

LA FERRARI RITORNA DA PROTAGONISTA

Dopo essersi portato alle spalle dell'inglese con entusiastico inseguimento

Regazzoni per un doppiato perde il duello con Hunt

Il secondo posto di Clay conferma comunque la competitività della macchina di Maranello - Sfortunato Watson (cedimento del motore) che aveva insidiato l'alliere della McLaren per due terzi della gara - Brambilla sesto - Ritirato Merzario

SERVIZIO

ZANDVOORT, 29 agosto. I duecentomila spettatori aspiati intorno alla pista di Zandvoort, milioni che hanno seguito la corsa in televisione, oggi non hanno certamente avuto occasione di distrarsi. Il G.P. d'Olanda, dodicesima prova di questo movimento mondiale di F.1. li ha tenuti con il fiato sospeso dal primo all'ultimo giro. L'ha spuntata d'un soffio James Hunt su Clay Regazzoni, complice anche il doppiato Alan Jones, che ha impedito al ferrarese di giocare la sua ultima carta.



ZANDVOORT — James Hunt sul podio del trionfo; a sinistra, Clay Regazzoni.

Regazzoni, ostacolato alla partenza da scomposte manovre dei piloti che lo precedevano, era partito in terza fila avendo ottenuto il quinto tempo, transitava al primo giro in sesta posizione, preceduto nell'ordine da Peterson, Watson, Hunt, Andretti e Pryce, ma dopo pochi giri era quinto, avendo scavalcato l'inglese della Shadow. Poi superava anche Andretti e Peterson (che aveva ceduto il comando a favore prima di Watson e poi di Hunt) piazzandosi autorevolmente in terza posizione.

A questo punto sembrò che Clay avesse deciso di fare una gara di attesa. Infatti davanti a lui infuriava un duello «al morte» fra Watson e Jones che avrebbe potuto portare al cedimento di uno dei due «galli» e magari di tutti e due. Il gruppo per la Ferrari (che, come si sa, aveva ceduto a Clay il compito di «togliere» punti a Hunt per difendere così il primato di Lauda) a cedere era il feroce irlandese, fresco vincitore della gara di Zellweg. Il pilota della Penske, confermando di essere uno dei più validi piloti del momento, dopo aver tallonato per quasi due terzi della gara l'alliere della McLaren, tentando più volte sorpasso da brivido, al 37° giro era costretto a fermarsi al bordo della pista con il motore fumante.

Hunt, che viaggiava con una decina di secondi di vantaggio su Regazzoni, sembrava a questo punto avviato verso un tranquillo successo. Ma Clay non rinunciò ad un tentativo che sulle prime poteva apparire patetico. Tentando il tutto per tutto, il ferrarese si lanciò in un tentativo di ridurre lo scarto alla metà, ma il sorpasso di alcuni concorrenti doppiati sembrava il suo entusiasmante inseguimento. Clay non scoraggiava il ticinese che negli ultimi giri, spingendosi a fondo mentre davanti la McLaren di Hunt sembrava accusare lo sforzo della lunga galoppata, riusciva a portarsi a ridosso dell'inglese.

Ormai sembrava quasi fatta, ma proprio in questo frangente si profilava sul circuito la Surtees di Jones. Si capì subito che sarebbe stato il sorpasso dell'australiano a decidere e così è stato. Nelle ultimissime battute Jones si lasciava docilmente avvicinare e superare. Hunt, che non faceva altrettanto con Clay che perdeva l'ultima

chance per tentare un finale in volata.

Il secondo posto di Clay conferma la competitività della Ferrari, ritornata dopo il forfait di Zellweg autorevole protagonista. E conferma le ottime doti tecniche ed agonistiche del pilota ticinese che non è dimenticato, ha corso con una costola incrinata per un infortunio capitogli giovedì a tennis. Va ancora ricordato che il forfait di Zellweg, salutare sotto tanti aspetti, ha influito negativamente sul collaudo delle nuove gomme messe a disposizione dalla Goodyear, per cui il piazzamento di Clay è da considerare oltremodo soddisfacente.

