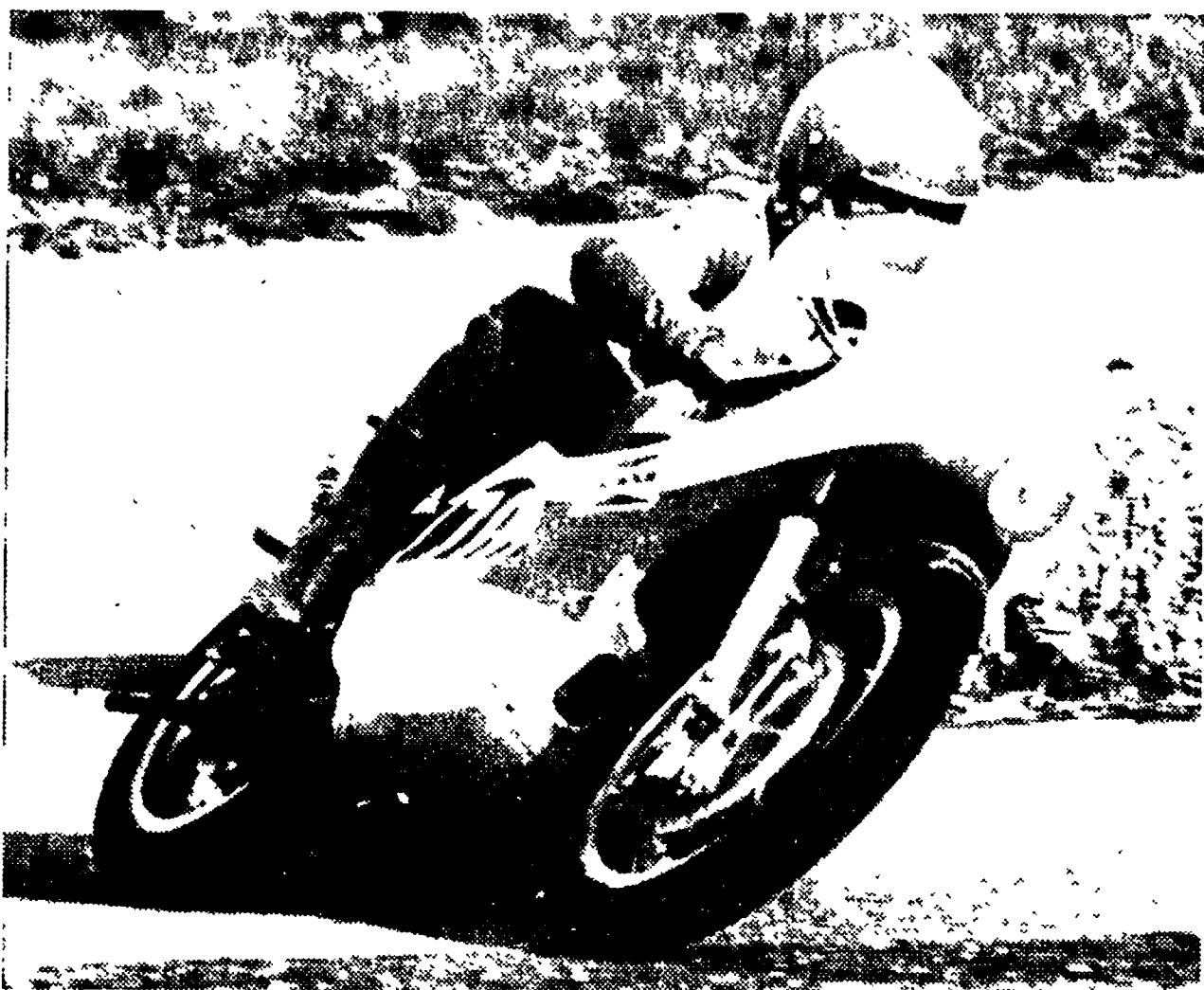


Dopo la caduta di Agostini ieri nella corsa delle 500 in Svezia

Lansivuori primo nelle 350 tenta ora la scalata al titolo



Teuvo Lansivuori vincitore nella classe 350 al G. P. di Svezia.

