

G.P. di Germania: accoppiata Ferrari anche in f.1

# Ickx 1° al Nürburgring e Regazzoni nella scia

Ora il belga ha 25 punti nella classifica mondiale contro i 43 di Fittipaldi e i 27 di Stewart

### SERVIZIO

ADENAU, 30 luglio. Questa volta Jacky Ickx ce l'ha fatta. La sua Ferrari 124B ha rotto una lunga siccità e il belga non si è lasciato sfuggire la vittoria nel Gran Premio di Germania di formula uno, sul difficile circuito del Nürburgring. Ickx ha mantenuto largamente le

promesse che aveva fatto con i suoi fantastici tempi in prova. Ma non basta: con Clay Regazzoni la Ferrari ha fatto anche il secondo posto. I due piloti hanno preso il via per il trentunesimo Gran Premio di Germania da ripetere 14 volte per un totale di 319,7 chilometri, hanno assistito al carosello di Jacky, che ha progressivamente

la macchina gli avversari. Gli 11 metri di Ickx aveva portato il suo vantaggio a 17 secondi sul brasiliano Emerson Fittipaldi che con la sua Lotus Ford si batteva per la piazza d'onore con lo svedese Ronnie Peterson su March. Ickx aveva intanto più volte abbassato il record ufficiale del giro, portandolo a 7'15" alla settima tornata, per una media di 188,9 chilometri orari.

Sempre a metà gara, il distacco di Peterson (che si trovava in terza posizione) da Fittipaldi era di circa quattro secondi. Intanto era costretto al ritiro l'argentino Carlos Reutemann che occupava in quel momento la sesta piazza con la sua Brabham Ford. A quel punto altri cinque concorrenti si erano disamorati stretti al ritiro: Roy Stommelen (March), Dave Walker (Lotus), Micki Lauda (March), Derek Bell (Tecno) e l'altro argentino Carlos Pace (March).

All'inizio dell'undicesimo giro, mentre Ickx continuava la sua gara, Peterson (che aveva pronosticato Fittipaldi alla vigilia, colpo di scena per il capoluogo mondiale) ha avuto un incidente che lo ha costretto al ritiro, mentre Fittipaldi occupava ancora la seconda piazza, dopo aver definitivamente piegato le rotelle di Peterson. Fittipaldi saltava prontamente dall'auto e collaborava anche all'opera di spegnimento. La gara era, naturalmente, multistadio e il belga era costretto al ritiro, perdendo così la possibilità di conquistare preziosi punti per il titolo mondiale.

Intanto Ickx migliorava ancora il record del giro, scendendo a 7'14"5 per una media di 189,2. Dalle retrovie intanto venivano chiudendo la gara i due Regazzoni con l'altra Ferrari che si portava in seconda posizione, a quaranta secondi dal belga. Il secondo posto, con la Tyrrell Ford, lo dava il campione del mondo Jackie Stewart.

La gara si concludeva con la vittoria di Ickx che ha tagliato il traguardo dopo un'ora 42'13" di corsa alla media di 187,7 kmh, mentre Regazzoni era secondo a 40" di distanza. Il terzo, lo svedese ha potuto approfittare di un altro colpo di scena, proprio all'ultimo giro, la Tyrrell Ford di Stewart è stata tolta di gara per la perdita di una ruota. Stewart ha svignolato malamente ma è riuscito ad indenne dall'auto.

Ora Fittipaldi guida ancora la classifica mondiale con 43 punti, contro i ventisei di Regazzoni. L'unico a guadagnare punti è stato il belga che si è seduto al terzo posto con ventinove punti per Ickx. Finalmente, una vittoria in questo campionato. Dopo i secondi posti in Spagna e Montecarlo e tante vittorie sfumate d'un soffio, per note meccaniche.

Dopo la corsa, Stewart, fuori di sé, ha accusato Regazzoni di avergli tagliato la strada nella curva di Hatzelbach, che all'ultimo giro, aveva ceduto il terzo posto, con la Tyrrell Ford, a un altro concorrente, il belga. I Regazzoni ha risposto dicendo che non aveva intenzione di ostacolare il belga e che incidenti del genere, accaduti anche a lui in passato, possono capitare a chiunque.

Ickx, oltre a stabilire la nuova media record generale con 187,7 kmh, ha anche stabilito il nuovo record sul giro di 7'15" alla settima tornata. Ai giornalisti, il belga ha detto di essere felice della vittoria, venuta finalmente a interrompere una stagione non troppo felice. Peterson ha detto che la corsa non è stata difficile perché non ha mai dovuto fronteggiare attacchi pericolosi. Ha detto ancora che i suoi attuali 25 punti sono troppo pochi a questo punto della stagione per poter puntare seriamente al titolo mondiale.

