merzario è meglio non averlo in squadra. Se è questa la politica del rappresentante della CSAI verso un pilota italiano e una squadra italiana siamo a posto... (una cosa è certa: ed è che i delegati ufficiali italiani della CSAI non debbono andare alle corse a fare le proprie politiche personali. I soldi li paghiamo tutti con le tasse di circolazione e l'iscrizione all'ACI: che cosa decide l'avv. Carpi?).

● La novità sul circuito olandese sono i paraocchi per evitare di essere assordati, tant'è vero che alcuni intraprendenti giravano per i box con le braccia piene e ne vendevano a chi ne era sprovvisto.
● La Matra andrà alla 1000 KM d'Austria con due macchine, lasciando a casa la nuova che aveva debuttato a Le Mans.

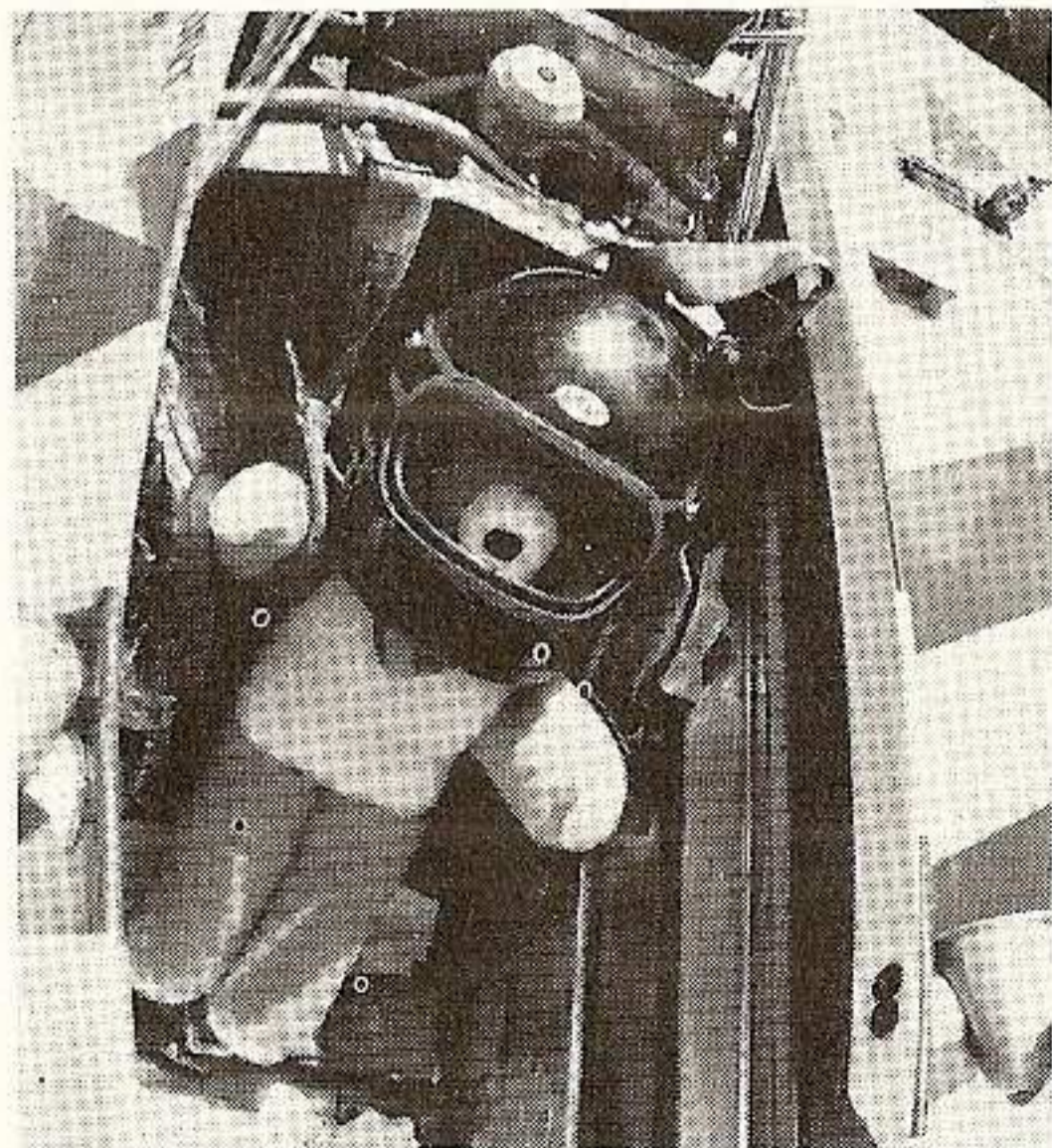
● Le pesanti accuse del team Lotus verso gli organizzatori che hanno lasciato svenuto Peterson oltre mezz'ora prima di decidersi a portarlo in ospedale, le leggete in altra parte del giornale, ma quando verso la fine della prima giornata di prove, si è incendiato un bidone di benzina nei box della Tyrrell, lo stesso manager, i meccanici Lotus e McLaren lo hanno spento andando a prendere gli estintori in mano ai buffi pompieri addetti ai box, la cui unica preoccupazione era quella di tenere lontano la gente dal fuoco!!!

● Manca ancora una volta Amon con la sua Dalton, sembra che il neozelandese la stia approntando in modo definitivo per presentarsi «competitivo» al G.P. d'Inghilterra a Brands Hatch.

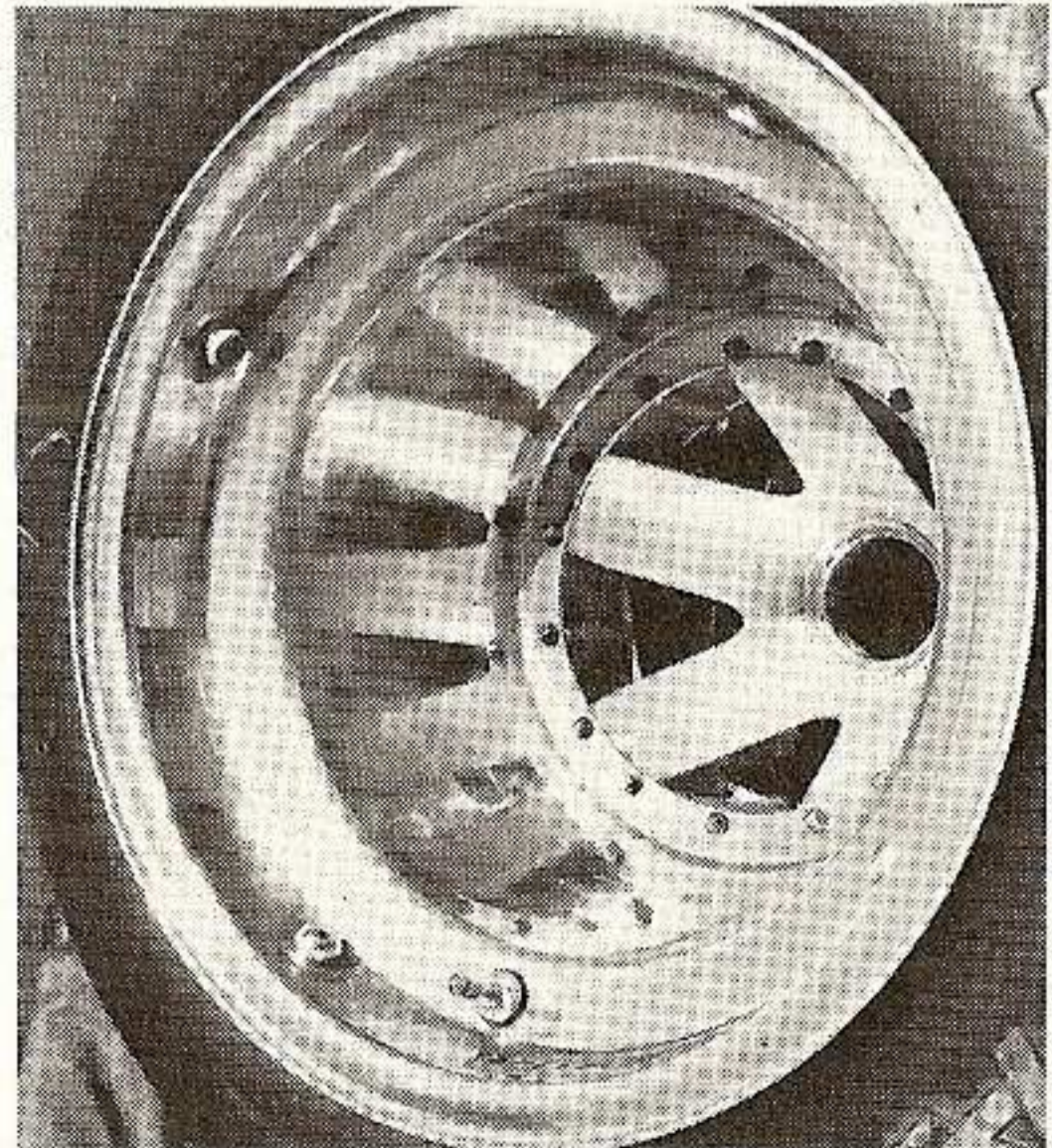
● Incontriamo l'argentino Reutemann che in una salve di prr... ci accoglie gridando parolacce nei confronti della squadra italiana ai mondiali di calcio, in particolare contro Riva e Rivera... ma noi che colpa ne abbiamo?

● Elegantissimo Regazzoni che ha sfoderato un paio di scarpe bianche e rosse (i colori svizzeri) confezionate per lui da Ciccio, il calzolaio che serve tutti i piloti che vanno in Sicilia per la Targa Florio.

● Quando Hunt scende dalla macchina, c'è una persona addetta che con in mano un orsacchiotto di pezza eguale a quello riprodotto sulle magliette della squadra lo pone nell'abitacolo con un casco integrale di Hunt.