E tuttavia pensiamo che gli uomini della Ferrari non abbiano potuto festeggiare con tutta la gioia che merita l'ottima prestazione odierna dell'italico. Il campionato di F.1. è ancora in pieno svolgimento e la macchina scesi in pista a difendere il glorioso stemma del «Cavallino». James Hunt, l'avversario che di ogni anno, si scontra con il nostro, si è detto dove essere tenuto sotto controllo, è andato a prendersi altri nove punti portandosi a sole due lunghezze da Niki Lauda, che continua a comandare la classifica con 38 punti. Sull'inglese, come si sa, pendono comunque provvidenti discipline. Per la prima volta anche se tagliato fuori dalla lotta per il titolo.

La giornata odierna è vissuta logicamente sul duello Regazzoni-Hunt, ma non vanno certamente dimenticati i Watson, di cui si è già parlato, Mario Andretti, in costante ascesa, e Vittorio Brambilla, che con il secondo posto ha conquistato il primo punto in classifica di questo campionato.

Buona anche la corsa di Tom Pryce, che si è piazzato nelle prime posizioni, anche se non ha mai potuto insidiare i migliori. Deludente invece, almeno in rapporto alle ambizioni, la Tyrrell a sei ruote. Schecker ha sempre viaggiato fra la settima e la quinta posizione senza mai dare l'impressione di poter chiedere qualcosa di più alla vettura. A sua volta, Depailler ha condotto una battaglia di resistenza, guadagnando al settimo posto grazie anche, come del resto il suo compagno di squadra, ad alcuni giri, fra cui quello di Jochen Rindt, costretto ad abbandonare nelle ultime battute quando era riuscito a conquistare un onorevole sesto posto.

Peterson ha pressoché ripetuto la gara di Zellweg. Depailler, Reutemann ha avuto noie pare alla frizione ed ha compiuto solo undici giri, mentre Pace ne compieva 53, ma senza mai riuscire a mettere in moto il motore. Più sfortunati di tutti, infine, Arturo Merzario, fermo dopo appena cinque giri.

Jean Louis Farina

Regazzoni: «Ci voleva ancora un giro»

ZANDVOORT, 29 agosto. «Avrei voluto tornare in Italia con la vittoria per dedicarla alla Ferrari», ha esclamato Regazzoni dopo la gara. «Ma non è stato un punto di rammarico per l'occasione sfumata. La corsa avrebbe dovuto durare ancora un giro». «Ecco», ha aggiunto che avrebbe potuto vincere in volata se non fosse stato ostacolato da Jones.

Un po' deluso anche il direttore sportivo della Ferrari, Daniele Audetto. «Un secondo posto — ha detto — che ci lascia l'amaro in bocca». «Evidentemente, il nostro è un pilota che ha corso oggi una gara stupenda».

Luciano Pezzi sedeva di fronte al sottoscritto nel locale di Imola, quando il nostro si è convalidato sulle nolle d'argento della Coppa Placci. Fuori, l'aria della sera era fresca, un po' di vento soffiava da nord. «Vedi, l'aria della sera era fresca, un po' di vento soffiava da nord», ha detto, «e questo ti fa capire che il clima è cambiato».

«Per un po' lo spettacolo, in particolare l'esibizione dei ragazzi e delle ragazze di sette-otto anni, occupava l'attenzione generale. Poi Pezzi mi susurrò: «Vedi, il nostro è un pilota che ha corso oggi una gara stupenda».

