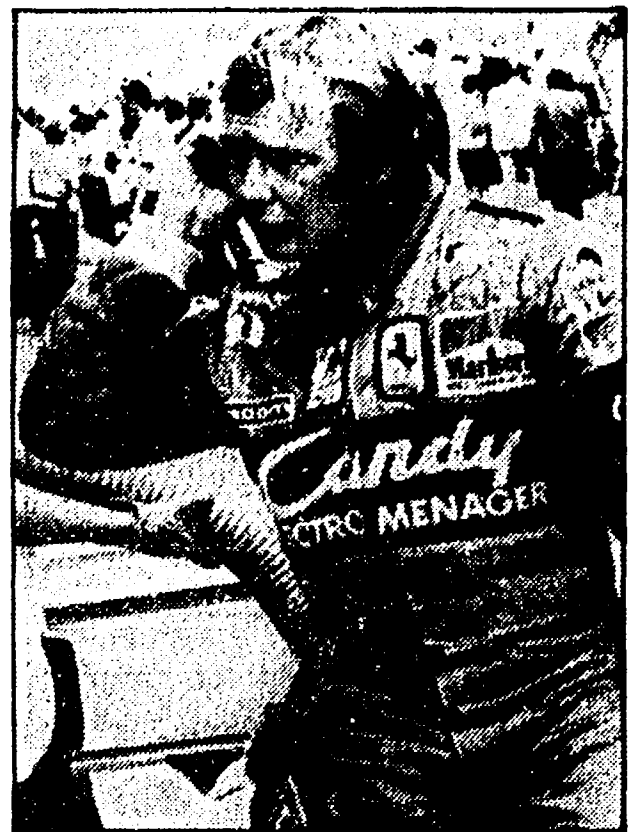


# Didier Pironi operato: addio al «mondiale»



## Hockenheim: più facile ora per le Renault di Alain Prost e di Arnoux

Oggi le due macchine francesi partiranno davanti a tutti - Assente anche Lauda - Tambay in terza fila

**Dal nostro inviato**  
HOCKENHEIM — Mancheranno, qui a Hockenheim dove oggi si corre il Gran Premio di Germania (TV 2, ore 14.50), due protagonisti del mondo delle corse automobilistiche: il ferrarese Didier Pironi, ricoverato all'ospedale di Heidelberg con le gambe e un braccio fratturati dopo il tamponamento alla Renault di Alain Prost. E Niki Lauda che si è procurato una distorsione alla mano destra uscendo di strada venerdì alla curva dopo i box. Per il primo, il mondiale è ormai chiuso (le ultime notizie filtrate dalla clinica universitaria di Heidelberg dove Pironi è sotto intervento chirurgico mentre telefoniamo parliamo di tentativo di ricostruzione del piede destro per scongiurare l'amputazione). Il secondo, invece, riprenderà a correre il 29 agosto a Digione. È la terza volta, comunque, che il pilota austriaco non disputa il Gran Premio di Germania e quello successivo d'Australia per incidenti nelle prove in terra tedesca.

Nessuno, ieri, sotto il diluvio di Hockenheim, è riuscito a migliorare i tempi delle prime volte di qualificazione. Molti piloti non sono neppure scesi in pista. Come Alain Prost (la sua Renault è stata seriamente danneggiata dal tamponamento della Ferrari e quindi, oggi, l'altezza della regie dovrebbe garrigliare con la macchina di scorta), come Michele Alboreto e Eddie Cheever che sono accorsi a visitare Pironi all'ospedale), come Riccardo Patrese.

Discordanti i pronostici degli esperti sulla dodicesima gara del mondiale. Alcuni danno per scontata la vittoria della Renault che monta delle favolose gomme Michelin, imbattibili sul bagnato;

altri puntano sul recupero delle Brabham, motorizzate BMW, che possono contare su una trentina di motori nuovi di zecca; pochi, infine, affermano che anche le vetture con propulsori convenzionali hanno buone possibilità di trionfare adducendo a sostegno della loro tesi il maltempo, un avversario infido per chi è obbligato, come le macchine turbo, a pensare sempre al podio.