Lord Hesketh è stato soddisfatto della vendita di maglietta e pupazzo con casco integrale. Il ricavato della Svezia è servito a pagare lo champagne per i meccanici e l'albergo della squadra in trasferta



Le Ferrari hanno montato definitivamente le ruote Esap che sono rullate e non fuse, con la caratteristica quindi, in caso di urto di deformarsi senza rompersi. Molto l'interesse dei meccanici Lotus

C'è sempre qualcosa da dire contro gli organizzatori olandesi

Sempre... sette minuti di troppo

ZANDVOORT - Le accuse di Peter Warr verso gli organizzatori di questo G.P. d'Olanda sono pesanti e precise. Sono accuse che già un anno fa vennero fatte agli ineffabili olandesi in occasione della tragica morte di Williamson. Dice Warr: «Dopo l'incidente in prova accaduto a Peterson gli organizzatori hanno impiegato non meno di sei sette minuti ad arrivare sul luogo. Alle mie insistenze, visto che Ronnie non riprendeva conoscenza lo hanno portato all'infermeria del circuito mentre io chiedevo che venisse portato all'ospedale. Un medico dopo le mie insistenze lo ha fatto caricare in

da sotto la vettura. Dopo sette minuti è arrivata l'ambulanza con il medico, il quale si è scusato dicendo che la radio non aveva funzionato bene. E' stata una cosa da far pena, era tutto organizzato e nessuno ha fatto niente di efficiente, anzi tutto era inefficiente. Piloti e tecnici presenti se ne sono andati sperando solo di non avere mai bisogno di mezzi del genere. Avevamo accanto a noi Fittipaldi che impreca tra i denti. Gli abbiamo chiesto il suo parere, la prima parola è irripetibile, poi Emerson che tiene molto alla sicurezza ci ha detto:

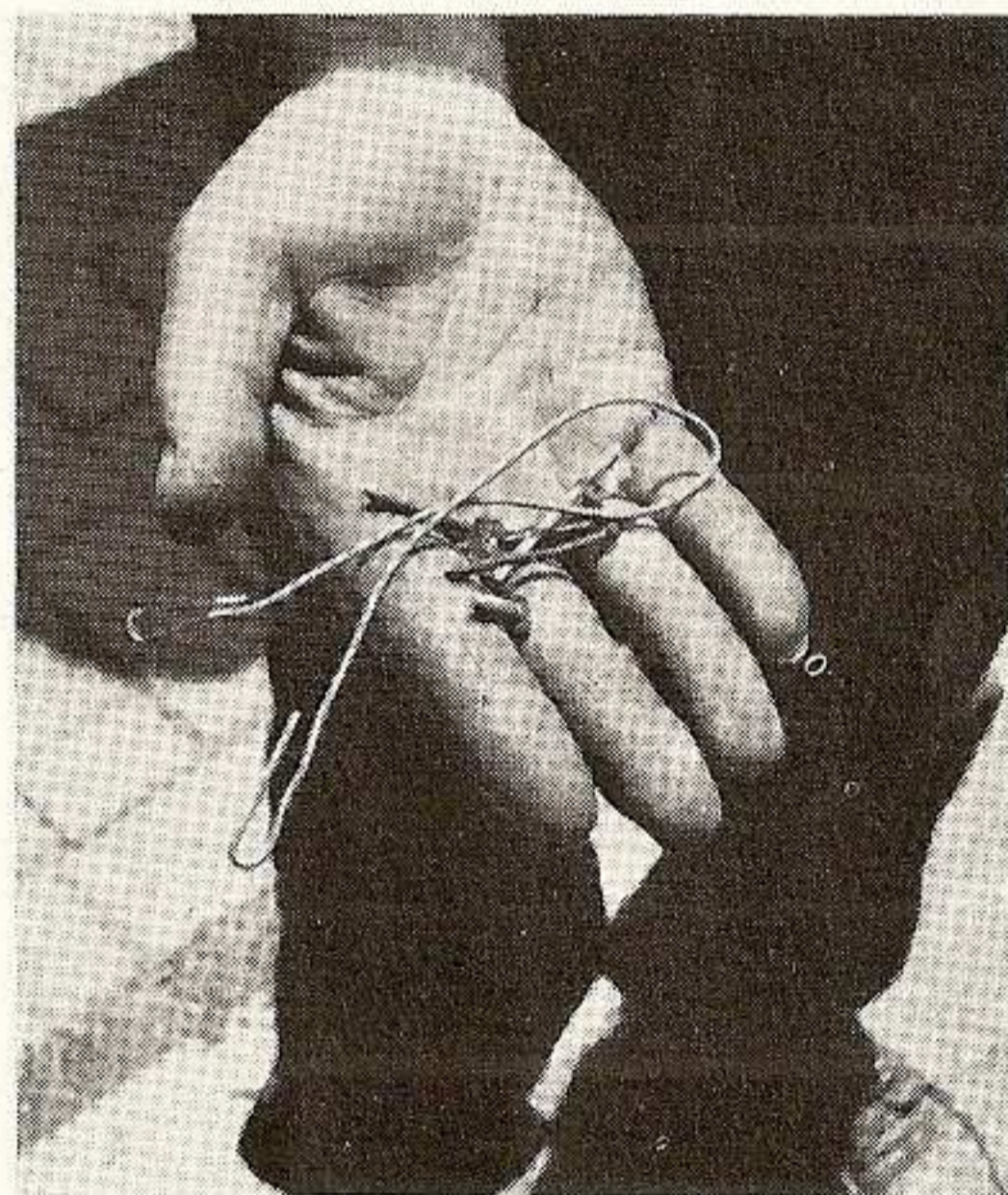
«E' stata letteralmente una banalità. Tutti hanno visto come sono funzionati i mezzi di soccorso nonostante fosse tutto preorganizzato e che le macchine fossero a meno di 500 metri. Il medico è arrivato alla fine, io non volevo venire a correre in questo circuito dopo quanto è successo l'altr'anno, ma la GPDA è stata di parere diverso e non so francamente il perché e così siamo qui, certamente che se dovesse succedere qualcosa è meglio cercare di fare con i nostri mezzi perché se aspettiamo gli organizzatori aspettiamo un bel pezzo».

Fittipaldi si è detto poi scontento di tutte queste cose che succedono nei circuiti, principalmente quando ciò riguarda la sicurezza dei piloti che corrono. E' ora di badare di più a cose serie invece che impedire ai giornalisti e ai fotografi di entrare ai box: questo è stato il succo del discorso di Emerson, che ha ancora una volta senza mezzi termini accusato gli organizzatori di essere inefficienti.

Un'ora dopo la prova del nove: le accuse dei piloti presenti erano giuste e le persone addette ai servizi di sicurezza sono inefficienti: è successo allo staf della Tyrrell e lo abbiamo seguito personalmente. Si era al termine della prima giornata di prove, un meccanico stava travasando benzina, quando questa ha preso fuoco. Un attimo di panico, poi lo stesso Tyrrell ha preso in mano un estintore vuotandolo. I pompieri presenti ai box intanto non erano ancora intervenuti. Tyrrell si è precipitato da loro strappandogli dalle mani gli estintori e correndo verso i box da cui si levavano alte le fiamme. Intanto erano intervenuti con mezzi di fortuna a disposizione i meccanici Lotus e McLaren, che dopo un po' di lotta hanno spento tutto.

E i pompieri? Con coraggio disumano non sono intervenuti e hanno tenuto indietro la folla dei curiosi che si affollava. Sono arrivati dopo con uno scampanellante carro rosso e lucido, a far la scena fra i fischi e gli impropri della gente, poi sono arrivati gli organizzatori.

Il commento è stato unanime: è ora di smetterla di affidarsi a organizzatori simili. Quello che sanno fare lo hanno dimostrato in occasione dell'incidente a Williamson l'altr'anno.



Prima delle prove a Zandvoort Mass e Stuck si sono improvvisati spazzini, andando in giro a raccogliere chiodi e pezzetti di metallo lungo i box e in pista per cercare di ovviare per quanto possibile, alla possibilità di una foratura. E' stato chiesto agli organizzatori di far pulire la pista ma essi hanno rifiutato categoricamente

ambulanza che è partita a sirene e luci spiegate verso Haarlem, ma inspiegabilmente si fermava ai semafori in attesa mentre a bordo Ronnie era sempre in stato di incoscienza. Finalmente siamo arrivati all'ospedale St. Elisabeth e qui è andato tutto in modo eccezionale, ma gli organizzatori... dovrebbero vergognarsi...».

Forse risentiti delle accuse precise della Lotus che ha accusato gli organizzatori di inefficienza come l'altr'anno, nell'intervallo delle prove un rottame di una Fiat 125 è stato posto ai lati della pista e gli si è dato fuoco con 100 litri di benzina alla presenza di pubblico e piloti per far vedere l'efficienza dei mezzi. E' stato il tutto una cosa da piangere, non si può dire da ridere perché se dovesse capitare sarebbero in gioco vite umane. Incendiata la 125, tutto era pronto: la prima macchina con mezzi inadeguati è arrivata dopo un minuto, un'altra macchina dopo 2,30, il carro dei pompieri dopo 6 minuti con un potente getto di schiumogeno mentre ancora lingue di fuoco si sprigionavano

Subito imbattibili le Ferrari

UNO STREAKING

per consolarsi

delle 312-record



Novità sull'alettone della Ferrari: la nuova forma a V, somigliante a quella degli aerei, garantisce una maggiore aderenza della vettura

Due corse eliminatorie al G.P. INGHILTERRA?

● Problemi per la gara di F. 1 a Brands Hatch dove pare ci siano 39 iscritti. John Webb proporrà ai piloti e costruttori in una riunione giovedì a Londra di effettuare al posto delle prove di qualificazione due vere e proprie gare qualificate, magari di pochi giri per trarre da ognuna di queste i tredici + tredici che parteciperanno alla gara vera e propria. Veramente molto ingegnoso, anche se si pensa che in questo modo potrà effettuare tre vere e proprie gare.

PILOTA E VETTURA

	VENERDI' 21/6		SABATO 22/6	
	1. sessione	2. sessione	3. sessione	4. sessione
LAUDA (Ferrari B3)	1'19"71	1'19"48	1'18"31	1'20"79
REGAZZONI (Ferrari B3)	1'19"51	1'18"91	1'19"29	1'20"83
FITTIPALDI (McLaren M.23)	1'20"64	1'20"94	1'19"56	1'21"85
HAILWOOD (McLaren M.23)	1'21"52	1'21"05	1'19"68	1'20"75
SCHECKTER (Tyrrell 007)	1'21"30	1'19"91	1'20"07	1'20"39
HUNT (Hesketh)	1'21"99	1'21"25	1'19"85	1'20"72
JARIER (Shadow)	1'22"23	1'21"17	1'20"07	1'20"69
DEPAILLER (Tyrrell 007)	1'22"29	1'20"39	1'22"12	1'20"14
HULME (McLaren M.23)	1'20"77	1'20"40	1'20"15	1'21"75
PETERSON (Lotus)	1'20"22	1'20"28	1'21"55	1'20"74
PRYCE (Shadow)	1'23"51	1'21"57	1'21"51	1'20"44
REUTEMANN (Brabham BT 44)	1'21"81	1'20"53	1'22"06	1'20"45
WATSON (Brabham)	1'22"13	1'21"23	1'21"60	1'20"78
EDWARDS (Lola)	1'22"55	1'21"00	1'21"77	1'22"86
BRAMBILLA (March)	1'23"38	1'21"67	1'24"09	1'21"01
BELTOISE (BRM P 201)	1'21"51	1'22"64	1'21"04	1'26"08
SCHUPPAN (Ensign)	1'23"70	1'24"42	1'21"14	1'24"11
ICKX (Lotus)	1'23"47	1'23"93	1'21"94	1'23"52
HILL (Lola)	—	1'23"84	1'21"22	1'23"35
MASS (Surtees)	1'23"59	1'21"27	1'21"43	1'21"83
MERZARIO (Iso)	1'24"07	1'21"67	1'21"52	1'21"78
STUCK (March)	1'21"53	1'21"90	1'21"53	1'21"82
VON OPEL (Brabham)	1'23"30	1'23"19	1'21"56	1'22"41
PESCAROLO (BRM P 160)	—	1'29"41	1'21"92	1'21"84
MIGault (BRM P 201)	1'22"96	1'22"34	1'22"76	1'23"09

ZANDVOORT - All'abbassarsi della bandiera a scacchi che sanciva la supremazia in prova delle due Ferrari, un meccanico della Goodyear, seguendo la moda, faceva uno streaking nel paddock dietro il box principale fra le risate generali. In questo modo « sexy » sono finite le due giornate di prove in vista del G.P. d'Olanda.