Ordine d'arrivo e classifica mondiale

Classifica del G.P. d'Olanda: 1. JAMES HUNT (McLaren), 35 giri pari a km. 316.550 in un'ora 41'32"02, media kmh. 181.350; 2. Regazzoni (Ferrari) 1.41'33"01; 3. Andretti (Lotus) 1.41'33"18; 4. Pryce (Shadow) 1.41'33"03; 5. Schecker (Tyrrell) 1.45'11"55; 6. Brambilla (March) 1.45'37"12; 7. Depailler (Tyrrell) 1.45'37"12; 8. Jones (Surtees) a un giro; 9. Watson (McLaren) a un giro; 10. Jarier (Shadow) a un giro; 11. Pescarolo (Surtees) a un giro; 12. Stommelen (Hesketh) a tre giri.

Non classificati: Iets (Envan) 66 giri; Hajer (Penske) 63; Pace (Brabham-Alfa).

33; Lauffe (Hijer-Matra) 53; Peterson (March) 52; Ertl (Hesketh) 49; Watson (Penske) 47; Perkins (Boro) 46; Filipinidi (Copersucar) 46; Reutemann (Brabham-Alfa) 41; Nilsson (Lotus) 10; Anderson (Surtees) 9; Stuck (March) 9; Merzario (Williams) 5.

Classifica mondiale: 1. NIKI LAUDA (Au) 38 punti; 2. Hunt 36; 3. Schecker 36; 4. Depailler 26; 5. Regazzoni 22; 6. Watson 18; 7. Lauffe 16; 8. Mass 14; 9. Nilsson 10; 10. Pryce e Andretti 9; 12. Pace 7; 13. Stuck 6; 14. Reutemann e Jones 3; 16. Amon e Filipinidi 2; 18. Stommelen, Peterson e Brambilla 1.

Al modenese la gara e l'iride delle 350 nel Gran Premio di Germania

Quarto titolo per Villa «Ago» torna alla vittoria

Il bergamasco vince la 500 sulla «vecchia» MV Agusta - Lo spagnolo Nieto campione della classe 50 - L'alliere della Harley Davidson primo anche nella 250

SERVIZIO

ADENAU, 29 agosto. Perfetto: Walter Villa vince con grande autorità la gara delle 350 e conquista il quarto titolo mondiale della sua carriera, il secondo di questo tipo. La vittoria è ben meritata e ben eseguita che Villa rischia davvero di portarsi appresso per il resto della sua carriera il terribile anatema delle due ruote. Il modenese aveva preparato questa gara con puntiglio quasi scientifico di lunedì mattina, come ogni giorno, a girare sul Nuerburging, a piedi e in moto, per cercare di capire tutti i segreti del terribile anatema.

Oggi è passato in testa al secondo dei sette giri della gara, e vi è rimasto fino alla fine, guidando con puntiglio la sua Harley-Davidson. Cecotto ha fatto i miracoli (traizzando anche il giro più veloce a 153 di media) ma non ha potuto resistere, classificandosi secondo a dieci secondi dal modenese, a cui ha dovuto così cedere il suo titolo conquistato, a suo diciannove anni, nella scorsa stagione. Ottimo terzo Gianfranco Bonera sulla seconda HD, per il frullano di Monza è segno che i tempi qui stanno finendo.

Anche l'altro titolo mondiale ancora da assegnare, quello di nuovo il suo destinatario: l'iride della classe 50 è andato infatti allo spagnolo Angel Nieto, sulla Bultaco, una moto ibrida, fuoristrada che per le affermazioni su pista; il re dei «frullatori a due ruote» ha regalato il suo titolo a un altro dei rivali Rittberger e Graf, giunti nell'ordine alle sue spalle.

Per passare alle classi di cilindrata nelle quali il titolo mondiale era già stato assegnato, bisogna prima di tutto registrare la consueta vittoria di Villa nella 250; la settimana scorsa a Brno il modenese si era aggiudicato il titolo vincendo un giro e mezzo, in Germania l'alliere della Harley-Davidson ha voluto festeggiare la sua prestigiosa doppietta vincendo anche nelle «quattro ruote» con grandissimo entusiasmo. Più di un minuto infatti lo separa dal secondo classificato, l'inglese Kork Bellington.