L'italiano, che dovrà correre ingessato, non potrà difendere al meglio il suo primato nella classifica mondiale - Vittoria di Van Kessel nella classe 50 e di Andersson nella 125

ANDERSTORP, 21 luglio. Teuvo Lansivuori non si è lasciato sfuggire l'occasione per tentare la scalata al titolo mondiale della classe 350, nella quale è leader della classifica Giacomo Agostini. Dopo la caduta dell'italiano nella corsa delle 500, caduta che gli ha procurato la frattura della clavicola destra, il finlandese della Yamaha ha buone possibilità di aggiudicarsi il titolo iridato. Agostini, che nella classe 350 ha 60 punti, difficilmente potrà difendere il suo primato nel modo migliore, poiché se correrà, come ha promesso, dovrà farlo con la spalla ingessata, il che, francamente, ci sembra anche pericoloso. Lansivuori, dopo il successo di ieri, si trova a quota 27 ed ha ancora a disposizione quattro gare, nelle quali tenterà ovviamente il tutto per tutto. Il suo compito, se non sarà dei più onerosi, non sarà certo impossibile. Davanti a lui sono il francese Pons, oggi secondo, con 38 punti, e il tedesco occidentale Braun

con 30 punti. Braun, tuttavia, oggi non è riuscito che a «catturare» il quarto posto, essendosi fatto precedere dall'altro finlandese Korhonen. Teuvo Lansivuori ha mostrato oggi, assente Agostini, di essere di gran lunga il più forte. Egli ha staccato la Yamaha di Pons di una decina di secondi e quella del connazionale Korhonen di quasi venti, mentre Braun, anch'egli sulla Yamaha, è giunto al traguardo dopo quasi 40 secondi. Nella classe 50 cc, abbastanza agevole successo del leader della classifica mondiale, l'olandese Henk Van Kessel su Kreidler, che ha preceduto il tedesco occidentale Herbert Rittberger, anch'egli su Kreidler, di circa 8 secondi. In questa classe gli altri, il belga Zeebrock, giunto terzo, e infatti arrivato con un ritardo di una quarantina di secondi. L'italiano Otello Buscherini, il quale con la sua Malanca ha interrotto il dominio del Kreidler, che hanno occupato i primi quattro posti, è giunto quinto. In questa classe si trova pure in classifica mondiale con 26 punti. Con la vittoria odierna, Van Kessel ha consolidato la sua posizione di comando della classifica iridata. Egli si trova ora a quota 69, con ben 30 punti di vantaggio su Rittberger, secondo con 39 punti. Van Kessel ha poi conquistato un ottimo secondo posto nella classe 125, dominata dallo svedese Kent Andersson su Yamaha; Andersson ha avuto il suo primato in classifica mondiale: lo svedese ha ora 79 punti contro i 47 del suo svizzero Kneubühler e i 42 del spagnolo Juan Manuel Bailestreri. Buscherini, che oggi non ha potuto conquistare punti, è fermo a quota 38. Nella classifica iridata, il quarto posto è di Van Kessel, che corre con una Bridgestone, e il sesto con 20 punti. La giornata conclusiva del Gran Premio motociclistico di Viareggio-Bastia-Viareggio, il trofeo «Elica d'oro» nella Viareggio-Bastia-Viareggio, organizzato dal circolo nautico Versilia, valevole quale decima prova del campionato mondiale piloti d'altura di 202 miglia nel tempo di 3 ore, 21 e 29", alla media di chilometri 102,084. Sulla sua scia si sono piazzati Bailestreri, Bissetti, Grande, Frare, Bonomi, Mancini, Torrioni. Alle ore 10 sono quattordici gli scafi che prendono il via. Le condizioni atmosferiche sono ottime. E' Bissetti che scatta seguito da De Angelis e tutti gli altri. La prima vittima è Cosentino, costretto al ritiro per note

ORDINI DI ARRIVO E CLASSIFICHE MONDIALI

CLASSE 50 CC.: 1. Henk Van Kessel (Oli), 69 punti; 2. Herbert Rittberger (Kreidler), 39; 3. Charles Mortimer (Gran Bretagna), 39; 4. Charles Mortimer (Gran Bretagna), 39; 5. Charles Mortimer (Gran Bretagna), 39; 6. Charles Mortimer (Gran Bretagna), 39; 7. Charles Mortimer (Gran Bretagna), 39; 8. Charles Mortimer (Gran Bretagna), 39; 9. Charles Mortimer (Gran Bretagna), 39; 10. Charles Mortimer (Gran Bretagna), 39.

