Usport

Le vetture del «Cavallino» costrette entrambe al ritiro nel G.P. di Francia

RISCOSSA MANCATA PER LE FERRARI

Sulla pista di Le Castellet la lotta per il primato si è praticamente conclusa dopo appena nove giri

Lauda va in testa ma la macchina cede Hunt ne approfitta e vince alla grande

Regazzoni, dopo aver tallonato l'inglese della McLaren, si è anch'egli fermato una decina di giri dopo il compagno di squadra - Secondo Depailler con la «sei ruote» Terza la Brabham-Alfa di Pace che ha guadagnato una posizione per la squalifica di Watson - Merzario ottavo - Brambilla costretto all'abbandono dopo una bella gara

Audetto: «Anche Regazzoni fermato da un guasto»

SERVIZIO

LE CASTELLET, 4 luglio

Per James Hunt, biondo inglese del Surrey, quella di oggi è la seconda vittoria in formula 1, la prima se l'aggiudicò lo scorso anno in Olanda battendo Niki Lauda. L'inglese, che ha tagliato il traguardo a mani alzate alla maniera dei corridori ciclisti, dopo la gara ha detto che aveva temuto di non farcela quando alla partenza ha visto sfrecciare dinanzi a lui la Ferrari del campione del mondo.

Sulle cause dell'abbandono delle due Ferrari non si sa ancora molto. Daniele Audetto, d.s. della casa di Maranello, ha dichiarato che bisogna portare a casa le vetture per sapere con esattezza cosa sia accaduto. Ma ha subito aggiunto: «Non facciamo però drammi. La Ferrari ha un notevole vantaggio nella classifica del campionato del mondo. Ci sorprende però questo cedimento delle vetture. A occhio non si vede niente. Anche per Clay Regazzoni si è trattato di un cedimento della vettura e non di un'uscita di pista. Si è portato sul prato per evitare di rappresentare un ostacolo».

Del vincitore Hunt, l'ex campione del mondo Jackie Stewart ha detto: «E' un campione del mondo in potenza». Hunt il 29 agosto compirà 29 anni. Dal 1969 ha cominciato a correre in formula 2 e dal 1973 è presente in formula 1. Lo scorso anno si è piazzato al quarto posto nel campionato del mondo.

Giancarlo Lora

LE CASTELLET — James Hunt, il brillante pilota inglese della McLaren, sul podio dopo la sua bella impresa.

SERVIZIO

LE CASTELLET, 4 luglio

Riscossa mancata per le Ferrari e prepotente ritorno di James Hunt con la McLaren. Questo il succo del Gran Premio di Francia, ottava prova del mondiale di Formula 1, disputatosi oggi sul circuito Paul Ricard di Le Castellet. E tuttavia, rispetto alla gara di tre settimane fa ad Anderstorp, le macchine di Maranello hanno mostrato di essere tuttora le più forti hanno dimostrato, cioè, che la Svezia è stata un'eccezione alla regola.

Niki Lauda, partito in prima fila con il secondo miglior tempo, è subito passato al comando staccando via via Hunt, che nelle prove aveva conquistato la «pole position». In sei giri l'austriaco aveva guadagnato sull'inglese oltre sei secondi, confermando il vantaggio di quel secondo al giro che la Ferrari aveva sulle concorrenti nelle prime sei gare di questo campionato. Poi, inspiegabilmente, al nono giro, il campione del mondo non è più transitato e si è appreso che la sua Ferrari si era fermata lungo il percorso per grave avaria al motore.

Certo, il guaio non è da sottovalutare, tanto più se si considera che anche Regazzoni sembra abbia dovuto ritirarsi per noie al propulsore. E tuttavia non è pensabile che dopo le innumerevoli prove di durata offerte in ben nove mesi consecutivi di vittorie, il 312 boxer di Maranello sia diventato improvvisamente un «ferro vecchio». Quindi, a nostro giudizio, la «debacle» odierna dei bolidi del «Cavallino» va considerata come uno di quegli scherzi dovuti all'imponderabile, che sempre possono verificarsi nelle corse automobilistiche.

