Unità Sport

Il pilota americano vince a Silverstone dopo un entusiasmante duello con Sheene

Ferrari si arrende: allo scatenato Roberts il titolo delle 500 cc.

Il centauro italiano si è classificato al quarto posto Graziano Rossi protagonista sfortunato nelle 250

Nostro servizio

SILVERSTONE — L'americano Kenny Roberts con la Yamaha ha vinto la prova della classe 500 del Gran premio motociclistico di Gran Bretagna ed ha accumulato un punteggio sufficiente per confermarsi campione del mondo di questa classe, prima ancora che si disputi l'ultima gara.

La vittoria dell'americano è stata quanto mai sofferta, impegnato in maniera eccezionale da uno scatenato Sheene, che sulla pista di casa con la Suzuki ha fatto letteralmente i numeri costringendo Roberts a tirare fuori tutta la sua classe e a mettere in campo tutto quanto la sua Yamaha disponeva per poterlo contenere, riuscendoci in fine di un soffio.

Nonostante un avvio promettente Virginio Ferrari, che era l'unico che poteva ancora contendere a Roberts la corona mondiale, ha dovuto alzare bandiera bianca e sia pure correndo con molta accortezza e piazzandosi quarto non ha adesso più nessuna possibilità di ribaltare la situazione, dato che l'americano ha già un vantaggio superiore al punteggio di una vittoria.

La corsa vedeva in prima fila alla partenza una schiera di eccellenti campioni, primo tra tutti proprio Roberts. Con l'americano campione del mondo in *pole position* con la Yamaha, seguivano nello schieramento Cecotto (Yamaha), Hartog (Suzuki), Ferrari (Suzuki), Sheene (Suzuki), Takai (Suzuki), Sahron (Yamaha) e Rossi (Morbidelli). Quindi nelle file dietro gli altri. Al segnale dello *starter* Sheene ha fatto spettacolo con acrobatiche impennate, ma a prendere il comando è stato Hartog seguito da Ferrari, Sheene, Van Bulmen e Roberts. Nemmeno un giro e Grant con la Honda — che era stato riammesso alla partenza, ripescato dalla posizione di quinta riserva — è caduto mettendosi così subito fuori gara. Poca gloria l'avrà comunque anche l'altro pilota Honda, Katayama.

Già al secondo giro Sheene, che sente la corsa di casa (e certamente è deciso ad incoraggiare l'amico Hesketh nell'impresa di costruirgli una moto tutta inglese per la prossima stagione) è al comando della corsa. Nella sua scia ha Hartog, l'altro olandese Van Dulmen e il campione del mondo Roberts. Ferrari imposta una corsa regolare evidentemente impossibilitato a tenere il passo del quattro. Hartog non riesce più a tener testa ai rivali, poi Roberts, con una staccata al limite, supera di colpo sia Sheene che Hartog e si porta al comando nel corso del quarto giro.

Iniziano a questo punto una serie di sorpassi tra Roberts e i due avversari e tra i due piloti Suzuki stessi, ma al decimo giro Roberts è di nuovo al comando della corsa. Mentre Cecotto è costretto al ritiro, al quindicesimo giro si assiste ad uno stupendo attacco di Sheene che si porta al comando della corsa superando in curva Roberts. Al giro successivo Roberts è di nuovo davanti all'inglese ma al ventiduesimo passaggio viene nuovamente superato da Sheene. L'americano torna quindi al comando nella ventitreesima tornata e ci resta, anche se costantemente insidiato da un grande Sheene, fino alla conclusione; una conclusione in volata nella quale l'americano prevale di un soffio.

Era una vittoria importante e Roberts l'ha inseguita con grande determinazione. Che gli sia stata tanto accanitamente contestata da un campione della levatura di Barry Sheene e che agli attacchi di questo campione abbia saputo reagire come ha reagito è la conferma del suo pieno diritto di fregiarsi ancora del titolo di campione del mondo. Per Virginio Ferrari, che già alla vigilia si sapeva in difficoltà per il mezzo di cui disponeva, la corsa ha confermato tutto il suo valore e la sua legittima posizione di pilota di primissimo piano mondiale. Le rivincite verranno.

Intanto molto importante è anche venuta la conferma del valore assoluto di Graziano Rossi e della Morbidelli. La gara della classe 250 l'ha dominata fino all'ultimo giro, durante il quale il pilota è incappato, forse per l'euforia di un imminente nuovo trionfale successo, in una scivolata che lo ha irrimediabilmente messo fuori gara. L'ordine d'arrivo non lo dice e la classifica del mondiale nemmeno, ma Graziano Rossi e la Morbidelli sono stati gli indiscutibili protagonisti del mondiale classe 250.