CLASSE 125 CC.: 1. Kent Andersson (Sve.), su Yamaha, km. 86 in 30'34"18, media di 118,27 kmh; 2. Van Kessel (Oli), Bridgestone, 46'12"21; 3. Kneubühler (Sv.), Yamaha, 46'25"17; 4. Gustavsson (Sve.), Matco, 46'38"98; 5. Zensator (Aut.), Rotax, 46'39"40; 6. Minhoff (Ger. Occ.), Yamaha 46'49"13.

CLASSE 350 CC.: 1. Teuvo Lansivuori (Finlandia) su Yamaha km. 112 in 49'09"59, media 136,80 kmh; 2. Pons (Francia) Yamaha, 49'31"22; 3. Korhonen (Finlandia) Yamaha, 49'38"80; 4. Braun (Germania Occidentale) Yamaha, 49'38"97; 5. Grant (Gran Bretagna) Yamaha, 50'03"95; 6. Mortimer (Gran Bretagna) Yamaha, 50'10"91.

CLASSE 500 CC.: 1. Giacomo Agostini (Italia) 60 punti; 2. Pons (Francia) 38; 3. Braun (Germania Occidentale) 30; 4. Lansivuori (Finlandia) 27; 5. Mortimer (Gran Bretagna) 26; 6. Nelson (Gran Bretagna) 22.

Nella terza prova dell'«Euromarche» 2000

Affermazione delle «Alpine» a Misano

Jabouille si impone nelle due manches dominando la gara dal primo all'ultimo chilometro - Larrousse costretto al ritiro

SERVIZIO MISANO ADRIATICO, 21 luglio. Nettissima affermazione delle Alpine Renault nella terza prova del campionato europeo marche formula duemila, disputato in una splendida giornata di sole sul circuito di Santa Monica, nella stupenda cornice dell'entroterra ligure: nonostante il ritiro del quattordicesimo Larrousse, infatti, due vetture della casa francese si sono piazzate ai primi posti in entrambe le manches (la gara è stata divisa in due prove, ciascuna di venti giri, per una distanza di chilometri 139,520). Vincitore, in entrambe le manches, è risultato Jean Pierre Jabouille, un francese trentenne alto e biondo, che partiva con tutti i favori del pronostico: egli, validamente spaggiolato dalla seconda guida Alain Serpagli, ha dominato la gara dal primo all'ultimo chilometro. La prima manche ha avuto come motivo d'uscita la partenza accusata nelle due manche alle Alpi Renault e le Abarth: Jabouille, che nel corso delle prove aveva stabilito il miglior tempo, prendeva subito la testa della gara, seguito dai connazionali e compagni di scuderia Larrousse e Serpagli: subito dopo rientrano la March di Ragnotti e le Abarth di Craff, Jassaud - su Tecno Lola - che nelle prove aveva fatto registrare il terzo miglior tempo, rimanesse allargato nel corso di una partenza alquanto laboriosa. Al quarto giro la prima sorpresa: Larrousse, la cui macchina accusava note di instabilità alla pressione dell'olio, perde posizioni e, dopo due giri, era costretto a fermarsi ai margini della pista. Al dodicesimo, a causa di un'instabilità delle auto di Lafosse e Ragnotti nella curva di accesso al rettilineo finale, Ragnotti passava in quinta posizione e sei giri dopo si ritirava. Da questo momento la corsa proseguiva senza ulteriori scossoni e si concludeva con la vittoria di Jabouille, con il tempo di 52'38" e 6 decimi alla media di Km/h 158,966, davanti a Serpagli, entrambi su Alpine Renault; seguivano l'ordine Craff, Pica e De Bagration, tutti su Abarth Osella (il giro più veloce veniva fatto segnare con 1'17" e 5 decimi alla media di Km/h 162,023, al ventiquattresimo, da John Lepp). Durante l'intervallo si svolgevano le due batterie della «Formula Ford», la «consolazione» fra i piloti esclusi dalla disputa della «Euromarche», che veniva vinta dallo spagnolo Iriarte su Lola, e la prova unica della «Formula Mexico» conclusasi con la vittoria di David Fargion. La seconda manche, iniziata con notevole ritardo sull'orologio cronometro, avvenne dall'inizio un andamento pressoché uguale alla precedente: mettevano a comprimerla ma le