Può naturalmente anche darsi, anzi è probabile, che nella preparazione delle macchine per questa sfortunata trasferta francese a Maranello si sia commesso qualche errore, come non è da escludere che si sia incappati in materiali difettosi. In ogni caso, dopo aver smontato i motori, non sarà difficile individuare le cause dei guasti e rimediare.

Quando Lauda si era fermato, si è avuta per un po' l'impressione che Clay Regazzoni, il quale tallonava il nuovo capofila Hunt, potesse battersi ad armi pari con l'inglese, ma una decina di giri dopo il ritiro del compagno di squadra anche lo svizzero si fermava sul prato. Al momento si era pensato ad un testa-coda, ma successivamente lo stesso d.s. della Ferrari, Audetto, faceva sapere che Clay si era portato fuori pista per un cedimento improvviso della macchina.

Senza i due portacolori del «Cavallino», che pareva dovessero recitare la parte dei protagonisti, la gara ha perso un po' del suo interesse. A nobilitaria ci pensava però James Hunt, il quale non si accontentava di controllare gli avversari, ma conduceva una corsa spavalda, guadagnando giro dopo giro sempre un maggior distacco dagli immediati inseguitori. Questi, per quasi tutta la durata della gara, erano rappresentati dal duo della Tyrrell a sei ruote, da Ronnie Peterson con la migliore delle March, dal tenacissimo Watson con la Penske, da Carlos Pace con la Brabham-Alfa Romeo e da Laffite con la Ligier-Matra. Poi nel finale la Tyrrell di Scheckter, che occupava la quarta posizione, accusava un cedimento e il pilota sudafricano concludeva in sesta posizione. Ancor più sfortunato era Ronnie Peterson, che ad appena tre giri dalla conclusione finiva fuori pista quando pareva ormai sicuro un suo meritatissimo terzo posto. Terzo posto che veniva invece occupato da Watson, il quale a sua volta, dopo la gara, veniva squalificato e tolto dall'ordine d'arrivo perché ai controlli la sua vettura è risultata più alta di quanto consentito dai regolamenti. La davvero tormentata terza posizione era alla fine assegnata a Pace, mentre Andretti diventava quarto, Scheckter quinto e Stuck sesto.

Se, come abbiamo visto, la Ferrari, guai a parte, ha mostrato di essere quella di sempre, una certa sorpresa è venuta dalla McLaren e dal suo primo pilota Hunt, il quale, dopo la sconfitta a tavolino subita nel Gran Premio di Spagna dove si era imposto davanti a Lauda, non era più riuscito a mettersi in luce. Colpa della macchina, che dopo le modifiche apportatele per farla rientrare nei regolamenti aveva perduto competitività, o colpa del pilota il cui morale aveva risentito del brutto colpo? Difficile dare una risposta. Di certo vi è che oggi la McLaren e il suo pilota hanno dominato la scena, infliggendo anche un pesante distacco alla Tyrrell che dopo il successo di Anderstorp pareva la più valida avversaria delle macchine di Maranello.

Ora Hunt ha notevolmente migliorato la sua classifica e se anche il pilota inglese non può più nutrire speranze per il titolo, può almeno vantare un punteggio che meglio rispecchia la sua indubbia classe.

Quanto alla situazione della classifica mondiale, Lauda, con i suoi 55 punti, resta praticamente inattaccabile. Il più vicino degli avversari è Depailler con 26 punti seguito da Scheckter, il quale è stato scavalcato oggi dal compagno di squadra Scheckter, con i due punti conquistati e salito a quota 25. E' il caso di ricordare che se Lauda si fosse classificato anche oggi avrebbe dovuto scartare un risultato, quindi nella migliore delle ipotesi, cioè vincendo, avrebbe potuto aggiungere al suo carnet soltanto cinque punti. Infatti il suo peggior risultato è stato finora il terzo posto conseguito nel G.P. di Svezia.

Oggi è stata anche una bella giornata per la Brabham-Alfa Romeo. Carlos Pace, che già nelle prove aveva messo in evidenza i progressi fatti dalla macchina italo inglese sponsorizzata dalla Martini, ha condotto una gara sempre a ridosso dei primi, confermando che anche sulla distanza la macchina offre buone garanzie di competitività.