Nella classe 125 Nieto è tornato alla vittoria con la Minarelli festeggiando così il suo titolo mondiale del quale ha avuta la matematica certezza quando era ancora in ospedale convalescente per una caduta dalla quale si è evidentemente già ben rimesso.

Per i romantici del motore a quattro tempi, visto che la Honda al suo rientro non lo ha davvero molto onorato, Giacomo Agostini e Mike Hailwood hanno portato in pista, per una esibizione, le celebri MV Agusta con le quali si fregiarono di tanta gloria sportiva.

I piloti intanto hanno anche pensato alla stagione prossima. Disgustati per l'insensibilità della Federazione motociclistica internazionale che li ha puniti per aver rinunciato a correre su un circuito pericoloso in Belgio, hanno deciso che l'anno prossimo non disputeranno il mondiale, ma soltanto una «world series» (un gruppo di gare da loro stessi prescelte) aprendo così una seria vertenza che alcuni, molto superficialmente, hanno già definito positiva.

j. l. s.

Kenny Roberts si è confermato campione del mondo delle 500.

Arrivi e classifiche

Classe 125 cc: 1. ANGEL NIETO (Minarelli) 34'44"01, alla media oraria di km 161,790; 2. Gert Bender (Bender) 34'44"19; 3. Guy Bertin (Motobecane) 34'44"19; 4. Stefan Dorflinger (Morbidelli) 34'48"13; 5. Pierpaolo Bianchi (Minarelli) 34'50"33; 6. Maurizio Massimiani (MBA) 34'52"89.

Classifica mondiale: 1. ANGEL NIETO (Sp) 120 punti; 2. Thierry Espie (Fr) 48; 3. Maurizio Massimiani (It) 40; 4. Hans Muller (Svi) e Gert Bender (RFT) 39.

Classe 250 cc: 1. KORK BALLINGTON (Kawasaki) 38'58"65 alla media oraria di km 173; 2. Randy Mamola (Yamaha) 39'22"47; 3. Anton Mang (Kawasaki) 39'22"61; 4. Graeme Mc Gregor (Yamaha) 39'22"83; 5. Roland Freymond (Yamaha) 39'23"16.

Classifica mondiale: 1. KORK BALLINGTON (SAf) 111 punti; 2. Gregg Hansford (Aus) 69; 3. Graziano Rossi (It) 54; 4. Randy Mamola (USA) 50; 5. Patrick Fernandez (Fr) 48.

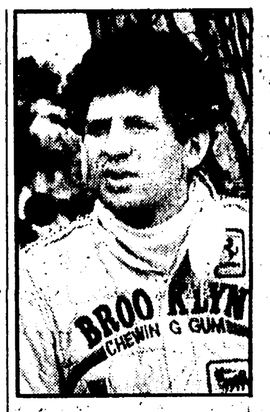
Classe 350 cc: 1. KORK BALLINGTON (Kawasaki) in 38' 9"91 alla media oraria di 176,690; 2. Gregg Hansford (Kawasaki) 38'11"40; 3. Jeff Sayle (Yamaha) 38'11"40; 4. Michel Frutschi (Yamaha) 38'19"34; 5. Roland Freymond (Yamaha) 38' 33"25.

Classifica mondiale: 1. KORK BALLINGTON (SAf) 78 punti; 2. Gregg Hansford (Aus) 69; 3. Patrick Fernandez (Fr) 65; 4. Anton Mang (RFT) 51; 5. Michel Frutschi (Svi) 45.

Classe 500 cc: 1. KENNY ROBERTS (Yamaha) 42'36"72 alla media oraria di km 183,200; 2. Barry Sheene (Suzuki) 42'56"75; 3. Willy Hartog (Suzuki) 43'01"69; 4. Virginio Ferrari (Suzuki) 43'32"; 5. Boet Van Dulmen (Suzuki) 43'33"54.

Classifica mondiale: 1. KENNY ROBERTS (USA) 103 punti; 2. Virginio Ferrari (It) 89; 3. Barry Sheene (GB) 72; 4. Willy Hartog (Ol) 66; 5. Boet Van Dulmen (Ol) 50.

Virginio Ferrari non ce l'ha fatta.



Jody Scheckter, in alto, e Clay Regazzoni.