protagoniste rimanevano le stesse: le Alpine Renault. Difficoltà accusate alla partenza intervenivano ogni possibilità di intervento nello scontro al vertice a Craff, autore di un'ottima prova, nella prima frazione, mentre Larrousse, la cui macchina aveva subito gravi avarie, non si presentava neppure alla partenza. Da registrare l'ottima prova di John Lepp che, classificato al terzo posto, ha ulteriormente abbassato il tempo più veloce al giro (il record è stato stabilito da John Lepp, al secondo, parte spella però a Jabouille, che lo ha realizzato con il 1'16" e 6/10 al ventiseiesimo giro); le Abarth, colpite da guai ai tempi, infatti, a Craff, hanno accusato un certo calo; buona comunque, nel complesso la prova di Pica, piazzatosi al quinto posto, ancora il migliore degli italiani. Lanfranco De Camillis

La Viareggio-Bastia-Viareggio

De Angelis domina nell'«Elica d'oro»

Ha vinto alla media di 102,084 chilometri orari - Sulla scia Bailestrieri e Blasetti

SERVIZIO VIAREGGIO, 21 luglio. Giulio De Angelis, a distanza di una settimana, ha ripetuto l'exploit di Napoli aggiudicandosi con prepotenza il trofeo «Elica d'oro» nella Viareggio-Bastia-Viareggio, organizzato dal circolo nautico Versilia, valevole quale decima prova del campionato mondiale piloti d'altura di 202 miglia nel tempo di 3 ore, 21 e 29", alla media di chilometri 102,084. Sulla sua scia si sono piazzati Bailestrieri, Bissetti, Grande, Frare, Bonomi, Mancini, Torrioni. Alle ore 10 sono quattordici gli scafi che prendono il via. Le condizioni atmosferiche sono ottime. E' Bissetti che scatta seguito da De Angelis e tutti gli altri. La prima vittima è Cosentino, costretto al ritiro per note

meccaniche, seguito subito dopo da Pesenti e Signoretta. Ma dopo 21 miglia De Angelis passa al comando e lo tiene sino alla fine della gara, seguito da Bailestrieri, mentre Bonomi è costretto a rallentare nel ritorno per una sventura. Nella gara della terza classe ancora una volta il Team Tassoni ha visto la vittoria di Andrea Tombolini su Sergio Tombolini, il quale ha coperto la distanza di 73 miglia nel tempo di 2 ore 08, e 27". Nella classifica mondiale primo è Bonomi con punti 36, seguito da Wallace (USA) con punti 25, terzo De Angelis con punti 18. Il prossimo appuntamento è domenica a Santa Margherita Ligure nella Santa Margherita Montecarlo. br. bog.