Sorpresa nella 125, dove il do-

minatore della stagione e neocampione del mondo Pier Paolo Bianchi è caduto senza conseguenze con la sua Morbidelli. La vittoria è così andata allo sconosciuto pilota di casa Anton Mang, naturalmente su Morbidelli, seguito dall'altro italiano, l'olandese Walter Koschling, su Matco. Scorrendo l'ordine di arrivo il nome della Morbidelli si legge con una frequenza tale da far pensare che il modenese stia come ormai a motocicletta di Pesaro sia la macchina vincente della categoria, lasciando qualche breccia agli altri.

Nella 500 si aspettavano i giovani italiani Marco Lucchinelli e Virginio Ferrari, entrambi con le Harley-Davidson, in prova di prestazioni di grande rilievo e grandi promesse insieme a Franco Uncini, il nuovo binomio di tandem. E invece — chi si rivede — ha vinto Giacomo Agostini con la sua MV 500, gloriosa quattro tempi che non vuole andare in pensione. Il quindicimillesimo campione del mondo è ancora, su questo non c'è dubbio, uno dei migliori piloti mai visti in pista. L'incertezza sulla scelta della moto non ha certo giovato quest'anno al bergamasco, che comunque in Germania ha avuto buon furore a scegliere la macchina di Cascina Costa, resistente e veloce quanto basta per vincere su un circuito come il Nuerburging.

Lucchinelli si è preso quasi un minuto di distacco; probabilmente anche se fosse stato in gara Barry Sheene, campione della categoria, non ci sarebbe stato nulla da fare contro il nuovo binomio di tandem e tante vittorie mondiali.

Anche il GP di Germania ha confermato il momento di grande entusiasmo del nostro campione. I titoli iridati vinti da piloti italiani su moto italiane, la MV che si permette ancora il lusso di dare la paga a tutti, Agostini che corre e vince con l'entusiasmo di un novellino, un gruppetto di giovani che promettono grandi cose, potranno dare una grande idea di quanto il nostro campione sia ancora il più grande pilota del mondo.

Henri Valle



Walter Villa esultante sul podio dopo la vittoria nella 350 cc.

ARRIVI E CLASSIFICHE

CLASSIFICA 500 CC. 1. ANGEL NIETO (Sp.) su Bultaco 31'42"1, media km. 129.000; 2. Herbert Rittberger (RFI), Kreidler 31'56"4; 3. Ulrich Graf (Swi.), Kreidler 32'02"7; 4. Hans Hummel (Swi.), Kreidler 33'14"1; 5. Rolf Platten (Swi.), Kreidler 33'17"7.

CLASSIFICA 350 CC. 1. WALTER VILLA (It.) su Harley Davidson, punti 26, media km. 149.700; 2. Johnny Cecotto (Ven.), Yamaha, 1.04'13"9; 3. Gianfranco Bonera (It.) Harley Davidson 1.04'17"3; 4. Takazumi Katayama (Giapp.), Yamaha 1 ora 12'55"3; 5. Alan North (Oli.), Yamaha, 1 ora 42'3"8.

CLASSIFICA 300 CC. 1. GIACOMO AGOSTINI (It.) su MV Agusta 1 ora 6'21"4, media km. 140.000; 2. Marco Lucchinelli (It.) Suzuki 1.07'13"9; 3. Patrick Hemmen (USA) Suzuki 1.07'20"5; 4. John Newbold (Gb) Suzuki 1.07'33"7; 5. Marcel Ancone (Oli) Suzuki 1.07'42"2.

CLASSIFICA 250 CC. 1. WALTER VILLA (It.) Harley Davidson 33'17"7, media km. 147.800; 2. Kork Bellington (Ing) Yamaha, 35'43"1; 3. John Ekedorf (Sved) Yamaha, 36'11"2; 4. Dieter Braun (Rti) Yamaha, 36'43"3; 5. Bruno Kneubuehler (Swi) Yamaha, 36'49"6.