Prima Regazzoni poi Lauda sono stati i mattatori delle due giornate di prove. Se già aveva meravigliato il fantastico tempo dello svizzero il venerdì, accreditato di 1'19"51 alla media incredibile di 191,363 kmh, con Lauda a 20 centesimi di secondo, l'austriaco, certamente uno degli uomini della F. 1 più in forma del momento, il sabato mattina ha « stracciato » tutti, girando in 1'18"31 alla media di 194,271 kmh. Il gioco era fatto nell'ultima ora di prove: le due prime posizioni si sono crogiolate al tiepido sole olandese lasciando agli altri di cercare di avvicinarsi. Le due Ferrari hanno compiuto solo qualche giro più che altro per rodare gomme e freni in vista della gara. Negli ultimi 10 minuti Lauda è andato in pista per ogni evenienza ma Dino Pignatti gli ha costantemente tenuto esposto il cartello con su segnato due più matematici che nel linguaggio Ferrari significa di non tirare perché nessuno si è avvicinato al tempo dei due ferraristi.

Sorrisi, streaking e Lauda alla radio austriaca per una intervista, hanno chiuso le due giornate di prove. I più diretti e fastidiosi concorrenti della Ferrari come in questa occasione sono stati battuti: a cominciare da quel Fittipaldi che con la McLaren-Marlboro guida la classifica mondiale ma in prova si è beccato quasi un secondo e mezzo da Lauda e partirà in seconda fila assieme al sorprendente Hailwood che con la McLaren sta facendo cose eccezionali.

Abbiamo incontrato Fittipaldi dopo la fine delle prove e ci ha confermato che le due Ferrari sono imbattibili, « Riesco a prendere le Ferrari in frenata — ci ha detto il brasiliano — ma in accelerazione e in velocità massima le Ferrari mi vanno via, sono impendibili... » quanto ci ha detto Fittipaldi lo abbiamo constatato di persona girando lungo il percorso. Alla fine del rettilineo davanti ai box ad esempio veniva rilevata la velocità massima delle vetture, e la Ferrari era superiore a tutte le macchine di 15 kmh.

Questa supremazia è durata due giornate ininterrottamente e inevitabilmente ha riportato « voci » di presunte irregolarità nei propulsori di Maranello, così come succede sempre quando una squadra vince si dice che abbia qualcosa di irregolare. Successe l'anno che Stewart vinceva con la Tyrrell quando si disse che « cipollava » la benzina con il nitrometano. Ora le parti sono invertite e si dice in giro che la Ferrari adoperi motori con una cilindrata maggiorata, essendo un distacco di un secondo e mezzo troppo rilevante, quando fino ad ora si è combattuto a decimi di secondo.

Personalmente non crediamo a questa chiacchiera che riferiamo a puro titolo di cronaca, e che ci è stata confermata da diversi piloti inglesi e no, anzi alcuni di questi hanno suggerito per mettere definitivamente KO le squadre inglesi di far revisionare dopo una vittoria spontaneamente un motore Ferrari.

Ma ritorniamo alle prove. Il recente vincitore del G.P. di Svezia quello Scheckter che tanto ha impressionato, con la sua Tyrrell ex campione del mondo Stewart, è rimasto distaccato di quasi due secondi e parte in terza fila accanto a Hunt che con la Hesketh è in continuo

miglioramento. Altra squadra che è in crisi è la Lotus, dopo che Peterson si è rapidamente ripreso dall'incidente dell'altra settimana in prova e dopo la prima giornata di prove due secondi dividono Peterson da Lauda. Con 75 giri da percorrere il giorno della gara vuol dire doppiare questa netta supremazia italiana, che sembrava scemata dopo la Svezia, e la processione ai box di Maranello è ininterrotta. Da Chapman a Tyrrell, da quelli della McLaren a Fittipaldi tutti a rimirare il rosso bolide che per l'occasione ha sfoggiato un nuovissimo alettone a forma di « V » che è stato giudicato eccezionale dai piloti e interessantissimo dai tecnici « in processione ».

Hulme con la seconda McLaren ha fatto meglio di Peterson e parte in quinta fila, mentre Reutemann è stato battuto sui tempi in prova dalla rivelazione di queste giornate, l'inglese Pryce che gli è stato davanti seppure appena di un decimo di secondo.

Non solo la squadra della Lotus è in condizioni precarie, ma il suo stesso pilota Ickx che in due giornate di prove non è riuscito a far meglio di Schuppan. Chiamamente il belga non è ben visto da Chapman e ne abbiamo avuto la prova oggi durante le ultime prove, quando il patron stava parlando con un amico, e non rispondeva a Ickx che dentro alla macchina gli chiedeva qualcosa prima di andare a provare. Un minuto dopo passando davanti ai box, il motore del belga è esploso in una nuvola di fumo: risultato Ickx è in nona fila. Meglio di lui ha fatto Brambilla che per ragioni varie non riesce mai a provare, ma appena riesce a fare qualche giro subito i tempi scendono. Il Vittorio ha fatto meglio anche del suo più blasonato compagno Stuck, anche se in due giorni quelli della March gli hanno dato per la sua Beta due motori con la pressione dell'olio che era troppo bassa e si è perso molto tempo a cambiarli. Alla fine il terzo motore sembra quello giusto: « Ha una accelerazione spaventosa — ci ha detto Brambilla — ma l'ho potuto provare poco. Speriamo non mi tradisca domani in gara ».

Per ultimo abbiamo lasciato Merzario che ha ottenuto un tempo che lo fa partire in undicesima fila, ma i problemi per il comasco non sono tanto di macchina quanto fisici. Pur sgrassato e dichiarato guarito dall'incidente che ebbe con Galli alla 1000 Km di Imola, alla guida il comasco sente dolore al dito per le continue vibrazioni che la macchina trasmette al volante e quindi alla sua mano e al dito menomato. Ma è sicuro Merzario di fare domani una bella gara, perché in questi due giorni di prove è molto migliorato.

Venticinque vetture sono state ammesse al via; mancano van Lennep e Schenken che non si sono qualificati, mentre Pace (come leggerete in altra parte del giornale) si è rifiutato di correre ancora sulla Surtees, e sarà sulla Brabham a partire dal G.P. di Francia.

Alcuni incidenti ma di lieve entità in queste due giornate di prove, tutti però senza danni fisici ai piloti: Mass è uscito alla nuova chicane per il bloccaggio dei freni e ha danneggiato il telaio della sua Surtees, partirà con quella di riserva. Watson ha forato una gomma nello stesso punto dove avvenne l'incidente di Williamson l'anno scorso, si è girato ma dopo alcuni paurosi testa-coda si è ritrovato in mezzo alla pista in direzione di marcia normale. Anche Beltoise ha forato due gomme, ma non ha avuto danno, mentre Peterson ha perso lo spoiler, che è stato prontamente sostituito dai meccanici ai box.

Una nuova Mc LAREN a B. HATCH

ZANDVOORT - Giunti a metà cammino della stagione, si comincia a vedere la fioritura di parecchie novità, evoluzione delle macchine esi-

stenti o anticipazioni di soluzioni da adottare sulle macchine future.

Qui a Zandvoort si sono viste parecchie cose interessanti. La Surtees ha portato una macchina nuova, dalle forme sempre un poco voluminose ma dalle soluzioni diverse. Caratterizzata da un frontale che ricorda quello delle Surtees 1973, questa macchina ha una scocca nuova, e sospensioni anteriori di disegno differente, ma soprattutto ha il radiatore acqua spostato totalmente all'indietro, addirittura sotto l'alettone, il che ha ovviamente comportato la variazione della distribuzione delle masse. Secondo Mass questa macchina è molto migliore rispetto alla TS 16 ma i tempi non sembrano dargli ragione.

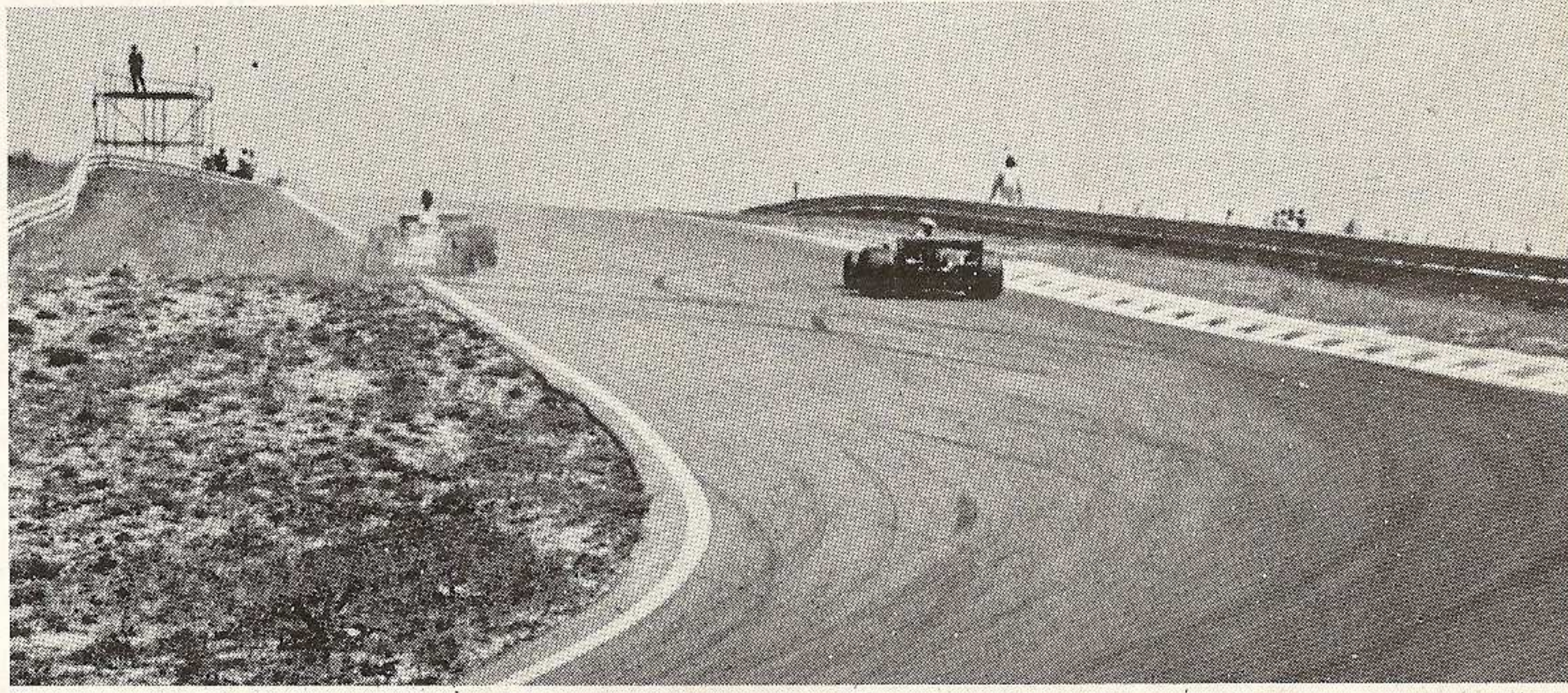
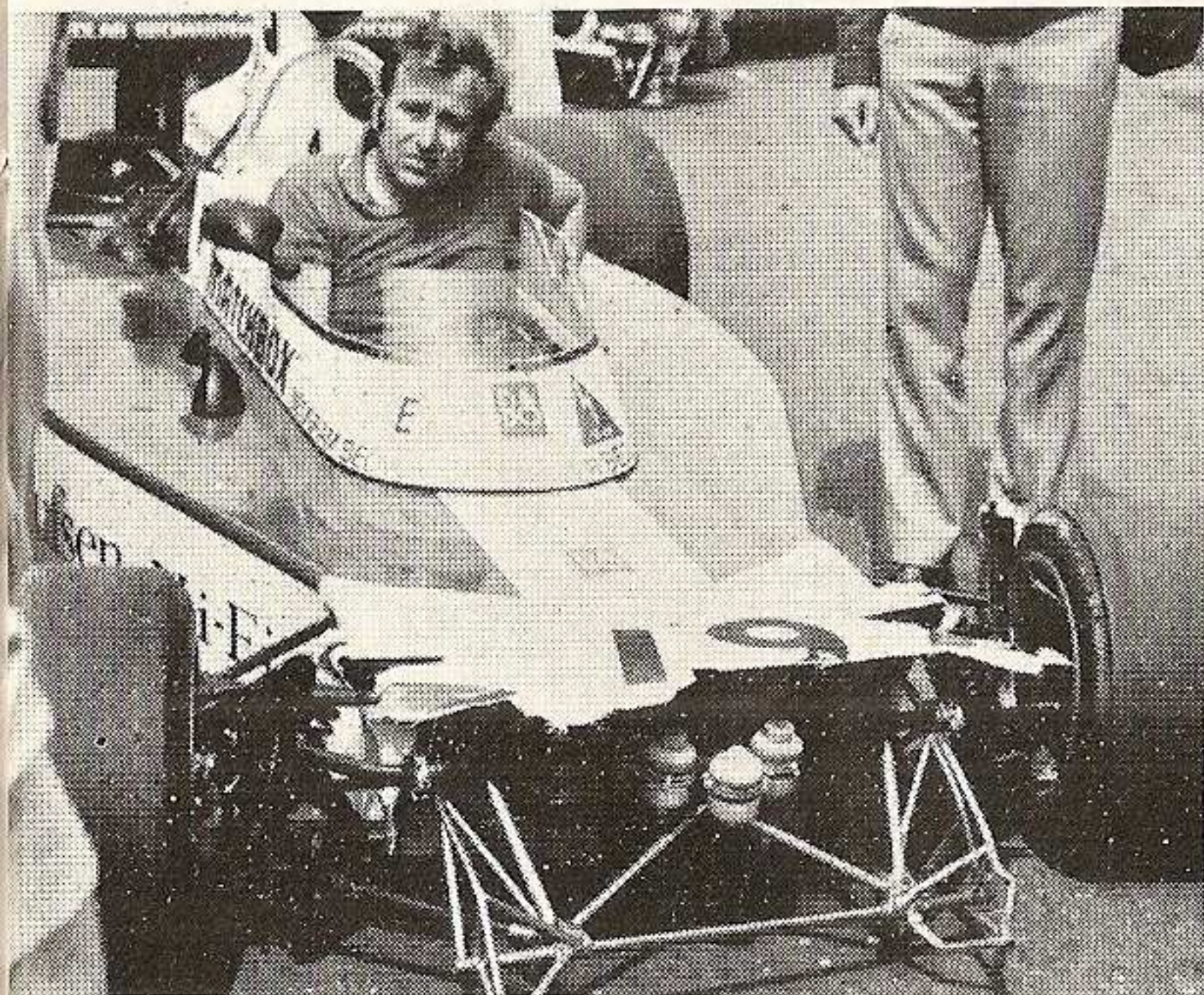
Niente di nuovo alla Hesketh, che tuttavia continua a fare piccoli esperimenti. Lord Hesketh ci ha tuttavia detto che il nuovo motore dodici cilindri in costruzione non sarà pronto tanto presto, perché l'officina incaricata della fabbricazione dei pezzi ha fatto fallimento e così adesso tutto è fermo.