Arrivo

Ordine d'arrivo della diclassettesima edizione del Gran Premio d'Austria di F. 1, undicesima prova del campionato mondiale piloti: 1) ALAN JONES (Williams Saudia), km. 320,868 in 1 ora 27'38"31, media km/h 219,706 (nuovo record della gara); 2) Gilles Villeneuve (Ferrari) 1.28'14"36; 3) Jacques Laffite (Ligier) 1.28'25"08; 4) Jody Scheckter (Ferrari) 1.28'25"52; 5) Clay Regazzoni (Williams Saudia) 1.28'27"23; 6) René Arnoux (Renault turbo) a un giro; 7) Didier Pironi (Tyrrell-Candy) a un giro; 8) Derek Daly (Tyrrell-Candy) a un giro; 9) John Watson (McLaren) a un giro; 10) Patrick Tambay (McLaren) a un giro.

Nuovo record del giro di René Arnoux: km. 5,942 in 1'35"77 alla media di km/h 223,378.

Classifica

Classifica del campionato mondiale piloti di F. 1: 1) JODY SCHECKTER (S. Afr.) 38 punti, 2) Jacques Laffite (Fr.) e Gilles Villeneuve (Can.) 32, 4) Alan Jones (Ausl.) 25, 5) Clay Regazzoni (Sviz.) 24, 6) Patrick Depailler (Fr.) e Carlos Reuteman (Arg.) 20, 8) Jean-Pierre Jarier (Fr.) e John Watson (Irl.) 13, 10) Mario Andretti (USA) 12, 11) René Arnoux (Fr.) 11, 12) Jean-Pierre Jabouille (Fr.) 9, 13) Didier Pironi (Fr.) 8, 14) Riccardo Patrese (It.) e Jochen Mass (RFT) 2, 16) Emerson Fittipaldi (Bras.) e Niki Lauda (Aus.) e Jacky Ickx (Bel.) 1.

I prossimi appuntamenti

Gran Premio di Olanda (Zandvoort 26 agsto); Gran Premio d'Italia (Monza 9 settembre); Gran Premio degli Stati Uniti (Watkin Glen 30 settembre); Gran Premio del Canada (Montreal 7 ottobre).

Ottima prova di affidabilità delle Ferrari sul velocissimo circuito dell'Osterreichring

Villeneuve secondo in Austria dietro all'imprendibile Jones

Scheckter quarto alle spalle di Laffite, che è ora a pari punti in classifica (32) con Gilles, mentre Jody sale a 38
Sfortunata corsa delle Renault-turbo - Deludono ancora le Brabham-Alfa - Vittoria di Sigala nella Coppa Alfasud

Nostro servizio

ZELTWEG — Un Alan Jones imprendibile e un superbo Gilles Villeneuve. Questo in sintesi il responso del Gran Premio d'Austria, undicesima prova del campionato mondiale di Formula 1, disputatosi ieri sul circuito dell'Osterreichring. Con il secondo posto dietro all'australiano della Williams, che è praticamente tagliato fuori dalla lotta per l'iride, il canadese della Ferrari pone ora seriamente la propria candidatura al titolo di campione del mondo.

Al comando della classifica rimane Jody Scheckter (38 punti), che proprio nell'ultimo dei 54 giri in programma è stato superato dal suo avversario Jacques Laffite, però Scheckter, in questo secondo «girone», ha già tre risultati utili sui quattro conteggiabili (un quinto posto e due quarti), mentre Villeneuve ne ha soltanto due (secondo a Digione e ieri). Ciò significa che se il sudafricano non riuscirà ad acciuffare punteggi più consistenti potrebbe essere raggiunto dal suo compagno di squadra e anche, ovviamente, da Laffite, che ha anch'egli due soli risultati utili e si trova alla pari (32 punti) in classifica con il piccolo canadese. In sostanza la corsa austriaca non è stata favorevole a Jody, che pure si è difeso con i denti ed ha cercato fino all'ultimo di non farsi superare dal francese della Ligier.

Sull'Osterreichring, comunque, le Ferrari sono andate più bene del previsto, smentendo coloro che, nei giorni di vigilia, non tengono nel debito conto la grande affidabilità delle macchine di Maranello, le quali, anche se nel momento attuale e su piste come quella austriaca non si rivelano le più veloci in assoluto, hanno il pregio di saper arrivare quasi sempre in fondo con prestazioni di buon livello. Ed è anche per questa ragione che i bolidi rossi sono e restano i maggiori aspiranti al successo finale.