CICLISMO A PAVULLO

Primeggiano Gimondi Zambardi e Leonardi

SERVIZIO PAVULLO, 21 luglio. Felice Gimondi ed i giovanissimi Claudio Zambardi (17 anni) e Renato Leonardi, quattordicenne, sono stati protagonisti della bella manifestazione ciclistica ottimamente organizzata dalla Unione Sportiva Pavullese Olimpia, la quale ha presentato al folto pubblico le promesse e gli assi del ciclismo italiano. A Claudio Zambardi portacolori del gruppo sportivo S. Maria Cadufriente di Ferrara spetta di diritto - come ha affermato il campione del mondo Felice Gimondi - la palma del migliore avendo dominato con la grinta del campione di razza la diciottesima edizione della Modena-Pavullo, gara nazionale in linea per allievi, svoltasi in mattinata e che ha visto i concorrenti darsi battaglia dal capoluogo fino al centro del Frignano. Zambardi dopo aver tenuto sotto tiro una fuga iniziata subito al via da Tolomelli, Fava, Sacchetti e Parenti, usciva prepotentemente dal gruppo sulle prime rampe, ed a Casons, con stile da vero scalatore, infilava il battistrada e procedeva solo agganciandosi il Gran Premio della montagna di Fèstà con un minuto e 15 secondi sugli inseguitori sgranati sul duro percorso. Il ferrarese proseguiva di slancio ed in poco meno di una quindicina di chilometri riusciva a tagliare il traguardo con un vantaggio più che raddoppiato. Successivamente sul circuito di Pavullo, in attesa del Critérium degli assi, si cimentavano i ragazzi della «Leva giovanile» con scroppata a non finire e che ha visto il successo di Renato Leonardi (U.S. Bagnavara Modena). Poi è stata la volta dei professionisti impegnati nella tradizionale kermesse che ha messo in evidenza un Gimondi in gran forma. Il campione del mondo, assente ieri nell'indicativa azzurra di Montelupo, per star vicino alla moglie ammalata, si è impegnato a fondo per recuperare il tempo perduto e con lui si sono messi in buona luce Biotossi, il campione d'Italia Paolini, Moser, Simonetti, Boifava, Battaglin. Dopo ripetuti tentativi di fuga, Gimondi e Biotossi (e nel loro carnet mancava un successo in questa gara) sono riusciti a prendere il largo negli ultimi giri e si presentavano sul traguardo per la volta finale vinta dal biancoceleste. Terzo Paolini a 28", quindi Moser, Rittler e gli altri a brevi intervalli. Luca Dalora

Nel classico G.P. per dilettanti

Sprint vincente di Pala a Vighizzolo

SERVIZIO VIGHIZZOLO DI CANTU', 21 luglio. Gianfranco Pala, finalmente, ha colto oggi a Vighizzolo di Cantù la sua prima vera affermazione stagionale. L'atleta melegnanese, che difende i colori della Melzo-Meggorini, si è aggiudicato infatti la sesta edizione del Gran Premio di Vighizzolo, una classica del ciclodilettantismo italiano. La vittoria del 23enne Pala, che ha fatto sua la corsa regolando brillantemente in volata Tremolada, Galli, Bianchi e Rodella (genie grista che in volata ha non fatto non fa davvero una grinta. Era da molto che Pala (avrebbe dovuto correre per la Scic per aver avuto un momento Colnaggo disse poche) cercava un successo di prestigio che gli permettesse di guardare al futuro con fiducia. L'atleta melegnanese ha avuto un inizio di stagione negativo poiché lo scorso anno, per meritarsi un posto tra i «prof», spese moltissimo. Firmò un grande «Olanda» e al Tour-baby, per il successo di Baronchelli, si fece letteralmente in quattro. Logico che iniziasse questa stagione deconcentrato e privo di grinta; solo in questi giorni Pala che vuole a tutti i costi una maglia per Montebelluna ha trovato lo smalto dei tempi migliori. Ora che Pala