Sfortunata invece la corsa di Vittorio Brambilla, la cui March-Beta ha ceduto poco prima del trentesimo giro. In quel momento il pilota monzese occupava l'ottava posizione dietro al francese Jacques Laffite, il quale, a sua volta, perdeva anch'egli la possibilità di mantenersi a contatto dei primi a causa di un testa-coda che gli faceva perdere un giro.

Arturo Merzario si è classificato ottavo, alle spalle dell'altro pilota della March Hans Stuck e di Tom Pryce con la Shadow. Se si considera che la March del comasco era quasi certamente la peggiore delle quattro presenti al Paul Ricard, il suo piazzamento è da ritenersi più che positivo.

Jean Louis Farina

ARRIVO E CLASSIFICA

1. HUNT (McLaren), 54 giri, km. 313,640 in 1 ora 40'58"60, media km./h. 186,423; 2. Depailler (Tyrrell) 1.41'11"30; 3. Pace (Brabham-Alfa) 1.41'23"42; 4. Andretti (Lotus) 1.41'42"32; 5. Scheckter (Tyrrell) 1.41'51"67; 6. Stuck (March) 1 ora 42'20"15; 7. Pryce (Shadow) 1 ora 42'29"27; 8. Merzario (March) 1.42'52"17; 9. Ickx (Williams); 10. Reutemann (Brabham-Alfa); 11. Jarier (Shadow) a 1 giro; 12. Leclere (Williams); 13 Laffite (Ligier Matra); 14. Mass (McLaren); 15. Lunger (Surtees); 16. Edwards (Hesketch); 17. Neve (Brabham BT-44-B); 18. Peterson (March) a 3 giri.

Giro più veloce: Lauda in 1'51", media km./h. 188,432.

Ritirati: 8° giro: Gunnar Nilsson (Sve.) su Lotus JPS e Niki Lauda (Au.) su Ferrari 312-T2; 17° giro: Clas Regazzoni (Svi.) su Ferrari 312-T2; 19° giro: Henri Pescarolo (Fr.) su Surtees TS-19; 21° giro: Emerson Fittipaldi (Bra.) su Copersucar FD-01; 28° giro, Vittorio Brambilla (It.) su March 761, 44° giro: Alan Jones (Australia) su Surtees TS-19.

Classifica mondiale:

1. LAUDA p. 55; 2. Depailler 26; 3. Scheckter 25; 4. Hunt 17; 5. Regazzoni 16; 6. Mass e Laffite 10; 8 Stuck 7; 9. Nilsson e Pace 6; 11. Andretti, Pryce e Reutemann 4; 14 Amon 3; 15. Fittipaldi, Jones e Watson 2; 18. Ickx 1.

Il G.P. del Belgio di motociclismo ha virtualmente laureato il primo campione mondiale

Walter Villa col titolo in tasca Per Agostini neanche le briciole

Il modenese si aggiudica in scioltezza la gara delle 250 - Nieto e Williams vincitori a sorpresa nella 125 e nella 500 - Anche per Sheene (secondo nelle «mezzo litro») il traguardo iridato è vicinissimo

SERVIZIO

FRANCORCHAMPS, 4 luglio

Da questo Gran Premio motociclistico del Belgio si aspettavano tre responsi quasi definitivi: riguardavano Pier Paolo Bianchi, Barry Sheene e Walter Villa, attesi primi al traguardo del difficile e pericoloso circuito di Francorchamps (contestatissimo, ma solo a parole, dai piloti) per potersi virtualmente laureare campioni del mondo rispettivamente delle classi 125, 250 e 500.

Dei tre centauri, uno solo ha risposto alle attese, ed è un pilota non più giovane, arrivato tardi ai vertici, che ci ha abituati a non mancare agli appuntamenti importanti: Walter Villa, imbattibile nelle «quarto di litro» in sella alla eccellente Harley Davidson, l'americana di Varese che ha avuto la fortuna di trovare nel modenese un conduttore attento e sensibile, molto costante nel rendimento.