Nella corsa di ieri, grandi favorite erano le Williams, soprattutto quella di Alan Jones, e le Renault turbo, che avevano conquistato la «pole position» con René Arnoux e il terzo tempo con Jean Pierre Jabouille. Solo il velocissimo australiano ha però rispettato il pronostico, mentre le vetture francesi hanno entrambe dovuto arrendersi (sia pure per motivi banali). Quella di Jabouille si è fermata al 15° giro per un guasto al comando della frizione, mentre Arnoux ha dovuto sostare ai box a quattro giri dal termine quando era secondo, perchè è rimasto senza benzina. Quando è ripartito era ormai tagliato fuori dalla lotta ed ha dovuto accontentarsi del sesto posto.

Anche le Brabham-Alfa Romeo, che alla vigilia si erano ben comportate e che addirittura venivano incluse nella rosa delle favorite, hanno ceduto entrambe per noie meccaniche. Queste macchine sembrano proprio destinate a non arrivare mai in fondo. Finchè Lauda e Piquet sono rimasti in gara si sono dati battaglia fra di loro, a dimostrazione che nel *team* ormai c'è disaccordo completo. Ad ogni modo Niki e Nelson erano già scivolati oltre la sesta posizione prima di scomparire dalla scena.

Al via, Villeneuve era balzato al comando, nonostante si trovasse in terza fila. Poi Jones lo ha superato dopo pochi giri e successivamente anche le due Renault si sono portate davanti al canadese. Cedeva però quasi subito quella di Jabouille, mentre Scheckter riusciva nel frattempo a superare Clay Regazzoni ch'era partito in terza fila, mentre Jody si trovava in quinta. Dietro il ferrarista si inseriva Laffite.

Dopo essere passato a condurre, Alan Jones cominciava a guadagnare terreno. Alle sue spalle, dopo il ritiro di Jabouille, inseguiva Arnoux, che precedeva Villeneuve, Scheckter, Laffite e Regazzoni. Queste posizioni rimanevano invariate sino alla fermata di Arnoux. Quindi all'ultimo giro si aveva il sorpasso di Laffite, che soffiava il terzo posto a Scheckter, costretto a rallentare per evidenti problemi alla vettura.

Per il resto non c'è molto da aggiungere. Le due Tyrrell-Candy di Pironi e Daly, con una corsa regolare ma mediocre si sono piazzate settima e ottava, seguite da una altra coppia altrettanto in ombra: quella delle McLaren di Watson e Tambay, finite rispettivamente nona e decima.

Peggio comunque sono andate le Lotus. Andretti si è ritirato subito, mentre Reutemann è scomparso anch'egli dopo una serie di fermate ai box. Tra i ritirati anche i due italiani Patrese e De Angelis, che con le macchine di cui attualmente dispongono sembrano destinati a recitare ruoli davvero modesti.

★

Nell'ambito delle corse di contorno del G.P. si è svolta la terza prova della Coppa Alfasud Europa nella quale si è imposto il bresciano Massimo Sigala che ha preceduto nell'ordine Drovandi, Campani, Wendlinger, Borka, Schulze, Bonnal, «Toby» Meier, Koening e Goursérol.

Con questa affermazione il conduttore lombardo ha affiancato Drovandi ai vertici della classifica assoluta.

Dopo il successo di «Baronio» nel 1977 e di Calami nel 1978 si profila una terza affermazione di un conduttore italiano. La corsa di Monza, in programma il 9 settembre alla vigilia del Gran Premio d'Italia, servirà infatti per stabilire quale dei quattro maggiori conduttori candidati alla conquista dell'ambito trofeo riuscirà nell'impresa. A contendersi il successo, oltre a Sigala e Drovandi, appaiati a 150 punti in testa alla graduatoria, saranno infatti Campani e Mantovani che vantano rispettivamente 106 e 90 punti.