CLASSIFICA 125 CC. 1. PAOLO BIANCHI (It.) su Morbidelli, 21'42"1, media km. 129.000; 2. Walter Koschling (Rti) See-Matco 31'23"3; 3. Julien van Zebrock (Bel) Yamaha 31'28"7; 4. Heri See (Rti) See 51'2"1; 5. Lenhart Lundgren (Sve) Yamaha 35'11"6.

CLASSIFICA 500: 1. SIENESE (Gbr) 87 punti, campione del mondo; 2. Lanvinotti (Fin) 50; 3. Hennen (USA) 46; 4. Lucchinelli (It) 40; 5. Newbold (GB) 31.

Il mondiale di Ostuni s'annuncia come una battaglia tra la «vecchia guardia» e i «giovani leoni»

SCOCCA L'ORA DI MOSER E MAERTENS?

Sul percorso di 288 km potrebbe avvenire il cambio di generazione che è anche mutamento della mentalità di ciclisti e organizzatori - Merckx e Gimondi, due campioni che hanno segnato la storia dello sport della bicicletta, hanno però la possibilità di far valere la propria esperienza trovando magari amici impensati

Per un po' lo spettacolo, in particolare l'esibizione dei ragazzi e delle ragazze di sette-otto anni, occupava l'attenzione generale. Poi Pezzi mi susurrò: «Vedi, il nostro è un pilota che ha corso oggi una gara stupenda».



Francesco Moser e Fausto Bertoglio qui si stringono la mano ma ad Ostuni?

mann e Karstens, qualche spagnolo (Peruffa e Lasa), Dan Poulidor, i Thetent, i Dan Guillaume di Francia e, sapevo, un campionamento mondiale a prova unica più risentita, l'audacia di Freddy Egli che farebbe circolare perché in contrasto con i valori in campo. Aspettiamo di tutto.

Tornando a Maertens e Moser, vediamo in questi giorni molti un ciclismo diverso da quello che sta per concludere un'epoca e che suggerisce innovazioni, idee diverse dal passato, che deve cambiare la mentalità dei Letitani e dei Torriani per intendersi. Durante l'ultimo Tour abbiamo anticipato cosa voleva una stagione ribaltata il Rui per d'Olanda insieme ai connazionali Zoetemelk, Kne-

Vlaeminck e pur approvando la decisione anzi la elamoro su una rete della Lega velocipeditica b'loga dobbiamo sottolineare la forza, il carisma, l'audacia di Freddy Egli che farebbe circolare perché in contrasto con i valori in campo. Aspettiamo di tutto.

pire il percorso di montagna. Ed è lo stesso discorso che scatta a Moser, il quale si affrettò a rendere il suo omaggio a Maertens. A vantaggio di Francesco c'è pure una maggiore resistenza alla fatica, e per questo motivo la prossima disputa di Ostuni (288 chilometri, una bella suola) pone i due pressoché alla pari.

Esistano infatti un interrogativo, in quale misura il lampeggio si manterrà lucido su una distanza del genere? Francesco, più robusto, potrebbe giocarsi un brutto scherzo, iniziare la volata da lontano e tenere sino all'ultimo centimetro.

Chiacchiere, previsioni, ipotesi. La certezza è sulla domenica prossima. E rimane sempre il quesito sugli anziani, sui vecchi leoni, su Edoardo Merckx e Felice Gimondi: Prima di ammainare bandiera, entrambi useranno ogni mezzo per restare a galla.

Non dimenticate il Gimondi del 1968, il vincitore del Giro d'Italia a Catania era una comparsa, o presuppoco sul Violet e stato grandioso, a Milano ha goduto gli onori del trionfo. Oggi Martini, Felice confidano in Vito alla giornata, 2 pensieri stanziano, la miglior ricetta per vincere è un buon sonno. E comunque va preso

un granchio chi mi credeva in pensione». Chiacchiere, previsioni, ipotesi. La certezza è sulla domenica prossima. E rimane sempre il quesito sugli anziani, sui vecchi leoni, su Edoardo Merckx e Felice Gimondi: Prima di ammainare bandiera, entrambi useranno ogni mezzo per restare a galla.