Dietro a Villa è terminato Paolo Pileri, l'anno scorso campione mondiale delle 125, quest'anno scudiero di Pier Paolo Bianchi nella medesima classe e «collaudatore» della nuova Morbidelli 250, che col risultato di oggi può dirsi arrivata a un soddisfacente livello di messa a punto. E, a proposito di Morbidelli, non si può non notare con sorpresa che oggi, dopo una serie incalcolabile di maramaldeschi successi sulla scena iridata, la casa pesarese ha dovuto subire la prima sconfitta dopo quasi due anni: primo al traguardo è infatti giunto lo spagnolo Angel Nieto, in sella alla Bultaco, davanti alla Morbidelli di Pileri; questo non preclude assolutamente la conquista del titolo da parte di Bianchi, che oggi non ha terminato la corsa; tuttavia aggiunge un po' di «pepe» a una classe di cilindrata che stava diventando noiosissima a causa della dittatura delle macchine di Pesaro.

Lo spagnolo Nieto, con questa vittoria, si è vendicato della bruciante (e molto pericolosa ai fini del punteggio mondiale) sconfitta patita nella classe 50, vinta dal tedesco federale Rittberger, più che mai insidioso e ora a pari punti in classifica con il grintoso «peso piuma» iberico.

E passiamo ora alla classe regina: la 500. Come è noto, questa classe ha fatto registrare quest'anno la clamorosa affermazione delle Suzuki a spese delle Yamaha: il Belgio non ha potuto che confermare questo dato: ormai per vincere una gara in questa classe bisogna essere in sella a una «quattro cilindri in quadrato» Suzuki: le Yamaha, fino all'anno scorso imbattibili, restano indietro, e di un bel po'.

Il nuovo «bambino terribile» del motociclismo britannico, John Williams, si è imposto davanti al sempre terribile ma ormai non più bambino Barry Sheene, il quale, avendo imparato che per vincere una gara è necessario restare in piedi fino all'arrivo, quest'anno sta vincendo in carrozza il titolo più ambito, anche perchè, si mormora, le Suzuki vanno forte, ma quella di Sheene va fortissimo.

Chi sembra destinato a una stagione molto negativa, invece, è Giacomo Agostini. Anche oggi il suo motore ha ceduto al primo giro. Sfortuna? Certo, in buona parte. Ma, essendo indubitabile (e dimostrato in più occasioni) che la classe cristallina del nostro è sempre quella, a questo punto è lecito dubitare delle capacità di chi gli prepara le macchine. Per Ago, a questo punto, resta solo da sperare in una difficilissima, ma non impossibile, rimonta nella classe 350 (non disputata oggi), sempre che la sua MV, potente come un giaguaro ma delicata come una libellula, non abbia a rompersi ancora nelle prossime gare, lasciando Mino a imprecare e i suoi tifosi a maledire il destino.

Ma in fondo dal Belgio, ancora una volta, è arrivata la conferma di un fatto che dovrebbe essere già digerito e imparato a memoria da tutti gli italiani amanti delle due ruote: da lunga pezza il motociclismo italiano non è più solo Agostini.

h. v.

Per Walter Villa la vittoria di Francorchamps vale il terzo titolo mondiale.

LE CLASSIFICHE

CLASSE 50 CC.:

1. HERBERT RITTBERGER (RFT), Kreidler, 31'20"7, media km. 161,940; 2. Angel Nieto (Sp.), Bultaco, 31'40"8; 3. Ulrich Graf (Svi.), Kreidler, 31'58"1; 4. Eugenio Lazzarini (It.), Morbidelli, 32'29"3; 5. Bernard Gaurent (Fr.), A.B.F., 32'30"5; 6. Kip Engelbert (Gl.), Kreidler.

Giro più veloce: Rittberger, 5'8"3 alla media oraria di km. 164,641.

CLASSE 125 CC.:

1. Angel Nieto (Sp.), Bultaco, 41'42"1, media km. 188,897; 2. Paolo Pileri (It.), Morbidelli, 41'45"1; 3. Eugenio Lazzarini (It.), Morbidelli, 45'43"8; 4. Gert Bender (Germ. Fed.), S.B. Bender, 45'54"1; 5. Harald Hartol (Aus.), Morbidelli, 46'05"0; 6. Patrick Plisson (Fr.), Morbidelli, 47'22"7.