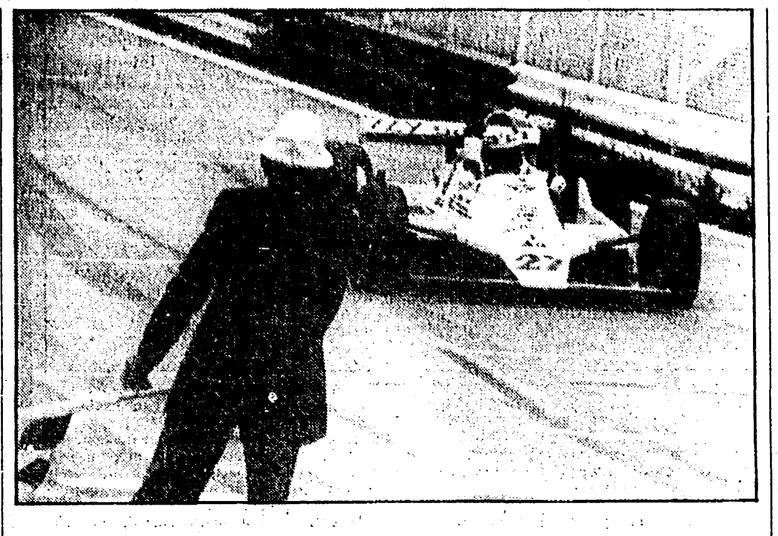
★

Al termine del Gran Premio è stato assegnato il trofeo Candy guida pulita. Se lo è aggiudicato con 15 voti Alan Jones per la seconda volta consecutiva (il riconoscimento, premia il pilota distintosi per stile di guida, correttezza ed impegno professionale). La giuria ha attribuito inoltre 10 punti a Laffite, 9 ad Arnoux, 3 a Villeneuve, Scheckter e Daly, 2 punti a Jochen Mass.

La classifica, dopo 4 Gran Premi, risulta la seguente: 1. ALAN JONES, con 51 punti; 2. Clay Regazzoni, con 22; 3. Jean Pierre Jabouille, con 18; 4. Jacques Laffite e Jean Pierre Jarier, con 16; 5. René Arnoux, con 14; 6. John Watson, con 9 punti. Seguono Villeneuve e Ickx con 6 punti, Piquet con 4, Scheckter e Dany con 3, Mass e Pironi con 2 e Rosberg con 1 punto.

Il trofeo Candy guida pulita, verrà assegnato alla fine del campionato, sommando i voti parziali ottenuti gara per gara dai vari piloti.

Henry Valle



ZELTWEG — L'arrivo di Alan Jones, in alto, e il vincitore sul podio con Villeneuve, a sinistra, e Laffite.

La selezione degli azzurri per i mondiali di ciclismo

Battaglin, bandiera della concordia

Insieme con Baronchelli sarà una pedina in prima linea per stancare la concorrenza Franchezza di Martini

Mancano un paio di settimane al campionato mondiale su strada, Martini ha selezionato i ciclisti azzurri per Valkenburg e adesso è impegnato nella scelta delle riserve, un lavoro certamente delicato perché due dei quattordici convocati dovranno rimanere ai box olandesi, e in questo momento di discussioni e di polemiche, l'uomo che noi citiamo ad esempio per tutti è Giovanni Battaglin il quale poi ebbe essere il pomo della discordia e invece non lo è, anzi con la sua forza, il suo bel sorriso e la sua calma, il vicentino è una bandiera di concordia e di fiducia. Bravo. La nostra simpatia verso questo ragazzo cresce poiché proprio nel periodo di maggior splendore il capitano dell'Inox pran insegna al prossimo l'umiltà. Qualcuno ha cercato di punzecchiarlo, di fargli dire cose che potevano sembrare persino logiche e lui ha ribadito che si mette a disposizione di Martini, che i capitani saranno Moser e Saronni, che per ben figurare nella sfida iridata del 26 agosto bisognerà essere compatti.

Bravo Battaglin, bravo ancora. Il ragazzo è diventato uomo, è maturato atleticamente e psicologicamente, ha superato molte traversie e finalmente si è inquadrato. Vale per tutti il recente episodio del Tour, quando venne penalizzato di dieci minuti perché positivo al controllo antidoping. Conoscete i termini della vicenda, la buona fede del corridore, in un altro periodo della sua vita avrebbe accusato il colpo perdendosi nelle retrovie o addirittura abbandonando il campo, sapete che Giovanni pur menomato da una faringite ha continuato con vigore raccogliendo alla fine gli applausi di Parigi, e appunto in queste dimostrazioni di carattere, di orgoglio, di attaccamento alla professione sta il nuovo Battaglin.

Tornando in Italia, l'atleta di Boifava ha vinto a Pescara come vincevano i campioni di un'epoca, recitando un brano di ciclismo antico, e anche sabato scorso si è imposto a Imola in maniera superba, con le mani alzate, mentre i rivali remavano in coda. Sì, è proprio un Battaglin che convince e che esalta. Sceso dalla bicicletta con un volto fresco, ciclisticamente bello come si dice in gergo, i cronisti tornano alla carica. «Sei ancora del parere di aiutare Moser e Saronni? Non chiederai a Martini un ruolo di preminenza?». E Giovanni rispondeva: «Farò quello che mi verrà consigliato dal commissario tecnico. Nei circuiti all'estero, ho preso nota delle condizioni di Raas, Knetemann, Willems e compagnia. Vanno come furie e guai se nel Mondiale gli italiani non saranno legati dal doppio filo dell'amicizia...».

Battaglin pane e ciliege, ricordate? Le ciliege di Marostica, il paese dove è nato e dove vive con la moglie e il figlioletto, il Battaglin che nel suo primo Giro d'Italia teneva la ruota di Merckx in salita, che entusiasmava, che prometteva mare e monti, ma l'anno dopo cominciavano le tribolazioni. Era maglia rosa, sembrava padrone della corsa e si smarrì nella bufera di una tappa tirata a mille dai marpioni, da coloro che avevano intuito la sua crisi. E' storia vecchia: per farla breve diremo che Battaglin è stato danneggiato da chi doveva curarlo con maggior attenzione, da chi sapeva poco di medicina sportiva, da chi non aveva i mezzi e le conoscenze fisiche per irrobustire una giovane pianticella. E così si spiegano gli alti e bassi di questo ciclista, e meno male che non è uno di quelli che non s'arrendono facilmente, altrimenti l'avremmo perduto.

Battaglin è nato il 22 luglio del 1951, è alto un metro e settantaquattro centimetri e pesa 64 chilogrammi, perciò è ancora giovane, ancora dotato per raggiungere importanti traguardi. Ora è sulla cresta dell'onda, è il terzo uomo del ciclismo nostrano e sicuramente Martini gli darà la parte che gli è dovuta e che rientra nelle convenienze della nazionale azzurra. Battaglin può essere una spina del fianco degli olandesi, dei belgi e dei francesi, cioè un'arma di attacco e di difesa. Come proteggere Moser e Saronni se non con una pedina da manovrare in prima linea per spaventare e per stancare la concorrenza?

Martini spera di trovare una seconda pedina del genere in Baronchelli, e se tutto andrà per il meglio, se nel prossimo «trittico» lombardo (Coppa Bernocchi, Tre Valli varesine e Coppa Agostoni) Baronchelli raggiungerà le migliori condizioni, nella domenica di Valkenburg avremo notevoli probabilità di successo. Certo, come insegna Battaglin, è indispensabile essere fratelli, e disponendo le sue carte, ancora una volta Alfredo Martini parlerà senza peli sulla lingua, con estrema sincerità e competenza. Non sarebbe giusto e nemmeno produttivo chiedere a Battaglin e Baronchelli di «spingere» Moser e Saronni, di essere a fianco dei due capitani nel più tradizionale dei modi, per 150-200 chilometri e basta. Ad altri spetta questo compito. Battaglin e Baronchelli tranquillizzeranno maggiormente Moser e Saronni lavorando in testa, affacciandosi per controllare la situazione.

I quattordici azzurri sono (in ordine alfabetico) Amadori, Baronchelli, Barone, Battaglin, Beccia, Contini, Gavazzi, Landoni, Lualdi, Masciarelli, Mazzantini, Moser, Parsani e Saronni. E' un elenco che ha fatto brontolare Moser, ma che premia chi doveva essere premiato anche se volendo cercare il pelo nell'uovo qualcosa è discutibile. L'esclusione di Rota, per dirne una, però a Imola il gregario di Moser si è spento, si è ritirato. Idem Visentini, e in quanto a Beccia che molti pensavano bocciato, c'è una precisazione di Martini: «E' un elemento prezioso, un corridore che ha sempre rispettato le consegne. Naturalmente dovrà dare segni di ripresa, diversamente sarà una delle due riserve».

Anche Baronchelli è chiamato alla ribalta del «trittico», anche Lualdi, e comunque il più è fatto. Comincia, adesso, l'«operazione franchezza» con Martini che metterà Baronchelli a confronti con Moser e Saronni, e in quell'angolo verrà specificato ad alta voce (come place a Moser) che indipendentemente dai nomi e dalle rivalità paesane, il 26 agosto il ciclismo italiano sarà tutto nella medesima barca con l'obiettivo di giungere a riva col massimo onore.

Gino Sala

Il c.t. Alfredo Martini dovrà ora designare le due «riserve» azzurre.