Dieter Mantovani

Ordine d'arrivo e classifica mondiale

Ordine d'arrivo del Gran Premio di Germania: 1. ICKX (Belgio) su Ferrari 124B, 2. REGAZZONI (Italia) su Ferrari 124B, 3. STEWART (Scozia) su Tyrrell Ford, 4. PACE (Argentina) su March, 5. WALKER (Australia) su Lotus, 6. LAUDA (Austria) su March, 7. BELL (Scozia) su Tecno, 8. REUTEMANN (Argentina) su Brabham Ford, 9. STOMMELLEN (Sudafrica) su March, 10. STURZENEGGER (Svizzera) su Tyrrell Ford, 11. SCHENKEN (Austria) su Tyrrell Ford, 12. PETERSON (Svezia) su March, 13. FERRARI (Italia) su Ferrari 124B, 14. GARDNER (Australia) su Tyrrell Ford, 15. GARDNER (Australia) su Tyrrell Ford, 16. GARDNER (Australia) su Tyrrell Ford, 17. GARDNER (Australia) su Tyrrell Ford, 18. GARDNER (Australia) su Tyrrell Ford, 19. GARDNER (Australia) su Tyrrell Ford, 20. GARDNER (Australia) su Tyrrell Ford.



ADENAU — Jacky Ickx precede la fila dei concorrenti seguito da Peterson. In terza posizione è l'altra Ferrari, quella di Clay Regazzoni, che si plazierà al secondo posto.

## Dopo il successo nelle 350 a Imatra Agostini fa «dodici» con netto anticipo

IMATRA (Finlandia), 30 luglio. Dopo tanti patemi, Giacomo Agostini si è laureato campione del mondo anche nelle 350 cc vincendo il Gran Premio di Finlandia e battendo l'asso finlandese Jarno Saarinen davanti al suo pubblico. Agostini ha raggiunto nella classifica mondiale quota 95 punti, massimo per sette gare prese in considerazione.

Anche per il secondo posto è ormai tutto deciso Saarinen, infatti, con i suoi 85 punti ottenuti non può essere ripreso da Renzo Pasolini. L'asso della Aermacchi, anche vincendo in Spagna nell'ultima prova del mondiale, non salirebbe che ad 81 punti.

Il terzo, infatti, il tedesco della Maico Dieter Braun, è finito ad 112" dal vincitore.

## Motonautica a Santa Margherita Bonelli semina ogni avversario

SANTA MARGHERITA, 30 luglio. La Santa Margherita Liguri-Montecarlo è ritorno è stata una gara offshore senza storia. Dei quattro protagonisti della massima categoria, la OP 1, vedeva solamente due impegnati al fin della classifica europea e italiana. De Angelis e Bonelli ed era quest'ultimo che portava vittorie.

Il compito di battere per il giro fino a Rapallo viene preso da Bonelli, seguito da Valentini, e a 3" da De Angelis, più ritardati gli altri scagoli di altre categorie. Al passaggio di ritorno da Santa Margherita mentre Bonelli naviga a tutte manette seguono da Valentini, più distaccato Gilberti che sembra abbia paura di spingere il suo mezzo verso il mare aperto in porto per non aver la trasmissione.

Sono così rimasti in tre della classe OP 1 che mettono a nudo la differenza di velocità di Montecarlo, ma, prima del traverso di Portofino, abbandonano Valentini perché la sua barca fa acqua.

La lotta è ristretta a due: Bonelli e Bonelli con un vantaggio di 13" su Gilberti gira la boa di Montecarlo e la sua traversata di ritorno ha un valore di trasferimento. Sulla scia del vincitore è Gilberti, a 10" Mangini della classe OP 2, Torroni della classe OP 2 e Berti della classe turistica.

Itall'aggiudicazione del titolo sull'intero discorso e di verso perché, in base al regolamento, i piloti devono essere almeno cinque in ognuna delle otto prove, compresi gli stranieri, e sino ad oggi nelle prove disputate questo si è verificato nelle gare di Napoli e Viareggio.

Ritornando alla gara di Santa Margherita De Angelis ha avuto ancora una parte ne-

ru. bogl.

# RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Un indirizzo ragionevole

## Perché crescono le cilindrata

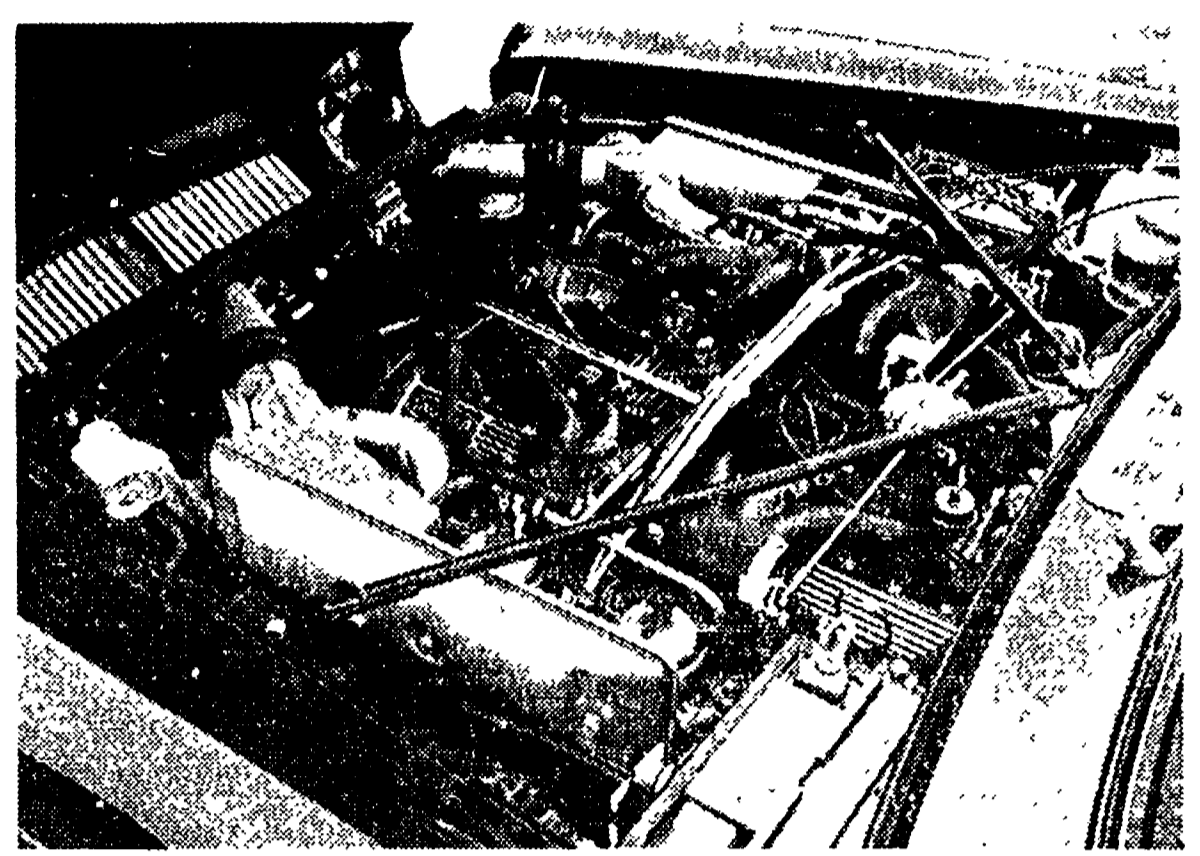
Motori più grossi consentono un migliore controllo delle emissioni nocive - Il problema della sicurezza

In questi giorni quasi tutti i 13 milioni di automobili italiane, alle quali si aggiungono un paio di milioni di auto di turisti stranieri, sono in circolazione sulle nostre strade. E' questo il periodo in cui la quasi totalità degli automobilisti realizza la più alta media mensile di chilometri percorsi ed è anche il periodo in cui più frequentemente si discute sulle prestazioni di questa o di quell'altra vettura. Naturalmente, invece, il discorso cade sulla sicurezza di una automobile rispetto ad una altra, sulla maggiore o minore ammorbidita del suo motore, sulla quantità più o meno grande di emissioni di gas di scarico dannosi. E' più difficile essere questi i principali elementi di valutazione, visto che sembra ormai impensabile — come pure sono sconsigliati — un ritorno a vecchi e inadeguati mezzi di locomozione. Questo, inoltre, sarebbe un discorso parzialmente inattuabile in un Paese come il nostro che, se vanta una elevata densità automobilistica, è agli antipodi posti per livelli di cilindrata.