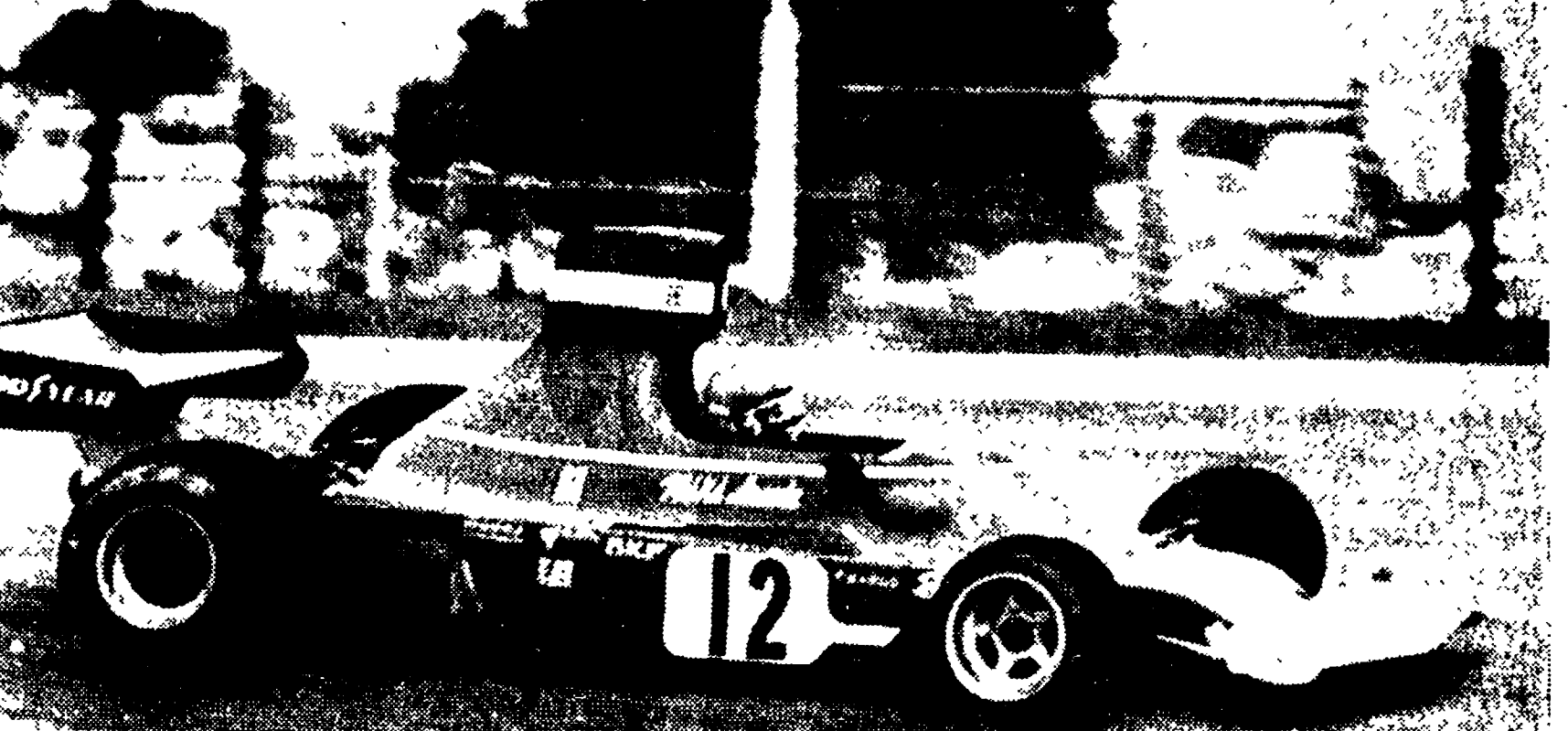
ha trovato la giusta... carburazione non è escluso che il C.T. Ricci lo utilizzi per la prova iridata su strada. Alle spalle del vincitore è finito Massimo Tremolada, una vecchia volpe della volata che oggi non ha potuto fare proprio nulla contro la potenza (e la rabbia) di Pala. Terzo posto per Bruno Galli, un giovane che ha al suo attivo una caterva di piazzamenti. Galli, atleta di classe, che non disdegna mai la bagarre, è «maturo» per un successo che non dovrebbe tardare a giungere. Sfortunato il «baby» Giuseppe Martinelli, domenica secondo ai «lombardi», che al terzo degli ultimi giri in programma era costretto ad arrendersi per la rottura d'un pedale. Martinelli spera di riprendere la corsa con i «fiammi», una corsa che a detta del suo d.s., può vincere tranquillamente. p. b.

ORDINE DI ARRIVO 1. Gianfranco Pala (Melzo-Meggorini) km. 170,500 in 4 ore e 3' media 41,975; 2. Tremolada (GS Locchi); 3. Galli (GS ICLAS); 4. Bianchi (SC Barbaiana); 5. Rodella (GS ICLAS); 6. Sgarbi (GS Barbaiana); 7. Tagliante (GS FIAT); 8. Tabai (SC Barbaiana); 9. Locciardi (CS FIAT); 10. Ceruti (Melzo-Meggorini).