Sulle March sono stati adoperati gli stessi musetti già utilizzati in Svezia sulla macchina di Brambilla e che hanno dato soddisfazione. Anche Stuck aveva quindi la macchina in queste condizioni. Sono stati modificati i circuiti di lubrificazione (nuovo serbatoio olio) e di raffreddamento, in modo da eliminare gli inconvenienti che si sono verificati a più riprese nelle prime corse della

stagione.

Le Ferrari si sono presentate con nuovi alettoni, con quello posteriore di forma inconsueta, caratterizzata da una scianatura posteriore, ad angolo, che praticamente forma una V aperta col vertice avanzato verso la macchina. Pare che con questa forma l'alettone offra una migliore distribuzione dell'azione deportante, insieme con minore resistenza dinamica. Anche l'alettone anteriore, unico, è stato modificato, ed è molto largo.

Niente di nuovo alla McLaren, che continua tuttavia le esperienze con i punti di attacco delle sospensioni, in modo da cercare una tenuta di strada migliore. I risultati sono stati abbastanza buoni, ma in



La Surtees presentava a Zandvoort una macchina nuova con un nuovo frontale che però Mass ha urtato e distrutto. Il meccanico seduto nell'abitacolo non mostra di essere tanto soddisfatto, dell'esito dell'uscita della monoposto alla nuova chicane, avvenuta nel corso delle prove ufficiali

Sempre nelle prove la Surtees aveva già avuto un campanello di allarme, in questo testa coda di Pace costretto a «rompere» con il Team

Prima della competizione questi erano gli umori LE FERRARI? E chi le vede più quando accelerano...

ZANDVOORT - Grande è stata la meraviglia nei boxes del G.P. d'Olanda per la netta, incontrastata supremazia già in prova delle due Ferrari. Abbiamo parlato con i due ferraristi che hanno dominato queste prove.

REGAZZONI: «Abbiamo una macchina perfettamente a punto e certamente superiore alle altre che sono su questo circuito e lo abbiamo dimostrato in queste due giornate di prove. Per la gara non ci dovrebbe essere nessun problema per noi a meno che non ci metta lo zampino la sfortuna».

Anche LAUDA è dello stesso parere. Dopo aver magnificato le doti della macchina perfettamente a punti, dice: «Per la gara di domani faremo per una quindicina di giri, tutti in funzione del nostro più diretto avversario che è Fittipaldi, poi ognuno di noi due farà la sua gara. Chi avrà la macchina migliore vincerà».

Regazzoni che gli è vicino scuote la testa perché pensa che quindici giri siano pochi prima di darsi battaglia fra di loro, comunque si vedrà. L'atmosfera nel clan ferrarista è giustamente ottimistica. Ieri sera è arrivato anche il nipote dell'avv. Agnelli, Rattazzi che assisterà alla corsa. Il D.S. della squadra ferrarista, avv. Luca di Montezemolo, al termine di due giornate di incontrastato dominio, si è detto contento delle prove.

«Ci ha aiutato molto, — ci ha detto il D.S. ferrarista — il fatto che su questa pista olandese abbiamo provato prima della gara molto di più che sulle altre

piste. In più oggi i nostri due piloti sono certamente più in forma di tutti gli altri e lo stanno dimostrando dall'inizio dell'anno. Certo che alla luce di questi risultati in prova sarebbe facile pronosticare un successo Ferrari ma la vittoria è legata a tanti piccoli particolari insignificanti. Certamente stavolta cercheremo di non buttare via una vittoria e di fare principalmente inizialmente una corsa in funzione Ferrari poi eventualmente si vedrà se in funzione Regazzoni o Lauda».

EMERSON FITTIPALDI: «Le Ferrari sono tremendamente a posto e imprevedibili per la mia McLaren. Speriamo di annullare un po' lo svantaggio domani durante la corsa, ma davanti a una dimostrazione come quella della Ferrari in queste due giornate di prove, firmerei anche adesso per un terzo posto, sarebbero sempre quattro punti in classifica mondiale».

Ex motociclista che sta attraversando un periodo di forma eccezionale HAILWOOD parte a fianco di Fittipaldi: «La mia McLaren è andata molto bene. E' un circuito, questo di Zandvoort, che mi piace molto e mi trovo a mio agio. Sono sicuro che farò una bella corsa».

PETERSON, inferiore alle attese dopo l'exploit della prima sessione di prove, quando era alle spalle delle Ferrari dice: «Sto bene fisicamente. Non ho nessun problema ma non sono riuscito a trovare il ritmo giusto con la mia Lotus. Vedremo in gara di poter combinare qualcosa di

meglio».

JARIER parte in quarta fila: «Non ho potuto rendere di più, — ha detto il francese — perché mi fa male il polso destro dove ho preso il colpo per evitare una Porsche durante la 24 Ore di Le Mans. Nella notte il dolore dovrebbe passare e in gara spero di rendere come a Montecarlo».

BRAMBILLA: «Mi hanno dato due motori con la pressione dell'olio che era a terra. Li ho dovuti cambiare e ho provato poco. L'ultimo che mi hanno montato mi sembra eccezionale. Vedremo domani in gara per me è abbastanza arrivare in fondo poi si vedrà. Però quella Ferrari va come una bomba quando di passano davanti ti sembra di essere fermo».

MERZARIO «Il dito infortunato che mi hanno sgrassato non mi fa male. Sento invece dolore per le vibrazioni che la macchina trasmette al volante. La mia Iso è in ordine purtroppo io non ho potuto rendere al cento per cento. Domani in gara le cose dovrebbero andare meglio perché già da stasera il dito mi fa molto meno male di quando ho iniziato le prove venerdì mattina».

PESCAROLO «Non so se domani prenderò il via. Non ho potuto provare perché quelli della BRM hanno dato la mia macchina muletto a Beltoise che ha punti in classifica mondiale. L'atteggiamento dei dirigenti mi sembra assurdo. Non so ancora che cosa farò esattamente».

cev.

f. l.

FITTIPALDI e la GPDA non si sbottonano circa le richieste di sicurezza per il G.P. d'ITALIA, ma...

Muto il «padrino» per MONZA

ZANDVOORT - Venerdì sera a Zandvoort la GPDA ha tenuto la solita riunione. All'attenzione dell'assemblea tra le altre voci c'era anche la questione del momento, cioè la idoneità di Monza ad ospitare il prossimo Gran Premio. De Adamich ha cercato di sapere esattamente quale fosse il punto di vista dei piloti per poter poi riferire all'Automobil Club Milano. Però nessuno si è sentito di avallare le tesi emerse dalla bocca del «padrino» del momento cioè Emerson Fittipaldi.

Il brasiliano divenuto in assenza di Stewart, l'eminenza grigia della GPDA, ha, in materia di sicurezza, idee nettamente diverse da quelle del suo predecessore. Infatti Emerson i guard-rail che Stewart negli anni scorsi ha fatto mettere agli organizzatori con bilanci di centinaia di milioni di spesa, non li gradisce. Secondo il brasiliano infatti prima dei guard-rail ci vogliono metri e metri di vie di fuga e di corsie di decelerazione. Probabilmente Emerson ha ragione almeno in parte dato che a Montecarlo questa sua intelligenza non è mai affiorata.

Però Fittipaldi trascura un particolare: che per venire incontro ai suoi desideri gli organizzatori abbisognano di due cose e cioè soldi prima di tutto per fare i lavori e poi tempo per fare eseguire i lavori stessi.

E' un appunto importante perché se Fittipaldi ha deciso che Monza è pericolosa e che quindi la GPDA in Italia non correrà finché sul tracciato lombardo i guard-rail non saranno come minimo a tre metri sia sul rettilineo che al curvone che a Lesmo, sarebbe il caso che innanzitutto la GPDA stessa comunicasse agli organizzatori milanesi il programma dei lavori che desidererebbe fossero apportati sulla pista.