CLASSE 250 CC.:

1. WALTER VILLA (It.), Harley Davidson, 45'51"9 media km. 202,899; 2. Paolo Pileri (It.), Morbidelli, 46'40"5; 3. Taoro Katayama (Giap.), Yamaha, 46'49"2; 4. John Dodda (G.B.), Yamaha, 46'49"4; 5. Gianfranco Bonera (It.), Harley-Davidson, 46'49"8; 6. Victor Palomo (Sp.), Yamaha, 46'50"8.

CLASSE 500 CC.:

1. John Williams (G.B.), Suzuki, 39'22"8, media km. 214,828; 2. Barry Sheene (G.B.), Suzuki, 39'30"2; 3. Marcel Anjone (Ol.), Suzuki, 39'39"8; 4. Michel Rougerie (Fr.), Suzuki 39'54"1; 5. Truvo Lansivuori (Fin.), Suzuki, 40'02"4; 6. Dieter Braun (Germ. Fed.), Suzuki, 40'03"9.

gli eroi della domenica di kim

Esportazione di capitali

La settimana scorsa dicevo che non mi sembrava improbabile che i dirigenti del Genoa prendessero Pruzzo, lo nascondessero nel doppiofondo di un barile di acciughe e lo esportassero clandestinamente in Svizzera dove poi lo arrebbero chiuso nella cassetta di sicurezza di una banca assieme a gioielli, banconote e posateria.

Io lo dicevo così per amore di paradosso, ma intanto la Fiat ha esportato in Svizzera Altafini invece che la «124» e il mobiliere Cassina ha esportato Cappellini invece che le credenze insomma, la esportazione del capitale-giocatori è cominciata.

Ci sarà — me lo immagino — qualcuno il quale osserverà che considerando l'età di Altafini e Cappellini forse più che la Svizzera sarebbe stata proficua destinazione per loro la Romania, dove avrebbero potuto essere affidati alle cure della dottoressa Aslan e comunque come capitale si tratta di roba svalutata. Ma non mi convince in base all'anagrafe e alla valutazione di mercato Libera e Bertuzzo avrebbero dovuto essere dei massacratori di reti e di portieri, avrebbero dovuto sfrellare pali e tramortire stopper: invece Libera è riuscito a segnare solo contro la Sampdoria e Bertuzzo nemmeno quello che — dico — era roba da bambini.

Quindi ho l'impressione che il Chiasso, il quale ha in consegna i due veneranda prestipedatori, come direbbe Gianni Brera, si avvia a diventare una delle «vedettes» del calcio europeo. Tra un Milan e una Inter come erano nel campionato scorso e un Chiasso con Altafini e Cappellini c'è da supporre che i calciofili milanesi preferiranno il Chiasso ed ogni sabato (o domenica) se ne andranno in su, dato che oltretutto da Milano si fa più presto ad arrivare a Chiasso che a San Siro e poi a Chiasso si può trovare la cioccolata con le nocciolme.

Che, di fronte a tutto questo, Altafini si travesta da Toro Seduto e scruti l'orizzonte per scorgere le carovane di estimatori che lo seguono in Svizzera non può stupire: sarà seduto ma — con licenza parlando — è sempre un toro.

Rapimenti

Il calcio mercato è stato, finora, una cosa abbastanza singolare: a giudicare dalle trattative di cui si è avuta notizia, ogni presidente cerca di scambiare la propria squadra con un'altra e non ho ancora capito perché invece di scambiarsi le squadre non si scambiano i presidenti che si fa più presto e si intasano meno le strade, con tutti quei camion di Gondrand che seguono ventidue giocatori mentre sarebbero decisamente meno se si limitassero a seguire solo due presidenti.