Per il suo comportamento a Brand's Hatch

DIFENDIAMO NIKI LAUDA

Il pilota della Ferrari, se si fosse fermato appena ha sentito il pneumatico afflosciarsi avrebbe anche potuto conquistare un preziosissimo terzo posto, ma il suo estremo tentativo di concludere la gara va capito e apprezzato



Subito alla partenza Lauda è in testa, Regazzoni è terzo. Fra i due c'è Schekker, mentre Peterson, partito in prima fila insieme con l'austriaco, è solo quarto. Il radiocronista dice che l'uomo della macchina nera ha deciso di fare una corsa d'attesa: sembra davvero strano per un Peterson! Lo svedese tallona Regazzoni da vicino, ma non tenta il sorpasso, neppure dopo un bel po' di giri, mentre Lauda guadagna su tutti. Ci pare si tratti di un'attesa imposta dalla Ferrari.

Lauda sa come il vento, per non rischiando più del lecito, ma intanto fa capolino il sole, e lo «speaker» un po' «Cassandra» in terra dice che non è bene per le Ferrari, che avrebbero montato gomme non adatte al troppo caldo. Si arriva comunque a una decina di giri dalla fine, l'austriaco «doppia» anche il compagno di squadra Regazzoni, atterrito da una foratura che era apparsa in una premontore. Ormai sembra fatta.

E' vero che nelle corse di auto tutto può succedere, anche il «dramma» purtroppo, ma è pur vero che per esempio una settimana prima, a Digione nel G.P. di Francia, Peterson è arrivato in fondo. Eppure non è sembrato affatto risparmiato eccessivamente la sua Lotus. Si giungeva intanto a poco più di cinque giri ai termini e Lauda si faceva supera-

re dal più doppiato Regazzoni. Forse le Ferrari volevano arrivare insieme, risparmiando Peterson, partito in prima fila insieme con l'austriaco, e solo quarto. Il radiocronista dice che l'uomo della macchina nera ha deciso di fare una corsa d'attesa: sembra davvero strano per un Peterson! Lo svedese tallona Regazzoni da vicino, ma non tenta il sorpasso, neppure dopo un bel po' di giri, mentre Lauda guadagna su tutti. Ci pare si tratti di un'attesa imposta dalla Ferrari.

accendere meccanicamente la spia rossa? Chi condanna Lauda è privo come minimo di fantasia. E, diremmo, di senso sportivo, inteso come tentativo di superare se stessi e gli avversari. Non importa se poi ci si riesce o meno. Vorremmo aggiungere che non capire Lauda significa anche scarso senso di umanità. Difendiamo quindi il pilota austriaco della Ferrari. E gli auguriamo un poco più di fortuna. La scuffata di Brand's Hatch brucia, è amara anche per l'uomo della strada che non tifa per questo o per quello, che magari segue l'automobilismo solo quando la TV si «degn» di ricordarsi che oggi è uno dei pochi sports nei quali l'Italia non ha da vergognarsi; è amara, ingiusta, perché è una sconfitta dell'uomo che nell'occasione si era mostrato il più meritevole. Certo, se non era per quel malfunzionamento pneumatico, ora l'austriaco potrebbe avere dieci punti di vantaggio sul tenace Fittipaldi (che non va dimenticato, in Francia, ha avuto anche lui la sua dose di sfortuna). Ma la possibilità per la Ferrari, con Lauda o magari con Regazzoni, di tornare a rincorrere il campionato mondiale di formula 1 è ancora intatta, anzi diremmo che la Casa di Maranello rimane la favorita. Giuseppe Cervetto

Brand's Hatch: respinto il reclamo della Ferrari

BRAND'S HATCH, 21 luglio. I giudici dell'Automobile Club britannico (R.A.C.) hanno respinto il reclamo presentato dalla Ferrari tendente ad ottenere il quinto posto per Niki Lauda (invece del nono) nel G.P. d'Inghilterra, disputatosi ieri a Brand's Hatch. Mauro Forghieri, manager della casa di Maranello, aveva sostenuto che Lauda avrebbe potuto piazzarsi quinto se non fosse stato ostacolato dagli spettatori al momento di riprendere la corsa. Forghieri ha annunciato che la Ferrari si appellerà alla Federazione automobilistica internazionale (FIA) per ottenere la modifica dell'ordine d'arrivo del G.P. d'Inghilterra.

NEI MOMENTI CHE CONTANO... PIÙ MORDENTE!