Vista questa «diavoleria» adottata da Emerson Fittipaldi e volta, pare, a migliorare le condizioni di guida del pilota grazie ad un sistema di aerazione sia nell'abitacolo che all'interno del casco. Forse ha ragione lui

Questo se non altro perché all'appuntamento con il G.P. d'Italia oramai mancano solo due mesi.

Invece da Zandvoort i piloti sono venuti via solo con l'impegno formale di rivedersi fra quindici giorni a Digione per decidere su basi concrete se dare seguito alle tesi di Fittipaldi ovvero rendersi conto che la situazione di Monza è quello che è e che quindi occorre un po' di buona volontà da entrambe le parti. Buona volontà che per la GPDA secondo Adamich potrebbe essere quella di capire che Monza non può essere ritoccata dalla mattina alla sera anche perché c'è una Italia Nostra che ha sempre il fucile puntato e che quindi le chicanes, unico, temporaneo palliativo, dovrebbero andare be-

ne ancora una volta bilanciate dal fatto che Monza se non altro offre un servizio di sicurezza e prevenzione infortuni decisamente fra i migliori del mondo. La tesi de Adamich o AC Milano come si vede è per la soluzione del tiriamo a campà ancora una volta e quindi potrebbe non essere ancora quella giusta. Onestamente però bisogna riconoscere che nemmeno il modo di procedere della GPDA è quello giusto. E' solo il modo di procedere del più forte e che quindi è solo quello che alla fine forse prevarrà. Con le conseguenze che tutti possono prevedere cioè che a Monza le possibilità di vedere il G.P. d'Italia stanno scemando giorno dopo giorno.

t. z.

● Come è usanza alla Ferrari hanno cambiato i motori il venerdì sera per fare la seconda giornata di prove e la gara di domenica. Solo che questa volta alla luce della doppia defaillance di Anderstrop si sono cambiati anche i cambi per ogni evenienza. Mettere un cambio nuovo quando si cambia il motore diverrà una regola fissa da adesso in avanti alla Ferrari.

● Nella prima giornata di prove sulla March Beta di Brambilla sono stati cambiati i rapporti del cambio poi il motore si è rotto e il monzese ha potuto gareggiare pochissimo in pista con gli altri.

L' ELENA - 2 vincerà anche lei?

● Corrono voci che Fittipaldi alla fine del '75 smetta di correre. La ragione sarebbe la moglie che in attesa di un figlio non vuole che il marito faccia più il mestiere del pilota. Agli inizi del '76 Emerson con il fratello Wilson venderebbe la F. 1 che si sta facendo in Brasile e che potrebbe anche montare un motore 12 cilindri Alfa Romeo.

● Pescarolo non ha potuto provare nella prima sessione di prove perché Beltoise ha voluto la sua macchina come muletto. I dirigenti BRM lo hanno accettato adducendo la scusa che il francese è meglio piazzato in classifica mondiale del Pesca.

● In una recente riunione dei costruttori di F. 1 tenutasi a Londra si è definitivamente deciso che il massimo delle vetture ammesse alla partenza di un GP saranno 25. Così anche gli organizzatori di Zandvoort hanno dovuto far marcia indietro e hanno dovuto modificare il regolamento e in luogo delle 26 macchine previste ne partono solo 25.

● Durante le prove di sabato si è rotta la cerniera della tuta di Lauda. Per ovviare all'inconveniente Cuochi gli ha chiuso la cerniera con vistose applicazioni di scotch lo stesso che si usa per le macchine.

● Fra le tante innovazioni che gli organizzatori hanno portato alla sicurezza di Zandvoort dopo l'incidente dell'altro anno hanno rifatto anche la tribuna stampa e i box di rappresentanza sulla pista attorniate da una terrazza che è circondata da doppi guard-rail per la sicurezza dei giornalisti.

● E' stata provata domenica scorsa al Castellet una Ferrari per circuiti veloci dalla forma più affusolata per i radiatori più stretti e più lunghi. Sembra che i risultati non siano stati molto soddisfacenti.



Tyrrell sperava di ripetere il successo svedese nel giorno dell'anniversario della sua prima vittoria. Ma Jody non è riuscito ad andare oltre ai tre punti nella classifica del mondiale per sé e per il costruttore

La (mezza) festa di TYRRELL

ZANDVOORT - Parecchia euforia nel clan della Tyrrell, durante questo week-end olandese, il Gran Premio 1974 cadeva infatti nell'esatta data di un anniversario molto importante per la squadra di Ken Tyrrell, che il 23 giugno del 1968, su questa stessa pista, aveva ottenuto la sua prima vittoria in Formula Uno, con un certo Jackie Stewart al volante di una Matra-Ford.

Entrato nella Formula Uno all'inizio di quell'anno, Tyrrell aveva messo in piedi la Tyrrell-Matra-Elf, squadra che doveva poi essere piuttosto in vista. Allora tuttavia la vittoria di Stewart fece sensazione, ed in ogni caso rappresentò un punto di partenza importante ai fini storici. Ovviamente molto importante per Ken Tyrrell che così culminava la sua ascesa nel mondo delle corse, che era cominciata nei primi anni 60.

Da quella prima vittoria del 1968 ad oggi la squadra di Tyrrell ha poi fatto una bella collezione di successi, con un totale di 27 vittorie in Gran Premio, che è un risultato notevole in sette anni di attività. L'ultima vittoria poi è quella ottenuta nel Gran Premio di Svezia due settimane fa, con la doppietta Scheckter-Depailler. Significativa non soltanto perché ripropone la Tyrrell come vincitrice, ma perché è stata la prima vittoria di Jody Scheckter, che secondo Tyrrell si avvia a diventare un grande. E con lui Depailler.

f. l.

Già prima della nuova disavventura olandese il pilota di HESKETH mostrava disappunto

Non racconto più corse se la sorte non cambia

LONDRA - D'un tratto la vita è diventata molto caotica. Da quando scrissi il mio ultimo articolo sono riuscito a stare a casa soltanto due giorni e mezzo, gli altri tutti occupati o a pilotare o a balzare su qualche aereo. La mia prima sosta, dopo un sereno week-end sulla Costa del Sol (ove cercavo di sistemare la mia nuova abitazione e di giocare un poco a tennis) è avvenuta a Londra. Ho noleggiato una vettura e mi sono precipitato a Northampton per provare le dimensioni della nuova Can-Am UOP Shadow. Per via della mia statura, questo è sempre il primo passo nelle mie trattative per una guida, ma sono stato contento di constatare che riuscivo, anche se di misura, a infilarmi dentro. E così ora le trattative vanno avanti e spero proprio di fare la serie per la maxi Shadow con la

tutto era perduto.

La cronaca belga è nota ed è inutile piangere sul latte versato. Dopo la gara ho dovuto aspettare che Sheckter la portasse a termine, poi grazie all'elicottero di Alexander ce l'abbiamo fatta per un pelo ad arrivare all'aeroporto di Bruxelles per prendere l'aereo. Il martedì mattina ero di nuovo all'aeroporto di Malaga, in partenza per una sessione di prove in Svezia coi Firestone.

Il primo giorno di pre-prove ad Anderstorp è stato un poco disastroso perché Beltoise non è arrivato fino all'ora di colazione, Merzario non è arrivato affatto, per via dell'incidente in prova al Nurburg, e io con un testa-coda sono finito contro una barriera, nel pomeriggio. Meglio il secondo giorno. Beltoise, benché avesse un'infezione alla gola, girava alle-

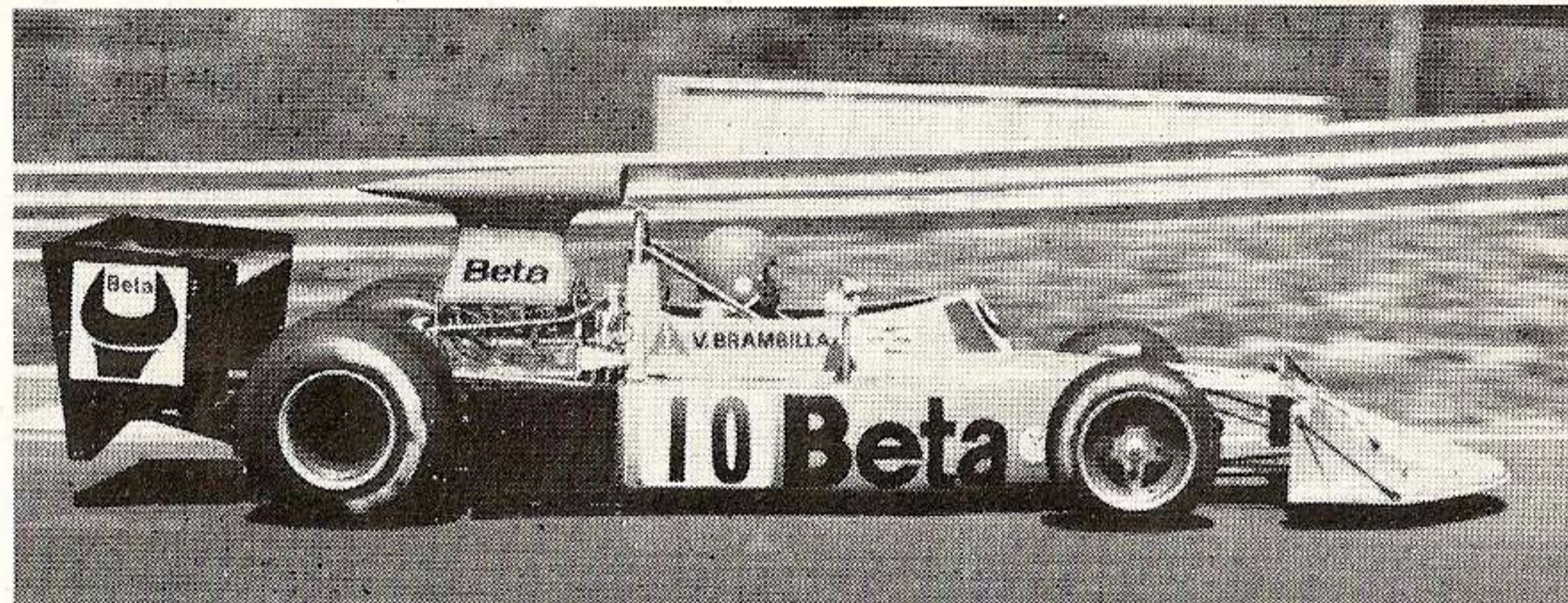
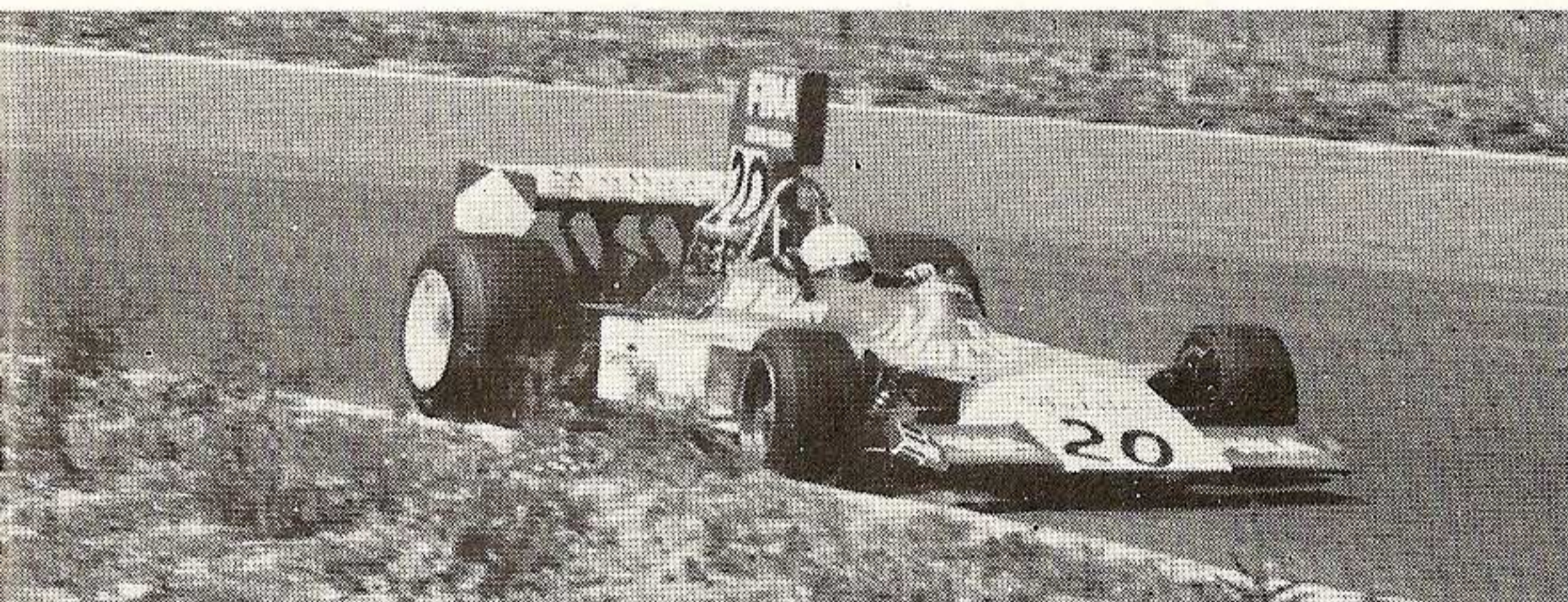
glio « minacce », per future belle notizie.

Non sono però avvilito, perché ho la convinzione che pilota per il team che potrei definire più o meno il migliore. Facciamo continui progressi e prima o poi la fortuna cambierà. Non si può dare la colpa alla fortuna, visto che questo fatto dovrebbe essere eliminato il più possibile, ma dopo tutto occorre averne.

Come al solito Alexander abbinava il G.P. Monaco alla sua crociera annuale e lo sviluppo del Hesketh Racing era evidente nella flotta, che comprendeva due begli yacht. La « nave ammiraglia » era un nuovo barcone che si chiamava « Nefertiti » e dispone del lusso di una propria piscina, in cui viene buttato chi ha fatto qualcosa che non va; attaccata poco lontano c'era « l'imbarcazione d'appoggio », la

toise, e naturalmente si è sparso molto olio in pista, tanto che mi sono messo a girare veramente in « punta di piedi ». Questo ha talmente frustrato Stuck, alle mie spalle, che ha tentato di superarmi giù per il colle verso il Mirabeau. Ero già nel mezzo del circuito e mi spostavo all'interno, quando Stuck ha cercato di passare mentre io mi aspettavo l'« attacco » sull'altro lato.

Purtroppo ha urtato la mia ruota posteriore con la sua anteriore e questo lo ha fatto volare sopra di me alla lettera, in maniera veramente spettacolare, sicché sono stato fortunato di uscire illeso dato che la vettura di Stuck è quasi finita sopra la mia. Questo — oltre alla precedente collisione — serve a dimostrare che a Monaco non si può superare, a meno che non si aspetti un errore o un aiuto dato



• Per un giovane inglese come Hunt che mostra un pizzico di delusione per la impossibilità di confermare le doti già fatte affiorare, il contrappunto del generoso entusiasmo agonistico che non difetta ai nostri Merzario e Brambilla forse in quanto a sfortuna non è che possano vantare qualcosa di più

nuova vettura. Ha un bell'aspetto e rappresenta un bel passo avanti, rispetto a quella dello scorso anno.

Dopo di nuovo a precipizio a Londra, in tempo per prendere il volo per Bruxelles, in previsione del Gran Premio. Lasciando perdere Madrid (che non è considerata una sede adatta per l'importante « settore divertimenti » del team) il GP del Belgio ha segnato la vera inaugurazione della stagione europea per la « Divisione Spassi » della Hesketh Racing, i cui componenti erano tutti presenti, soliti sostenitori tornati al seguito e che si addestravano freneticamente per il grande test di resistenza richiesto da una settimana a Montecarlo. Il gruppo era capeggiato dal grande lord in persona.

La gara per noi era particolarmente importante, perché volendo sperare in qualche possibilità di successo nel campionato era assolutamente necessario prendere punti a Nivelles. Con l'imminenza del lentissimo circuito di Monaco (non siamo proprio ancora a posto nelle curve lente) le cose non erano troppo rosee, comunque non

gramente facendo buoni confronti fra i pneumatici. Io, poi, dopo fatiche infinite, sono stato messo (come usando un corno da scarpe) nell'Iso di Merzario, che è stata una rivelazione. E' veramente un gran vettura e quello che mi ha sorpreso non è la velocità con la quale corre Merzario, ma come mai non vada più forte ancora! Personalmente con la Iso ho girato di 1" più veloce di quanto avessi fatto con la mia vettura.

Nel pomeriggio Beltoise ed io siamo partiti frettolosamente per il Nurburgring, per provare con la Gulf, per la 1000 km. Abbiamo viaggiato col Cessna 172 di Beltoise, aereo a un solo motore, molto lento, ma comunque è stato più rapido che trafficare con le linee aeree.

In questo momento desidero abbandonare temporaneamente le mie attività « letterarie » perché l'ininterrotta serie di delusioni in F. 1 sta cominciando a diventare piuttosto imbarazzante, dato che devo sempre scrivere senza poter dare belle notizie, parlando soltanto di vaghe speranze, o me-

« Henry Morgan », sulla quale io e gli altri membri della squadra abbiamo avuto la fortuna di alloggiare. Per me è stato molto piacevole perché sono arrivato il martedì prima delle prove piuttosto stanco, dopo il massacrante programma già descritto. Il fatto di essere in porto significava che distavo soltanto un centinaio di metri dai boxes per cui non mi è mai toccato di percorrere di più, se non sulla vettura da corsa. Ho così potuto rilassarmi, cosa sempre necessaria a Montecarlo ma tanto difficile da fare. A Montecarlo le prove sono più calme, perché suddivise in tre giorni, ma c'è lo svantaggio che la sessione finale segue le manche della F. 3 per cui la pista è piuttosto oleosa. Comunque, ho segnato il sesto miglior tempo in 1'27"8 ed eravamo contenti, avendo previsto di fare peggio.

La cronaca è nota, ma torno un momento sull'incidente con Stuck. La mia partenza è stata mediocre e mi pare che al primo giro fossi ottavo. Poi sono state sventolate le bandiere gialle, dopo la collisione in cui erano rimasti coinvolti anche Hulme e Bel-

di proposito dalla vettura che precede. Comunque, più tardi, un guasto irreparabile mi ha tolto di gara e sono rimasto amaramente deluso perché sentivo che ero in procinto di mettere in mostra la mia grinta e di raggiungere i leaders di nuovo.

Dopo Monaco, un giorno di prove a Goodwood piuttosto frustrante. Le modifiche che abbiamo provato non sembravano portare miglioramenti e il motore non andava bene, per cui è stato impossibile cronometrare i tempi. Da allora ho fatto un viaggio oltre Atlantico per provare la Shadow Can-Am che, dopo scene da cappa e spada, alla conclusione è stata pilotata da Follmer e la parola conclusione ci piove bene perché George l'ha concitata molto male. Fra non molto spero di sapere qualcosa di definitivo e mi auguro intanto che i patrocinatori UOP siano soddisfatti e informati di tutto, perché sono fra i migliori dello sport automobilistico e sarebbe un gran peccato che qualcosa li scoraggiasse.

James Hunt

Naufragio delle ABARTH-OSELLA a CLERMONT FERRAND: rompe il motore BELL (in testa), volano fuori LAFOSSE e CRAFT: l'ALPINE può fermarsi per sei giri nel finale!

LARROUSSE anche in 2000

CLERMONT FERRAND - L'Alpine Renault si è aggiudicata la sua seconda vittoria nella due litri, quando Larrousse e Serpaggi hanno fatto una bellissima doppietta attorno al difficile e pittoresco circuito di Clermont Ferrand. E' stata la giornata dell'Alpine, a spese dell'Abarth Osella che non ha avuto nessuna vettura al traguardo, sulle quattro ufficiali che avevano preso il via.

L'unico a precedere Larrousse è stato Bell, che ha portato avanti la sua Abarth dopo che il francese aveva fatto un testa-coda in frenata. Dopo avere condotto dal quindicesimo al ventiduesimo dei trentadue giri, Bell è stato tuttavia costretto a sostare al box, con il motore che emetteva rumori metallici e con tutti i misuratori che segnavano temperature troppo alte.

Le altre due Abarth ufficiali, quelle di Craft e di Lafosse, sono entrambe uscite di gara alla sedicesima tornata; Lafosse aveva urtato e superato la barriera a ruote in aria, dopo una collisione con la Chevron B26 di Lepp che occupava il terzo posto. Quanto a Craft, aveva urtato la barriera, scendendo poi giù lungo il colle; aveva corso un rischio, scegliendo di partire con pneumatici intermedi da pioggia, dopo che aveva piovuto quasi sempre prima della gara, ma all'abbassarsi della bandiera è sbucato il sole e Craft si è trovato con una vettura praticamente impossibile da maneggiare. Lo spagnolo de Bagration stava occupando un sicuro sesto posto negli ultimi giri, ma ha messo la parola fine al desolante week-end dell'Abarth quando la sua vettura si è fermata a quattro tor-

nate dalla conclusione, con la frizione rotta.

Alle spalle di Lepp, Stalder nell'ultimo giro ha strappato il quarto posto alla Lola T292 di Juncadella, dimostrando ancora una volta che il suo nuovo motore Chrysler Simca è da tenere in seria considerazione, dopo il debutto a Le Mans. Sesto Raymond, su Lola FVC; settima, e l'unica altra vettura sullo stesso giro, era l'AMS di Mohr, che negli ultimi due giri ha rallentato praticamente senza carburante.

Poiché aveva un tale vantaggio, dopo il ritiro di Bell, Larrousse ha potuto fermarsi sei giri prima della fine per fare rifornimenti, anche se non aveva più tanta importanza. Se l'Abarth l'avesse tallonato, le cose avrebbero potuto essere molto diverse... ma c'è di mezzo la parola « se ».

CRAFT gioca (male) tutto sul bagnato

CLERMONT FERRAND - Diversamente dai due giorni delle prove, il mattino della gara il tempo era grigio e la pioggia cadeva regolare. I visi erano avviliti, mentre i piloti si preparavano a gareggiare e tutte le vetture montavano pneumatici da bagnato quando sono scese in pista per un giro di riscaldamento, con quasi un'ora di ritardo sul previsto. Craft pregava che la pista restasse bagnata (e si sarebbe detto che le sue preghiere sarebbero state esaudite), dato che al parco macchine aveva soltanto un gruppo di pneumatici intermedi, mentre tutti gli altri dovevano scegliere fra « bagnato o asciutto ».

Quando le vetture hanno concluso il giro di riscaldamento e si sono riunite sullo schieramento mobile, era sbucato il sole e la pista ha cominciato ad asciugarsi completamente. Quali pneumatici scegliere? Ecco la questione. Tutti hanno deciso di passare agli slicks all'ultimo minuto e c'è stata una corsa frenetica per effettuare la sostituzione, salvo nel caso di Craft, che ha deciso di fare una grossa giocata d'azzardo che sperava gli avrebbe reso.

JABOUILLE lepre alla partenza

Quando si è abbassata la bandiera, è stato Jabouille a fare la migliore partenza, davanti a Larrousse e al gruppo scatenato più indietro. La sua posizione di comando è però durata poca, infatti non ha neppure completato il primo giro, prima di uscire di scena per la rottura di una valvola. Larrousse è passato al comando, seguito da Serpaggi, Walker, Craft, Bell, Barrios, Lafosse e tutti gli altri. Nei primi giri Larrousse, Serpaggi e Walker si sono staccati di una frazione di secondo, mentre Bell tentava di superare Craft, il quale stava rallentando avendo rilevato che la sua vettura « calzata per il bagnato » diventava sempre

meno maneggevole a ogni giro. Poi Bell si è avvicinato a Walker, il quale aveva problemi di frizione, anche se continuava a girare velocemente. Larrousse, dopo avere « rodato » i nuovi slicks con cui aveva iniziato la gara, pareva molto a suo agio, con la situazione in mano, ed entro la prima mezza dozzina di giri si è creato un vantaggio di 6" rispetto a Serpaggi. Oltre a Jabouille l'Alpine ha anche perso Marie Claude Beaumont, che al termine del primo giro ha avuto noie alle valvole, quindi i rappresentanti della Casa dovevano tenere d'occhio le loro due vetture leaders facendo gli scongiuri.

Bell si è fatto ancora più avanti e ha superato Walker, dopo quattro giri, mentre Craft era ancora quinto, però in procinto di essere superato da Ragnotti, che andava veramente bene con la March; è passato avanti al sesto giro, lasciando Craft a lottare per tenere a bada un

TROFEI D'Auvergne-Charade - Gara valevole per il campionato europeo marche due litri - 23 giugno 1974.

LA CLASSIFICA

1. Larrousse (Alpine A441) 1.41'49", media 151.897 kmh; 2. Serpaggi (Alpine A441) 1.42'37"5; 3. Lepp (Chevron B26) 1.42'44"; 4. Stalder (Lola T294) 1.42'44"5; 5. Juncadella (Lola T292) 1.42'48"3; 6. Raymond (AMS 274) 1.44'45"3; 7. Mohr (Toj SS02) a 1 giro; 8. Obermoser (Chevron B23) a 2 giri; 9. Grob (March 74S) a 2 giri; 10. Vicot de Lamarre (March 74S) a 2 giri.

Giro più veloce: Bell 3'05"3, media 156.661, nuovo record.

Due piloti Abarth hanno portato a termine la gara, però fuori lizza: Melville, undicesimo a due giri, e « Gianfranco » dodicesimo a tre giri.

mucchio di vetture capeggiate da Lepp, che era seguito da Juncadella, Barrios, Raymond, Lafosse. Questo gruppo si staccava da de Bagration, Stalder, Grob e Mohr. Juncadella aveva una guida molto aggressiva e si è fatto strada fino in cima al secondo gruppo, mentre Craft arretrava sempre più, finché è successo l'incidente. « La vettura ha semplicemente girato a destra — ha poi detto — scendendo giù per il colle nel punto più veloce. Non so se si era rotto qualcosa oppure se è stato colpa dei pneumatici ». Il bel tentativo di Ragnotti si è concluso dopo tredici giri, quando il pilota è andato al box per guasto e, ancora una volta, si è avuta l'impressione che stesse per diventare una gara di attrito.

Tutto è cominciato a succedere al quindicesimo giro. Alla vettura di Larrousse si sono bloccate le ruote posteriori: testa-coda sotto frenaggio al Belvedere ed è arrivato Bell, con buon vantaggio, avendo sistemato Serpaggi dopo sette giri; fino a quel momento aveva potuto fare ben poco nei confronti di Larrousse, col suo varco di 10". All'improvviso la situazione è parsa rosea per il team Abarth, perché Larrousse non minacciava molto il vantaggio di Bell, anche, se come ha detto dopo, « per i primi giri, dopo il testa-coda, andavo molto piano perché avevo sentito la coda della macchina urtare la barriera ». Bell ha tenuto duro e girava veramente veloce, tanto che ha stabilito un nuovo record in 3'5"1, però le cose non dovevano finire troppo bene.

LAFOSSE rotola giù per il colle

La battaglia dietro le tre vetture di testa si è poi disgregata, quando Barrios e Juncadella sono entrati in collisione abbordando la forcella. Juncadella ha urtato Barrios il quale, facendo un testa-coda, è finito contro la barriera, costringendo Lepp e Lafosse a tagliare largo per evitare la mischia. Mentre Lepp si riportava in pista, Lafosse si era piantato all'interno e le due vetture si sono toccate, sicché Lafosse è finito oltre la barriera e giù per il colle a ruote in aria. Per fortuna il francese è rimasto illeso, ma aveva pagato caro il tentativo di una mossa così audace. Senza dubbio Lepp avrà pensato che era sacrosantamente giusto, dopo che il francese lo aveva già leggermente urtato più volte.

Walker era già fuori lizza, dopo una sosta per vedere se c'era modo di rimediare ai suoi problemi di frizione; impossibile, per cui ha continuato per un poco, per poi abbandonare col cambio rotto quale risultato. Anche Obermoser era molto arretrato e disponeva soltanto della terza e della quinta marcia. A metà gara l'ordine era: Bell, Larrousse e Serpaggi, staccati dagli altri, con Juncadella in un lontano quarto posto, avendo tratto vantaggio da un testa-coda di Lepp prima dell'incidente di Lafosse. Lepp era quinto, mentre Raymond occupava la sesta posizione davanti a Stalder e a de Bagration; è poi stato raggiunto dallo spagnolo, quando il motore che bolliva lo ha fatto arretrare. Dietro, Mohr andava bene anche se i moscerini continuavano

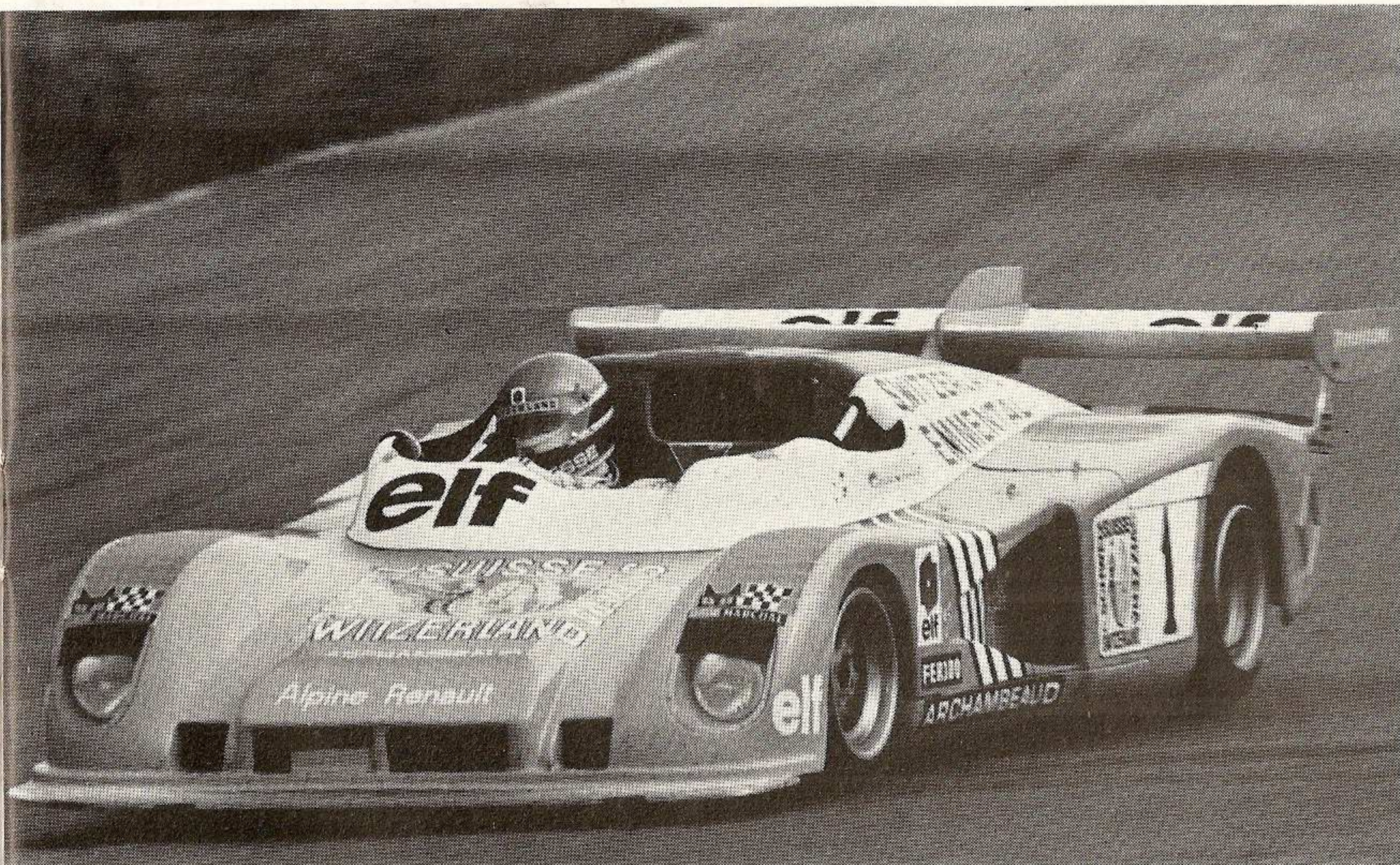
COSI' (IN 27) AL VIA

Larrousse Alpine A 442 3'06"04	Jabouille Alpine A 441 3'06"05
Walker Toj SS2 BMW 3'06"08	Serpaggi Alpine A 441 3'06"08
Craft Abarth PA2 3'07"2	Barrios Chevron B26 FVC 3'07"2
Bell Abarth PA2 3'07"3	Lepp Chevron B26 BDA 3'07"6
Lafosse Abarth PA2 3'07"6	Ragnotti March 74S BMW 3'07"9
Obermoser Toj SS2 BMW 3'08"6	Juncadella Lola T294 FVC 3'08"7
De Bagration Abarth PA2 3'08"7	Stalder Lola T294 Chrysler-Simca 3'08"9
Grob Chevron B23 FVC 3'12"7	Mohr AMS 274 BDA 3'13"5
Delamare March 74S BMW 3'14"9	« Gianfranco » Abarth PA2 3'15"2
Raymond Lola T292 FVC 3'17"6	Smith Chevron B23 FVC 3'17"6
Melville Abarth PA1 3'18"2	Servanin Lola T294 Chrysler-Simca 3'20"6
M. C. Beaumont Alpine A 441 3'22"6	Sheldon March 74S BMW 3'28"1
Mamers Grac MT20 Simca GRD 3'30"1	
prime riserve	
Birrane Lola T292 FVC 3'31"3	Uriarte Lola T292 FVC 3'32"1
Sabiourin March-BMW 3'42"7	

Mancano solo italiani alla 12 ORE Ypres

BRUXELLES - Anche se è increscioso che le « officine » non abbiano risposto proprio del tutto all'appello degli organizzatori della « 12 Ore di Ypres », gara valevole per il campionato rallies piloti, ciò non toglie che il successo della manifestazione è totale per quanto riguarda le iscrizioni.