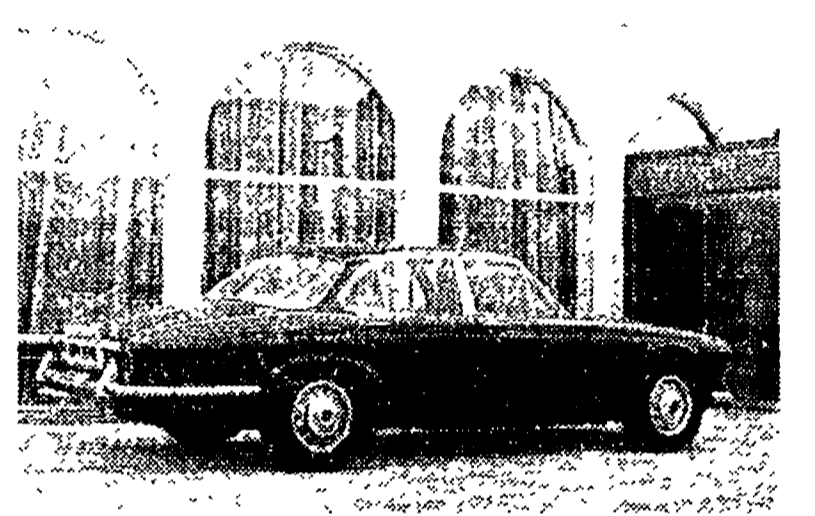
Un'accoppiata della British-Leyland

## Le prime due berline con motore a 12 cilindri

Alla Jaguar «XJ 12» il gruppo britannico ha fatto subito seguire la Daimler «Double-six» - Un propulsore nato per le competizioni



L'impressionante vano motore della Jaguar «XJ 12».



La Daimler «Double-six» prende il nome del motore che la equipaggia. La linea è rimasta pressoché immutata.

Dopo la recente immisione sul mercato automobilistico, nel settore delle «grandi», della Jaguar a dodici cilindri, primo tipo di berlina ad adottare un propulsore con tale impostazione, ecco ora l'annuncio da parte dello stesso gruppo, la britannica Leyland della «Double six» berlina a motore a 12 cilindri, che si fa per dire — vettura concorrente. Si tratta della Daimler Double six (doppio sei), auto grossa e lussuosa berlina con motore appurato a dodici cilindri, la cui denominazione, come è avvenuto da noi per l'Alfa 1700, richiama un modello lanciato dalla stessa Daimler addirittura nel lontano 1926 e impostato allora sull'accoppiamento di un preesistente motore a sei cilindri di un altro modello della casa. Si trattava di una soluzione — quella del motore con i due blocchi di 6 cilindri disposti a «V» — per quei tempi piuttosto insolita che giustificava la adozione della definizione di «Double six» ora riassumata per la nuova berlina.

Le esperienze all'Alfo Romeo

## Nuovi strumenti per rendere più sicuri gli autoveicoli

Come si controlla il cruscotto - Le prove di resistenza dei volanti

LA SICUREZZA dell'auto è un tema trattato ovunque e a tutti i livelli. Studi sulla materia condotti in tutto il mondo, hanno permesso di identificare i mali e conseguentemente i rimedi che risultano soddisfacenti. A monte di tali conclusioni, tradotte in leggi e raccomandazioni, si sono indagate, eseguite con la rigorosa osservazione del comportamento degli autoveicoli in caso di incidenti.

Le esperienze all'Alfo Romeo

## Nuovi strumenti per rendere più sicuri gli autoveicoli

Come si controlla il cruscotto - Le prove di resistenza dei volanti

LA SICUREZZA dell'auto è un tema trattato ovunque e a tutti i livelli. Studi sulla materia condotti in tutto il mondo, hanno permesso di identificare i mali e conseguentemente i rimedi che risultano soddisfacenti. A monte di tali conclusioni, tradotte in leggi e raccomandazioni, si sono indagate, eseguite con la rigorosa osservazione del comportamento degli autoveicoli in caso di incidenti.

Le strade il traffico

## Treni straordinari per l'andata e il ritorno dalle ferie

Treni straordinari sono stati organizzati dalle Ferrovie dello Stato in occasione delle ferie estive. Verranno così immessi sulla rete 515 treni, oltre quelli ordinari.

Il servizio straordinario sarà così ripartito: 200 treni (100 andata e 100 ritorno) per la tratta Roma-Milano, 100 per la tratta Roma-Napoli, 100 per la tratta Roma-Bari, 100 per la tratta Roma-Palermo, 100 per la tratta Roma-Catania, 100 per la tratta Roma-Messina, 100 per la tratta Roma-Trapani, 100 per la tratta Roma-Comiso, 100 per la tratta Roma-Mazara del Vallo, 100 per la tratta Roma-Syracusa, 100 per la tratta Roma-Messina, 100 per la tratta Roma-Trapani, 100 per la tratta Roma-Comiso, 100 per la tratta Roma-Mazara del Vallo, 100 per la tratta Roma-Syracusa.