Non dimenticate il Gimondi del 1968, il vincitore del Giro d'Italia a Catania era una comparsa, o presuppoco sul Violet e stato grandioso, a Milano ha goduto gli onori del trionfo. Oggi Martini, Felice confidano in Vito alla giornata, 2 pensieri stanziano, la miglior ricetta per vincere è un buon sonno. E comunque va preso

utili indicazioni per il commissario tecnico Martini

Al Mugello sfreccia Bertoglio. Clima disteso fra gli azzurri. Al secondo posto, distanziato nell'ultimo tratto, il polemico Bitossi.

Coppa Renault 5: l'italiano Sigalà profugista sfortunato

ZANDVOORT, 29 agosto. Massimo Sigalà è stato protagonista della quarta prova della coppa europea Renault 5 che si è disputata in occasione del G.P. d'Olanda. La settima posizione nell'ordine d'arrivo dell'italiano non deve trarre in inganno, poiché egli, nei quattro giri di gara francesi che facevano il gioco di squadra, ha combattuto per tutti e quindici i giri di gara tenendo a volte anche la seconda posizione. Poi la forza del numero ha finito col prevalere e nella volata finale sono stati i quattro francesi Gourserol, Bourdon, Fremont e Marze a passare come un treno sul trapezoido togliendo ogni possibilità all'olandese Galsbord, al tedesco Weber e a Sigalà.

Morto sabato a Zandvoort un commissario di pista

ZANDVOORT, 29 agosto. Solo questa mattina si è appreso a Zandvoort della morte di un commissario di pista, Londring, avvenuta ieri in seguito ad un incidente accaduto durante le prove di una corsa per auto da turismo. A causa della pioggia, che in quel momento cadeva violentemente, due vetture hanno sfiorato uscendo di pista e faccendosi il commissario Gravemente ferito, Londring è deceduto nell'ospedale Elisabeth di Haarlem dove era stato subito ricoverato.

Morto sabato a Zandvoort un commissario di pista

ZANDVOORT, 29 agosto. Solo questa mattina si è appreso a Zandvoort della morte di un commissario di pista, Londring, avvenuta ieri in seguito ad un incidente accaduto durante le prove di una corsa per auto da turismo. A causa della pioggia, che in quel momento cadeva violentemente, due vetture hanno sfiorato uscendo di pista e faccendosi il commissario Gravemente ferito, Londring è deceduto nell'ospedale Elisabeth di Haarlem dove era stato subito ricoverato.

Morto sabato a Zandvoort un commissario di pista

ZANDVOORT, 29 agosto. Solo questa mattina si è appreso a Zandvoort della morte di un commissario di pista, Londring, avvenuta ieri in seguito ad un incidente accaduto durante le prove di una corsa per auto da turismo. A causa della pioggia, che in quel momento cadeva violentemente, due vetture hanno sfiorato uscendo di pista e faccendosi il commissario Gravemente ferito, Londring è deceduto nell'ospedale Elisabeth di Haarlem dove era stato subito ricoverato.

Giorgio Sgherri

ORDINE DI ARRIVO: 1. FAUSTO BERTOLIO (It.) su Yamaha, che copre la distanza di 103 chilometri in 23'33" alla media kmh. di 26,328; 2. Bitossi (Zonca-Santini) a 6"; 3. Poggiali (Sanson) a 6"; 4. Suter (Brooklyn) a 11"; 5. Paracchini (Brooklyn) a 11"; 6. Borrelli (Sanson) a 11"; 7. Vignatelli (Ferrari) a 11"; 8. Vanmucchi (Magniflex) a 11"; 9. Balle (Bromot) a 11"; 10. Saltoni (Zonca) a 11"; 11. Moser (Sanson) a 11".