Infatti il 28 giugno saranno al via ben 140 vetture, per questa gara che sarà dura dal principio alla fine. Con l'assenza della Fiat (ma perché sabotta tanto il Belgio?) la lotta dovrebbe essere soprattutto circoscritta fra l'Alpine di Nicolas-Delferier (recenti vincitori del Rally del Marocco) e la Ford Escort RS di Staepelaere-Jimmy. D'altro canto, con una simile quantità di vetture, gli avversari da temere saranno molti e di classe. Bisognerà infatti avere a che fare con le altre Alpine di Pedro, Laurent, Coeuille, Nusbaumer e con le Carrera dei tedeschi Brink-Idel e degli inglesi Evans-Marston. Senza contare che ci saranno la Triumph Dolomite dei piloti della British Leyland, cioè Culcheth-Syer, la Fiat Abarth 124 dei belgi Didi-Lopes, la F. Renault Gordini 12 di Plas-Maes, le Opel Ascona dello svedese Carlsson e degli olandesi Frankenhaut-De Jong e, infine, numerose BMW, Datsun, Alfa, Volvo, Simca Rally 2, Peugeot, DAF e così via.



L'Alpine è un'altra... marca Larrousse. Il pilota francese sta davvero spopolando nelle corse per marche. Ora anche le 2000 lo hanno visto al successo nella prova di Clermont Ferrand che l'Alpine ha dominato

ad ammassarsi sulla sua visiera; l'AMS era ormai l'unica altra vettura a non essere stata doppiata. Dopo diciotto giri si è visto che Bell era nei guai. Altre due tornate e dall'Abarth ha cominciato a sprigionarsi un fumo azzurrino, mentre Bell cambiava marcia; al ventiduesimo giro era tutto finito e Bell è arrivato zoppicando al box con la vettura che fumava disperatamente e il cui motore sarebbe scoppiato, se il pilota non avesse rinunciato.

Di nuovo saldo in testa, Larrousse ci è rimasto fino al termine, con buon distacco da Serpaggi, buono al punto che come si è detto si è concesso una sosta extra per un rifornimento, mentre un paio di giri dopo Serpaggi ha fatto altrettanto, lasciando a Larrousse 50" di vantaggio nel tagliare il traguardo.

Dopo un testa-coda iniziale Stalder andava veramente bene e negli ultimi giri si è unito alla battaglia Lepp-Juncadella dividendo i due all'ultimo giro e regalando così alla sua Chrysler Simca un bel quarto posto assoluto.

Benché si sia trattato di una vittoria « fortunosa » per l'Alpine, è stata ugualmente meritata e Larrousse ha dato alla Casa altri venti punti, che gli ne danno così 16 di vantaggio rispetto alla Chevron che ora ne ha 24. La Lola ne ha 12, mentre l'Abarth in questa gara non ne ha presi e ne ha solo quattro in tutto, essendo preceduta dall'AMS con 6, mentre la Toj ha preso i suoi primi punti, con i tre ottenuti da Obermoser.

Campionato Europeo 2 litri dopo 2 prove

	PAUL RICARD	CLERMONT FERRAND	TOTALE
Alpine-Renault	20	20	40
Chevron	12	12	24
March	15	2	17
Lola	2	10	12
A.M.S.	—	8	8
Toj	—	4	4
Abarth-Osella	4	—	4

Soltanto eguagliato nelle prove il record sul giro di MERZARIO

CLERMONT FERRAND - Prima di questa gara, il campionato due litri aveva avuto una sosta di quasi tre mesi e si è svolta sul bel circuito di Charade, di km 8,005, che si potrebbe definire un mini-Nurburg. Gira tortuoso attorno ai colli che sovrastano Clermont Ferrand e presenta una serie di appassionanti tratti veloci da percorrere in quinta, con in più cinque curve da abbordare in seconda per far riposare un po' i motori. Un totale di 51 curve rende ogni giro una dura prova per i piloti.

Erano iscritte 37 vetture e ne sono arrivate ben 28, per riempire lo schieramento che ne prevedeva 25. Le prove erano molto limitate, cioè tre ore divise fra i pomeriggi del venerdì e del sabato, sicché per chi faceva conoscenza col circuito per la prima volta ogni minuto era di vitale importanza. Il record sport due litri era detenuto da Merzario in 3'6"4, stabilito lo scorso anno con l'Abarth PA1 ufficiale.

Il primo giorno era limpido e caldo e si sarebbe detto che il record non sarebbe durato a lungo, ma nei primi giri Raymond ha avuto un guasto alla sua Lola e si è sparso olio in pista in molte curve importanti, sicché c'è voluta quasi tutta la sessione prima che i tempi scendessero seriamente. Al termine della giornata il più veloce era Bell con l'Abarth ufficiale, tempo 3'7"3, seguito da Lepp con la Chevron Hart BDA B 26 semi ufficiale (più lento di 00"2), mentre il vincitore di Le Mans, Larrousse, segnava il terzo miglior tempo con l'Alpine A441 con patrocinio svizzero, che per la prima volta aveva radiatori laterali sperimentali, che miglioravano la sezione del muso.

Nella maggioranza i piloti, Larrousse compreso, non erano troppo soddisfatti sulla scelta dei rapporti e così via, quindi pareva prevedibile che i tempi del sabato sarebbero stati quelli decisivi per le posizioni al via. Il sabato tempo sempre caldo e sereno e ben presto le vetture cominciarono a girare sotto i 3'10", con una furibonda battaglia fra i migliori per ottenere la posizione al palo, che è poi andata al favorito Larrousse, il cui tempo era però uguale al record di Merzario. In prima fila anche Jabouille con analoga Alpine, patrocinata dalla Elf; il francese, soddisfatto della vettura, ha soltanto lamentato il fatto che sottosterzava un poco e l'equilibrio non era proprio di suo gusto. « A parte questo, va molto bene ».

Le due GRD con carrozzeria speciale del Team Obermoser, con motori BMW-Schnitzer, sono arrivate tardi perché si erano dovute fare riparazioni all'ultimo minuto, dopo che Obermoser aveva danneggiato la sua vettura al Nurburg la settimana prima. Dave Walker, che aveva pilotato sul circuito di Clermont per l'ultima volta nel grande premio 1972, con la Lotus 72, ha fatto presto a rifarsi la mano, dimostrando i grossi vantaggi delle modifiche di Obermoser alla carrozzeria, seguendo un competitivo terzo miglior tempo in 3'6"8. In questa gara il telaio favorito pareva essere quello dell'Alpine e Cudini, che si era aggirato sempre lì attorno, sperando di pilotare la vettura e di ripetere la sua vittoria del primo round, ha avuto l'aria seccata quando è invece arrivato Serpaggi, all'ultimo minuto il sabato, portandogli via la guida.

La prima Abarth sullo schieramento era quella di Craft (3'7"2) l'unico fra i piloti Abarth a non avere problemi; Bell era andato in pista il sabato sperando molto di ripetere le prestazioni precedenti, invece dopo soltanto un paio di giri è dovuto andare al box con un guasto al cambio, quindi il suo miglior tempo è rimasto quello del venerdì che gli ha dato il primo posto in quarta fila. In quinta fila Lafosse, in settima de Bagration, con la quarta Abarth ufficiale patrocinata dal Montjuich.

Accanto a Craft in terza fila c'era Barrios e, benché fosse la prima volta che lo spagnolo si trovava sul circuito, è andato bene, segnando 3'7"2. Più lento Lepp il sabato, dopo aver cambiato motore avendo l'altro albero a camme tipo F. 2 non adatto alle curve di Charade. Ragnotti in ottima forma sulla March ufficiale patrocinata dall'Antar e bene anche Obermoser, sulla seconda Toj con la quale ha ottenuto un posto in sesta fila (3'08"6), accanto a Juncadella. In settima fila, con de Bagration, c'era il francese Stalder che faceva fare la seconda « uscita » alla Lola T 292 della nuova Racing Organisation Course (di cui è un direttore) dopo Le Mans. La vettura montava il nuovo motore Chrysler Simca due litri; costruito da Max Funda, si è dimostrato molto competitivo e rappresenta un'interessante novità nelle corse due litri; anche se il progetto fin'ora è stato completamente privato, la Chrysler Simca ha deciso che vale la pena dare una mano e si dice che d'ora in poi contribuirà finanziariamente,

per cui risentiremo parlare di questo complesso, che ha sede ad Annemasse, presso a Ginevra.

Poi venivano Grob con la sua Chevron B 23 personale, e Mohr (più indietro di quanto non sia in generale con la sua veloce piccola AMS) il quale dopo ha detto: « Si fa talmente fatica a stierare su questo circuito che dopo pochi giri non mi sentivo più le braccia, mentre avevo la testa talmente esposta al vento che fatti due giri non vedevo più dove stavo andando, per via di tutti i moscerini incollati alla visiera ». In complesso non dava l'impressione di essere molto soddisfatto, al pensiero di fare una corsa di 32 giri. In compenso l'altro brasiliano Delemare andava bene con la March BMW 74S, mentre « Gianfranco » gli era vicino sullo schieramento sulla sua Abarth Osella PA2 privata. Molto indietro Raymond, che aveva avuto altri problemi tecnici il sabato, dopo quelli del venerdì, tanto che aveva passato tutta la sessione praticamente fermo in pista. Considerando i suoi guai, il tempo di 3'17"6 può in fondo essere giudicato veloce.

Fra i minori il privato Smith su Chevron, Melville con la sua Abarth Osella dello scorso anno, Servanin con la seconda Chrysler Simca, mentre la quarta Alpine iscritta era affidata a... Marie Claude Beaumont e, anche se il suo miglior tempo è stato soltanto di 3'22"6, è andata molto bene dato che aveva avuto qualche problema. Il sabato al primo giro è rimasta ferma per incendio all'impianto elettrico, che è riuscita a spegnere senza fatica, ma ormai la vettura è rimasta inservibile per il resto della giornata. Pilotava la vettura soltanto per la seconda volta e trovava il circuito più difficile di quello di Magny Cours. Ha detto: « Non riesco ad abituarci all'incredibile forza centrifuga di una due litri e temo che alla fine della corsa avrò molto male al collo ».

Dopo alcuni altri, l'ultimo posto sullo schieramento è andato a Marners, arrivato all'ultimo momento con una Grac FVC con la quale ha girato in 3'30". Anche per Birrane si trattava del primo assaggio di Charade e anche della prima corsa su vettura aperta, per cui in retrospettiva il suo tempo di 3'31"3 non è poi da buttar via. Birrane era prima riserva, davanti a Uriarte, e sperava molto di correre.

Jeff Hutchinson