Le strade il traffico

## Treni straordinari per l'andata e il ritorno dalle ferie

Treni straordinari sono stati organizzati dalle Ferrovie dello Stato in occasione delle ferie estive. Verranno così immessi sulla rete 515 treni, oltre quelli ordinari.

Il servizio straordinario sarà così ripartito: 200 treni (100 andata e 100 ritorno) per la tratta Roma-Milano, 100 per la tratta Roma-Napoli, 100 per la tratta Roma-Bari, 100 per la tratta Roma-Palermo, 100 per la tratta Roma-Catania, 100 per la tratta Roma-Messina, 100 per la tratta Roma-Trapani, 100 per la tratta Roma-Comiso, 100 per la tratta Roma-Mazara del Vallo, 100 per la tratta Roma-Syracusa.

Le strade il traffico

## Treni straordinari per l'andata e il ritorno dalle ferie

Treni straordinari sono stati organizzati dalle Ferrovie dello Stato in occasione delle ferie estive. Verranno così immessi sulla rete 515 treni, oltre quelli ordinari.

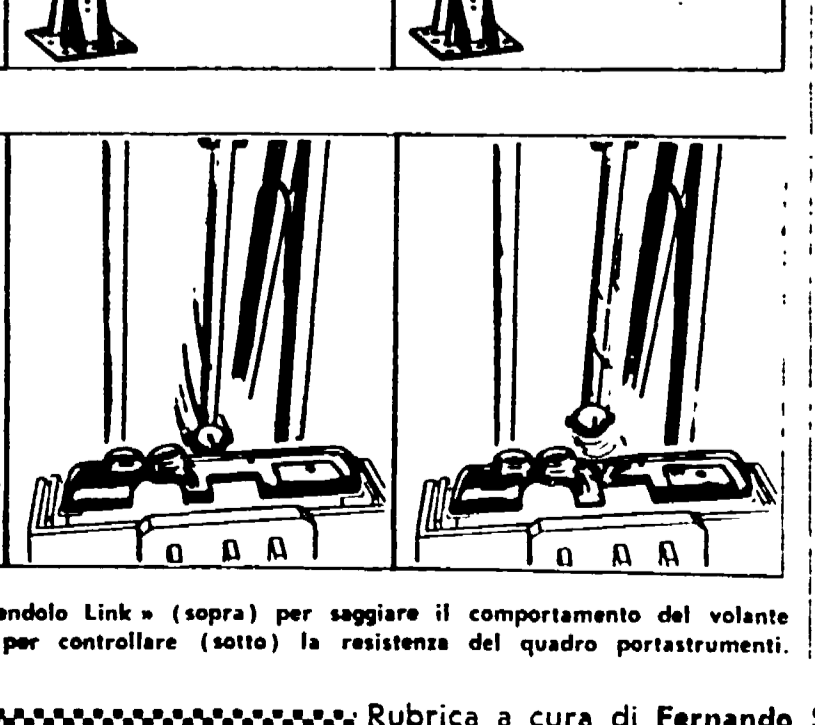
Il servizio straordinario sarà così ripartito: 200 treni (100 andata e 100 ritorno) per la tratta Roma-Milano, 100 per la tratta Roma-Napoli, 100 per la tratta Roma-Bari, 100 per la tratta Roma-Palermo, 100 per la tratta Roma-Catania, 100 per la tratta Roma-Messina, 100 per la tratta Roma-Trapani, 100 per la tratta Roma-Comiso, 100 per la tratta Roma-Mazara del Vallo, 100 per la tratta Roma-Syracusa.

Le strade il traffico

## Treni straordinari per l'andata e il ritorno dalle ferie

Treni straordinari sono stati organizzati dalle Ferrovie dello Stato in occasione delle ferie estive. Verranno così immessi sulla rete 515 treni, oltre quelli ordinari.

Il servizio straordinario sarà così ripartito: 200 treni (100 andata e 100 ritorno) per la tratta Roma-Milano, 100 per la tratta Roma-Napoli, 100 per la tratta Roma-Bari, 100 per la tratta Roma-Palermo, 100 per la tratta Roma-Catania, 100 per la tratta Roma-Messina, 100 per la tratta Roma-Trapani, 100 per la tratta Roma-Comiso, 100 per la tratta Roma-Mazara del Vallo, 100 per la tratta Roma-Syracusa.



Nei disegni le prove con il pendolo Link e (sopra) per saggiare il comportamento del volante e (sotto) con il «body-block» per controllare (sopra) la resistenza del quadro portastrumenti.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci