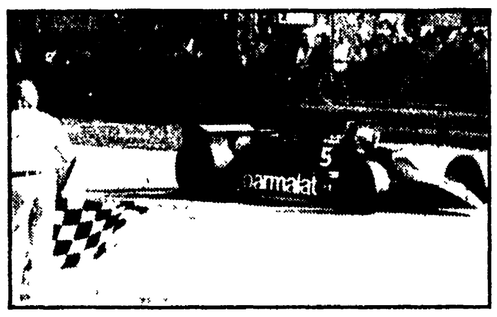
Sorpresa a Imola

Ingenuo Gilles: Lauda lo supera e torna a vincere

Scheckter trdito dalle gomme (degradamento) - Buona prova di Agostini



Dal nostro inviato

IMOLA — Niki Lauda contro ogni previsione. L'austriaco ha inaugurato l'albo d'oro del GP Dino Ferrari con una corsa entusiasmante approfittando anche del solito errore, dettato sempre dall'irruenza, di Gilles Villeneuve. Questi gli unici due piloti che siano riusciti ad infiammare il tifo degli emiliani in una corsa che, per il resto, ha offerto mediocre spettacolo.

Lauda torna dunque alla vittoria dopo un anno. Il suo ultimo successo risaliva infatti al GP d'Italia dello scorso anno, ma fu vittoria a tavolino. Niki, sempre lo scorso anno, era salito sul podio anche ad Anderstop, in Svezia, ma anche lassù la vittoria arrivò grazie al famoso «ventilatore» poi messo giustamente fuori legge. Ad Imola invece è stata vittoria limpida, senza alcuna coda polemica. Lauda è stato il più bravo, ha sbagliato meno di tutti ed è andato a cogliere il successo insperato, riconquistando le simpatie del pubblico che, dopo le note polemiche con Ferrari, lo aveva catalogato tra i piloti antipatici. Storie di tifo e di passione comunque, che non collimano certamente con le caratteristiche tecniche di un pilota che è riuscito per due volte a conquistare il titolo iridato anche se ultimamente la sua bravura era apparsa un po' sbiadita.

Abbiamo detto che Lauda ha riconquistato solo una parte degli elogi riservatigli un tempo. L'altra, certamente più consistente, è andata al nuovo idolo dell'automobilismo italiano: Gilles Villeneuve. Il piccolo e sanguigno canadese è stato protagonista di una corsa entusiasmante dal punto di vista spettacolare ma poco redditizia nella pratica. Ha commesso un altro errore di ingenuità ed ha così regalato praticamente la vittoria a Lauda.

Tutto è successo nel corso del ventunesimo giro, luogo del «misfatto» la curva della Tosa. Lauda, in quel momento, superava Villeneuve il quale, in un impeto di ribellione, azzardava oltre il lecito nel tentativo, peraltro impossibile, di riportarsi al comando. Ovviamente la manovra era rischiosa per chi tentava il sorpasso e Gilles andava a urtare con la parte anteriore contro il retrotreno della Brabham-Alfa Romeo di Niki. Risultato: musetto della Ferrari di Villeneuve danneggiato, rientro al box per la sostituzione e, praticamente, via libera a Lauda.

Gli altri stavano a guardare, incapaci di resistere al ritmo impresso da Lauda al carosello. Scheckter non ha potuto onorare il suo fresco titolo di campione del mondo, si dice, per degradamento delle gomme. Reutemann, altro pretendente al successo finale, è stato invece handicappato prima da un piccolo problema al pneumatico e poi dal distacco di un tubo di scarico. Impossibile tentare il recupero su Lauda, che proseguiva indisturbato. Ci ha tentato Villeneuve, guidando da gran campione. Ha suscitato facili entusiasmi Gilles, ha compiuto il giro più veloce ma il premio più ambito, quello della vittoria, era ormai nelle mani dell'alfiere della Brabham-Alfa Romeo.

Da etichettare come sfortunata la prova della nuova creazione della marca del Biscione affidata a Giacomelli. Un sasso, che forato il radiatore, ha subito posto fine ad ogni velleità. Giacomelli, dopo quattro giri, per così dire condotti al piccolo trotto, ha dovuto rientrare al box con la temperatura dell'acqua altissima. Ed è stato costretto al ritiro. Agonisticamente valida invece la prestazione del vecchio leone Brambilla. Il monzese non ha potuto mantenere in gara le posizioni acquisite durante le prove. Troppo netto il divario tecnico che separava la sua «vecchia» 178 dalle monoposto che gli stavano davanti. Brambilla si è così affidato al suo gran cuore. Ha lottato con tutti, prima con Jarier, poi con Rosberg e infine con De Angelis. Tra questi due c'è stata battaglia sino a quando, alla *chicane* che immette sul rettifilo d'arrivo, le loro due macchine si sono toccate. Per De Angelis è stato il ritiro mentre Brambilla, con una sospensione danneggiata, ha potuto proseguire senza poter forzare.

Agostini infine. «Ago» ha degnamente figurato. La sua vetusta Williams non poteva permettersi nulla di più di quel che Agostini ha saputo conquistare. Certo non è stato mai tra i primi; ma quelle tornate, una decina, percorse con la MacLaren ufficiale di Tambay alle spalle, sono segno tangibile di un progresso che il bresciano, sia pur a fatica, di gara in gara riesce a far annotare.

Si chiude così con la vittoria di Lauda, il fine settimana motoristico imolese. Alla ribalta anche il motore Alfa Romeo che equipaggiava, sia pur per l'ultima occasione, la Brabham del vincitore. Se un bilancio si può fare di questa prima esperienza degli organizzatori in vista del Gran Premio d'Italia del prossimo anno, questo deve essere negativo. Molte cose sono infatti apparse da migliorare.

Gli spettatori sono stati circa 80 mila ma buona parte dell'incasso è finita nelle tasche di quattro spacciatori di biglietti falsi, poi arrestati.

Lino Rocca

NELLA FOTO: il trionfale arrivo di Niki Lauda.

Ordine d'arrivo

1. NIKI LAUDA (Brabham-Alfa BT 48) che compie i 40 giri del circuito pari a km. 201,600 in 1 ora 03'55"89 alla media oraria di km. 189,202; 2. Carlos Reutemann (Lotus 79) 1.04'02"98; 3. Jody Scheckter (Ferrari 312 T4) 1.04' 21"1; 4. Riccardo Patrese (Arrows A2) 1.04'34"65; 5. Jean Pierre Jarier (Tyrrel 009) 1.04'42"29; 6. Keke Rosberg (Wolf WR9) 1.05'03"2; 7. Gilles Villeneuve (Ferrari 312 T4) 1.05'09"27; 8. Vittorio Brambilla (Alfa Romeo 177); 9. Giacomo Agostini (William 006); 10. Arturo Merzario (Merzario A 4).

Inatteso svolgimento della «cronometro» di Forlì

Johansson sbaglia l'orario di partenza, Schuiten vince

Galoppata a tempo di record per l'olandese - Il «via» era stato anticipato di mezz'ora - Fischi per Raas che si ritira a sei chilometri dall'arrivo - Secondo Marcussen, al quarto posto Battaglin

Dal nostro inviato

FORLI' — L'olandese Roy Schuiten vince la cronometro forlivese a tempo di record, ma prima di lui fa notizia lo svedese Johansson che giunge in ritardo alla partenza e torna subito in albergo. Johansson era il favorito, era il corridore che s'era imposto nelle due precedenti edizioni e volendo rispettare il ruolo di uomo da battere aveva provato e riprovato il percorso per due settimane; perciò potete immaginare il suo stato d'animo quando, presentatosi al «via», s'è accorto che la gara era già cominciata.

L'annunciatore Proserpio aveva inutilmente chiamato e richiamato lo svedese la cui partenza era fissata per le 14,18 di un bel pomeriggio. Bello e ventilato dopo un mattino di pioggia e, appunto in mattinata, Johansson aveva sbrigato le operazioni di punzonatura nello scenario di piazza Saffi con la convinzione di dover montare in sella alle 14,48. Poi il pranzo e il cosiddetto «riscaldamento»: il tutto secondo calcoli precisi, secondo la tabella che lo avrebbe portato alla periferia della città (dov'erano i commissari, la passerella di lancio e il mossiere) una ventina di minuti prima del segnale d'avvio, ma l'orario era stato anticipato di mezz'ora e così l'atleta della Magniflex è rimasto al palo.

«La decisione di anticipare è di due giorni fa», spiegavano a Johansson e lo svedese (di solito molto educato e composto) con un gesto di stizza, buttava a terra il cappellino. Nessuno, insomma, l'aveva avvertito, e lo stesso Marcussen, compagno di squadra di Johansson e buon secondo alle spalle di Schuiten, non era rimasto escluso dalla competizione per un caso, esattamente perché in fase d'apertura stava esplorando il tracciato.

Forse l'abbiamo fatta lunga con Johansson, ma capirete: eliminato lo svedese, ben poco rimaneva al Gran Premio Kelvinator. Per dirne una il signor Raas, il signor campione del mondo, si è fermato a sei chilometri dalla conclusione dopo una prova che lo aveva sempre visto in ultima posizione. Raas ha abbandonato per rincorrere uno spettatore che lo aveva «minacciato» con un pullover, e se dobbiamo criticare quel tifoso, non possiamo assolvere il ciclista che avrebbe dovuto onorare la maglia iridata in ben altro modo. E Thurau? Thurau è uno specialista e come tale era tenuto a salvare la faccia, a giustificare l'ingaggio, invece ha fatto da comparsa terminando in ottava posizione.

Nel contesto del discorso mettoteci anche il ciclismo di settembre, il ciclismo dei semivivi e dei morti, e avrete il quadro della situazione, capirete perchè Battaglin non si è spremuto.

Sfogliando il taccuino nel primo dei cinque giri abbiamo il bravo Marcussen al comando con 3" su Torelli e Schuiten, 22" su Lubberding, 28" su Barone, 29" su Thurau e Battaglin, 43" su Amadori e 1'05" sul turista Raas. Poi ancora Marcusson in testa, però Schuiten sta rimontando. Nel terzo giro l'olandese assume le redini della corsa con un vantaggio di 11 secondi su Marcussen. Seguono Torelli, Lubberding, Barone e Battaglin, quindi Thurau (a 2'18"), Amadori e Raas (a 2'43"). Nel quarto carosello ancora 11" di vantaggio per Schuiten.

E il pubblico rumoreggia, fischia Raas che viene superato da Battaglin e che sul finire perderà le staffe scendendo di bicicletta per il motivo già descritto. Intanto Schuiten va incontro al successo.

Schuiten anticipa Marcussen di 12"7 e viene accreditato di una media (42,347) migliore di quella realizzata da Johansson lo scorso anno (42,030). Proprio nella sera che precedeva questa cronometro, il vostro cronista aveva benevolmente rimproverato Schuiten. Benevolmente, ma col proposito di sollecitare un elemento che ha classe e potenza, cioè due qualità non accompagnate, purtroppo, dalla volontà di lottare e di soffrire.

Gino Sala

La classifica

1. ROY SCHUITEN (Sele) che compie km. 65,250 in 1 ora 42'27"; alla media oraria di km. 42,347; 2. Marcussen (Magniflex) a 12"; 3. Lubberding (Raleigh) a 1'51"1; 4. Battaglin (Inoxpran) a 2'21"; 5. Barone (Gis) a 2'50"; 6. Amadori (Sapa) a 1'48"; 7. Torelli (Zonca Santini) a 4'58"; 8. Thurau (Ger-Usbeerk) a 5'27".

La giuria ha penalizzato di 20" Barone per avere compiuto un tratto della gara a fianco dell'ammiraglia.

Dopo sei anni «tornano» le moto

Perugini si conferma: «doppietta» a Monza

MONZA — C'era un discreto pubblico, ieri, intorno all'anello monzese: tornavano le moto dopo sei anni, da quel tragico pomeriggio del 20 maggio 1973 in cui persero la vita Pasolini e Saarinen. Adesso il circuito è sicuro: per le auto la prova generale di otto giorni fa, per le moto, appunto, ieri. L'occasione è venuta dalla seconda prova del Campionato italiano «senior» aperto anche agli stranieri.

Ha cominciato il neocampione del mondo delle 50 cc Eugenio Lazzarini, che con la sua Kreidler ha mostrato di essere imbattibile. Ha vinto con facilità, senza forzare, precedendo di 16 secondi Lusuardi e di oltre un minuto Però. Dalle mini alle maximoto: scendevano in pista i colossi delle 750 cc a dare spettacolo con la conferma di Perugini, astro nascente. Bacheroni e Coulon, staccati di 10 secondi, terminavano alle piazze d'onore.

La gara delle 125 è stata vinta da Pier Paolo Bianchi, che ha preso il comando fin dalla partenza. Massimiani, secondo fino a duecento metri dall'arrivo, proprio in vista del traguardo è rimasto a secco di benzina: ne ha approfittato Lazzarini per soffiargli la seconda posizione: Massimiani comunque riusciva a salire sul podio.

Atteso Walter Villa nelle 250: per il deludente e deluso centauro ci voleva una vittoria che, puntuale, è giunta. Con l'ausilio di un pizzico di fortuna, visto che per oltre metà gara uno scatenato Graziano Rossi aveva dominato, scavando tra sè e Villa un distacco incolmabile. Poi un guasto al motore lo costringeva all'abbandono e Villa poteva così involarsi verso un sospirato successo.

Nelle 350 cc unica vittoria straniera della giornata: era il francese Patrick Fernandez, protagonista del campionato del mondo, a dar vita a un appassionante duello col connazionale Saul. La spuntava Fernandez in volata.

L'ultima gara, quella più attesa, delle 500 ha visto il bis di Carlo Perugini, anche se Uncini, caduto a tre quarti di gara, aveva guidato la corsa con sicurezza. Nulla togliе comunque a Perugini che alla fine ha preceduto Pellentier e Graziano Rossi.

Nel canottaggio ai Giochi del Mediterraneo

Incetta di medaglie per l'Italia a Spalato

Dal nostro inviato

SPALATO — Oro nel «due senza» per l'Italia nelle finali del canottaggio ai Giochi del Mediterraneo. In questa disciplina gli azzurri hanno conquistato ancora un argento («due con»), due bronzi («quattro con» e «due di coppia»), mentre dal tiro a segno sono giunti addirittura assieme sia l'argento che il bronzo.

La bora ha provocato due rinvii delle finali di canottaggio che si sono potute svolgere — sullo specchio d'acqua di Zaton a Sebenico — solamente nel pomeriggio. Si è trattato di una partita a tre fra i padroni di casa, i francesi e gli azzurri. Nella prima gara l'equipaggio italiano del «quattro con», composto da Palma, Bogonovi, Di Crescenzo, Venturin e Meli (timoniere) si è piazzato alle spalle della Francia e della Jugoslavia. Identica classifica anche nel «due di coppia» con i transalpini padroni di casa e italiani (Biondi e Venier) in fila. Meglio hanno fatto subito dopo Baldacci e Valtorta, che hanno vinto l'oro davanti — è necessario dirlo — a Francia e Jugoslavia. Nel «due con» prima Jugoslavia, seconda Italia.

Anche le prove della carabina piccolo calibro posizione terra sono state disturbate dalla bora e la vittoria è stata conquistata dallo jugoslavo Zdravko Milutinovic, ma alle sue spalle si sono piazzati i due italiani in gara Walter Frescuri e Eldo Gnagnarelli. Lo jugoslavo ha fatto 583 centri, tanti quanti realizzati anche da Frescuri, che però ha dovuto accontentarsi dell'argento per uno sfavorevole quoziente nelle diverse serie; 582 i centri di Gnagnarelli, buon bronzo.

Incoraggiante il debutto dei tennisti azzurri, che si sono tutti aggiudicati i primi incontri di singolo in soli due set. In campo femminile Patrizia Murgo ha superato la jugoslava Gornik (6-2 e 7-6) ed Antonella Rosa la maltese Gera (6-2 e 6-1), mentre Marco Aiolati ha liquidato il turco Eroglu (6-2; 6-0). Per quanto riguarda invece il tennis da tavolo l'Italia ha fatto suo lo incontro con la Tunisia con un secco 5-0.

I nostri ginnasti invece si sono piazzati alle spalle degli spagnoli nel primo gruppo della competizione a squadre, dove erano in gara anche una debole Grecia ed un incompleto Marocco. Gli iberici hanno totalizzato 276,10 punti, 1,15 punti in più degli azzurri.

Cattive invece le notizie sul fronte della lotta, dove tre grecoromanisti sono stati battuti da avversari jugoslavi. Fichera (62 kg.) è stato squalificato, Dall'Alpi (82 kg.) ha perso per schienata e Giuffrida (68 kg.) ha perso ai punti.

Silvano Goruppi

Nella «sei ore» di Vallelunga

Netto successo della Osella di Lella Lombardi e Francia

Dal nostro inviato

VALLELUNGA — In lotta per la prima posizione fino dai primi giri, costantemente al comando dopo un'ora e mezzo di corsa, la Osella PA7 della scuderia Torino Corse, pilotata da Giorgio Francia e Lella Lombardi, si è imposta nella «Sei ore» di Vallelunga, trofeo Ignazio Giunti, penultima prova del campionato mondiale marche.

Il dominio delle Osella, che sono, com'è noto, vetture sport del gruppo 6 — di conseguenza non concorrono al titolo mondiale marche che è invece riservato alle gruppo 5 — è stato schiacciante ed hanno conquistato le prime quattro posizioni, piazzando dietro all'equipaggio vincente la PA6 di Gerardo Vatielli, Pasquale Barberio ed Enzo Coloni, la PA3 di «Robin Hood» e «Gero» e la PA7 di «Tore» e Stefano Sebastiani. Al quinto posto ancora una sport gruppo 6, la Chevron della ROC, pilotata da Vredier e Sotty. Quindi ancora una Osella, la PA5 di Moreschi ed «Amphicar» e poi, prima delle gruppo 5, la Porsche RSR, oltre 2000 cc. di Calderari-Spaventi e Maritz.

L'attesa vittoria della Lancia Beta Montecarlo nella prima divisione del gruppo 5 (vetture fino a 2000) non c'è stata. Una delle vetture, quella pilotata da Cheever, sulla quale la casa aveva anche puntato le speranze per una vittoria assoluta, è saltata durante la prima ora di corsa, sembra per un guasto all'impianto di raffreddamento. Quella sulla quale si faceva invece maggiore affidamento per un successo nella classifica di categoria, col quale ipotecare il titolo mondiale di classe, pilotata da Alen Pianta e Rohrl è rimasta in panne ai Cimini (la «curva nascosta» dell'autodromo romano) quando a concludere la gara mancavano ancora due ore circa e, pilotata da Rohrl, viaggiava in seconda posizione delle gruppo 5, prima della sua divisione. Scomparse le Lancia Beta Montecarlo è toccato alla FIAT Dallara X 1/9 di Piazzi, Zorzi e Sterzel, decima assoluta, la vittoria delle «Duemila» gruppo 5.

Con 28 vetture in gara la partenza è stata movimentata da un duello serratissimo per guadagnare la prima posizione tra Joest (che pilotava la Porsche 936), Francia e Coloni. Flamini intanto nel corso del quarto giro realizzava con 1'13"8 alla media di kmh 156,027, il giro più veloce con la Chevron e poco dopo era costretto, primo della giornata, a ritirarsi.

La potente Porsche consentiva a Joest di prendere il comando, ma verso la mezz'ora di corsa Francia lo superava per cedergli poco dopo nuovamente il passo. La Porsche (una gruppo 6) di Joest resisteva al ritmo della corsa meno di un'ora e mezzo e da quel momento cominciava la «cavalcata» vincente di Francia e della Lella Lombardi alla quale è toccato l'onore (d'altronde è anche proprietaria della vettura) dell'ultimo turno di guida e conseguentemente di tagliare il traguardo al momento in cui è apparsa la fatidica bandiera a scacchi bianchi e neri. Il vantaggio dell'equipaggio vincente, dal momento in cui è passata al comando, è costantemente oscillato tra i quattro ed i cinque giri.

Nella classifica mondiale la Porsche, già saldamente al comando, ha ribadito il suo primato.

Ha vinto la gara delle K 250 disputata la mattina Montanari e nella Formula 850, corsa dopo la «Sei ore», si è imposto Tomassini su De Sanctis.

Eugenio Bomboni

ORDINE DI ARRIVO: 1. Osella PA7 (Francia-Lombardi) giri 265 in 6.00'19"3, media 141,207, (prima cat. sport); 2. Osella PA6 (Coloni-Barberio-Vatielli), giri 261 in 6.01' 27"2, a 4 giri; 3. Osella PA3 («Gero»-«Robin Hood») 250 giri in 6.01'18"0, a 15 giri; 4. Chevron (Verdier-Sotty), 248 giri in 6.01'26"8 a 17 giri; 5. Osella PA7 («Tore»-Rocca), 247 giri in 6.01'08"5 a 18 giri.

Giro più veloce: il quarto di Flammini in 1'13"8, media 156,027.

Stenmark è fuori pericolo

INNSBRUCK — Stenmark è fuori pericolo. Le sue condizioni non destano infatti alcuna preoccupazione. Alla clinica di Innsbruck, dove è stato trasportato dopo essere caduto su un ghiacciaio della Val Senales durante una discesa libera, i medici hanno sciolto la prognosi riservata al termine di una serie di rigorosi esami che hanno infatti dato, fortunatamente, esito negativo.

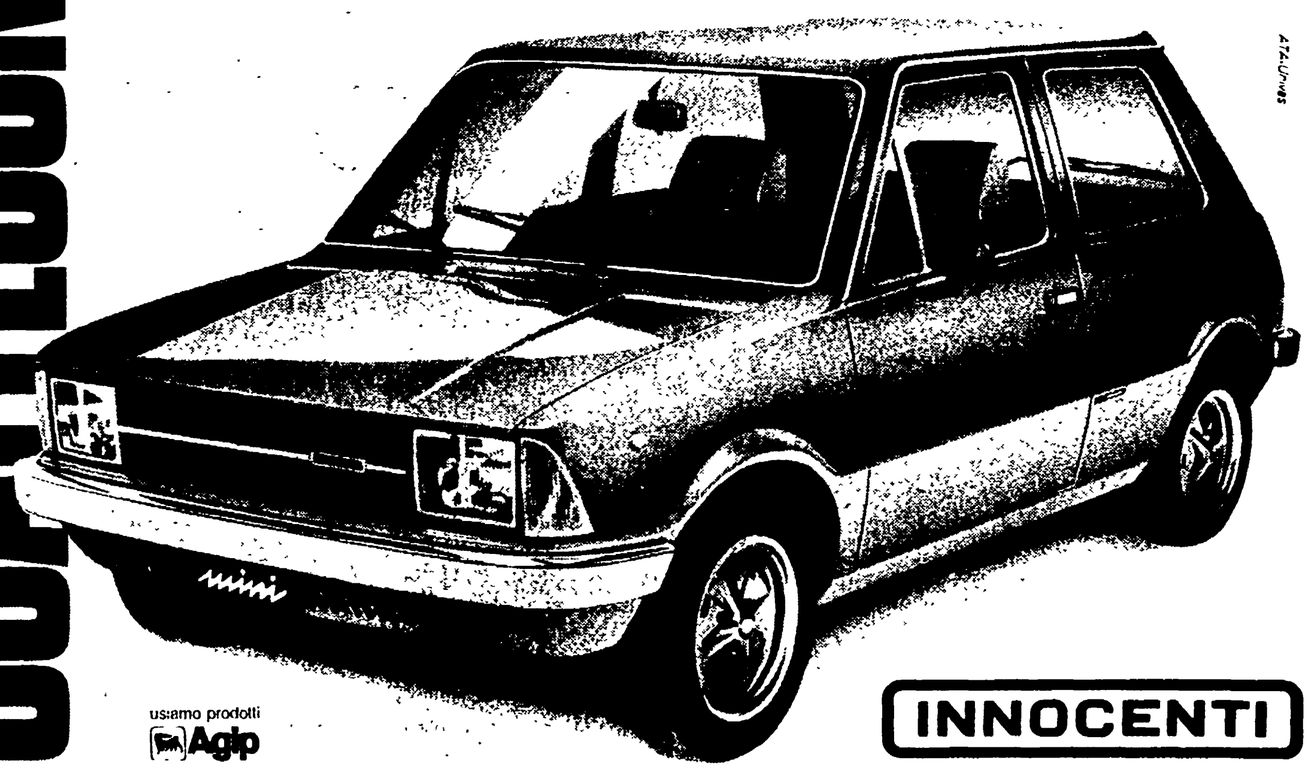
«I medici mi hanno detto che Ingemar sta benissimo» — ha detto raggiante l'allenatore di Stenmark, Hermann Nogier —. «Dalle numerose radiografie — ha proseguito — non risulta alcuna lesione. Rimarrà ricoverato per altri tre giorni sotto osservazione e poi se ne tornerà a casa. Se tutto si svolgerà secondo le previsioni, il rientro in pista sarà per l'inizio di ottobre».

ORIGINALSIMPATIC!

SCATTECONOMPRATIC

Cos'è? Ma è chiaro, è un Clik.
Dire: scattante, economica, pratica, originale, simpatica in una parola sola, poteva essere solo un Clik Mini.
Ma questo è solo uno dei tanti. Clik è anche una linea inconfondibile, una maneggevolezza a prova di città, una meccanica robusta e d'avanguardia, rifiniture molto curate e di gran classe, sia interne che esterne.
Altri Clik da non dimenticare sono: la verniciatura acrilica sempre "come nuova", la garanzia di 12 mesi per chilometraggio illimitato, i numerosi accessori che sono compresi nel prezzo.
Questo è il Clik: un insieme di fatti e emozioni, un misto di tecnica e di simpatia che solo l'Innocenti è riuscita a mettere insieme, pensando a un'auto unica per linea e per carattere.

mini-clik



usiamo prodotti Agip

INNOCENTI