In tutto questo complottare di scambi c'è però un'eccezione, il presidente del Verona, Garonzi, che invece compra tutto, tanto che viene il dubbio che voglia comprare tutte le squadre italiane in modo da essere sicuro di vincere il campionato, comunque vada. C'è solo una cosa che lascia perplessi: le lire Garonzi, a quanto dicono i competenti, ha già cacciato un miliardo e mezzo, che sarà una cifra irrisoria, ma a me farebbe comodo. Può darsi che l'avesse da parte — l'avrà risparmiato sullo stipendio —, ma, a quanto dicono altri competenti, il Garonzi ha appena sborsato altri due miliardi per pagare il riscatto alla banda che lo aveva rapito. Il totale fa tre miliardi e mezzo e ho dei dubbi che, anche se si tratta di un uomo tutto casa e bottega, parsimonioso, che fuma le sigarette rompendole a metà in modo da avere due cicche con le quali si può fare un'altra mezza sigaretta dalla quale arranca una cicca nonostante questo — dico — è difficile che abbia nascosto nel materasso tre miliardi e mezzo, anche perché formerebbero una gobba da farlo rotolare giù dal letto.

A meno che, naturalmente, le cose non siano andate in modo diverso non siano stati i rapitori ad estorcere i due miliardi a Garonzi, ma Garonzi ad estorcerli ai rapitori che lo hanno mollato prima che gli fregasse anche i calzini (come nel famoso racconto di Damon Runyon sul ratto di Berto Allibratore). Allora tutto si spiegherebbe: pagato un miliardo e mezzo per comprare mezza squadra gliene resta un altro mezzo per le piccole spese che si sa, ad un certo livello si chiamano piccole, ma sono mostruose.

Domenica l'ottava prova del campionato europeo di F 2

Flammini uomo da battere sul circuito del Mugello

Mauro Nesti vince la corsa in salita Trento-Bondone

TRENTO, 4 luglio

Mauro Nesti, su Lola Cerbora, ha percorso i 17 chilometri e 300 metri del percorso in 10'50"32, cioè in 11 decimi di secondo in meno del precedente primato che era di 10'50"43 ed era stato stabilito dallo stesso Nesti nel 1973.

La Trento-Bondone di oggi è stata tutta italiana. Sei corridori italiani infatti hanno conquistato i primi posti nella classifica generale.

1. Mauro Nesti (IT) Lola Cerbora in 10'50"32 (nuovo record); 2. Gianni Varese (IT) Osella PA1 BMW in 11'04"65; 3. Gianni Boeris (IT) Osella PA1 in 11'16"39, 4. Spartaco Dini (IT) Osella PA1 in 11'19"69, 5. Domenico Scola (IT) Chevron BMW in 11'19"78; 6 Gabriele Giuti (IT) Outsider BMW in 11'23"78.

FIRENZE, 4 luglio

Cinquantanove piloti sono iscritti all'ottava prova del campionato europeo di formula due che si svolgerà domenica prossima sull'autodromo del Mugello. Si tratta della cosiddetta «Coppa Colombo», gara fra record in questa stagione di gare a conferma del crescente interesse per la formula due le cui vetture di 2000 di cilindrata hanno ormai raggiunto prestazioni eccezionali.

La situazione attuale del campionato, dopo sette prove, vede quattro piloti nello spazio di quattro punti i francesi Jabouille e Tambay in testa con 26 punti, l'italiano Flammini con 25, il francese Arnoux con 24. La prova del Mugello potrebbe quindi risultare decisiva per il titolo 1976 della F.2, a sei gare dalla conclusione del campionato.

L'italiano Flammini, che corre sulla March BMW, è ora l'uomo da battere in quanto ha vinto la settima prova, il 27 giugno a Rouen, ed anche perché si aggiudicò la prova europea dell'anno scorso disputatasi sul Mugello, circuito a lui congeniale.

Altri italiani iscritti sono Francia, Marazz., Niccolini, Martini, «Gianfranco», Turizio, Colombo, Giorgio, Pavesi, Patrese, Cinotti, Truffo, Pesenti-Rossi. Iscritto anche Arturo Merzario alla guida della Osella BMW, mentre non vi è Brambilla in quanto gli organizzatori non hanno aderito alla richiesta d'ingaggio giudicata troppo elevata.

Fra gli stranieri, insieme ai leaders della classifica provvisoria, sono iscritti al G.P. Etienne Aigner Ribeiro, Leclere, Magault, Cheever, Cochesa, Jassaud, Joest, Binder.

Fra i motivi tecnici della corsa di domenica prossima il rinnovato duello fra i motori francesi Renault ed i tedeschi BMW, montati i primi sulle Martini Renault ed Elf Renault ed i secondi sulle March e Chevron.