E la Ferrari? Ormai al box della scavallino rampante puntano tutte le loro carte su Patrick Tambay. Ieri il francese di Honolulu ha ottenuto il secondo miglior piazzamento con gomme da bagnato. Da oggi sarà costretto ad attaccare. Per due motivi, principalmente. Il primo, è quello di rubare ancora punti agli avversari più accreditati di Pironi; il secondo è che, teoricamente, mancando ancora cinque gran premi al termine del mondiale, ha la possibilità di conquistare il titolo iridato. Ma — la domanda è d'obbligo — Patrick Tambay, che fino a ieri ha svolto dignitosamente il suo compito di angelo custode di Pironi, ha la classe e la freddezza per puntare alla vittoria? Se Tambay, quindi, è la grande incognita di Hockenheim, alla Renault, invece, si è ormai certi del valore e della grinta di Alain Prost. L'altro pilota, René Arnoux, il ribelle di Le Castellet, verrà sicuramente messo nella condizione di non nuocere. E un Prost caricato, che vede avvicinarsi ormai la possibilità di ottenere il titolo mondiale, fa paura a tutti.

Anche a quelli della Brabham. Da alcune indiscrezioni si è venuti a sapere che la scuderia di Ecclestone ha ormai abbandonato il «trucco» del rabbocco di benzina a metà gara per ottenere e mantenere sempre un notevole distacco dagli inseguitori. Le vetture inglesi resteranno invece in agguato

per approfittare degli errori di Ferrari e Renault. Sanno di non avere ancora vetture talmente competitive da puntare con sicurezza al gradino più alto del podio. I piloti parlano malvolentieri di corse, di tempi registrati, di pronostici. L'argomento rimane sempre l'incidente che è costato la frattura delle gambe a Didier Pironi. Appena scorgono un cronista, chiedono quali sono le ultime notizie dall'ospedale di Heidelberg. «Didier lo ha spesso ripetuto — esclama Michele Alboreto — che ci stanno mandando a massacrare. Questa volta è toccato a lui, domani sicuramente toccherà a un altro. E così via». Nelson Piquet continua invece a dare la colpa di tutto alla fragilità delle Ferrari. Dice: «Avevo visto cosa è successo a Villeneuve. Sono sicuro che se in quel momento ci fosse stata una Brabham, non sarei uscito con le gambe rotte».

Intanto ad osservare gli eroi delle quattro ruote è accorso un numeroso pubblico. Anche un migliaio di soldati americani se ne sta intruppato in mezzo alla folla, mentre alcuni loro volanti si srotolano nel cielo con aerei della NATO. «Se dovesse scoppiare la guerra, saremmo i primi a scappare dalla faccia della Terra», dice la gente di qui indicando che fra la foresta impenetrabile del Baden-Württemberg, sulle colline circostanti e in mezzo ai campi sono ben nascoste le rampe di lancio dei missili NATO. «Per questo ci sentiamo come a casa nostra — dicono alcuni piloti —. Ormai anche per noi le corse sono diventate una guerra. Non sei più sicuro di salire in macchina e di scendere con le tue gambe».

Sergio Cuti



In alto a sinistra: DIDIER PIRONI. Qui sopra: i resti della sua Ferrari dopo il drammatico incidente in prova a Hockenheim

### La griglia di partenza

Questa è la griglia di partenza del Gran Premio di Germania compilata in base ai tempi ufficiali. Pironi, ovviamente, non ci sarà per il grave incidente che ha subito successivamente. Non correrà neanche Lauda per una sospesa frattura a un polso.

Didier Pironi (Fra-Ferrari)	1'47'92	Alain Prost (Fra-Renault)	1'48'89
René Arnoux (Fra-Renault)	1'49'25	Nelson Piquet (Bra-Brabham)	1'49'41
Patrick Tambay (Fra-Ferrari)	1'52'78	Riccardo Patrese (Ita-Brabham)	1'49'47
Michele Alboreto (Ita-Tyrrell)	1'42'62	Niki Lauda (Aut-McLaren)	1'52'89
A. De Cesaris (Ita-Alfa Romeo)	1'52'78	Keke Rosberg (Fin-Williams)	1'52'89
John Watson (Gbr-McLaren)	1'53'07	B. Giacomelli (Ita-Alfa Romeo)	1'53'88
E. Cheever (Usa-Talbot Ligier)	1'54'21	Elio De Angelis (Ita-Lotus)	1'54'98
Derek Warwick (Gbr-Toleman)	1'54'59	J. Laffite (Fra-Talbot Ligier)	1'55'47
Manfred Winkelhock (Rig-Ats)	1'55'22	Brian Henton (Gbr-Tyrrell)	1'55'47
Miguel Mansell (Gbr-Lotus)	1'55'86	Roberto Guerrero (Col-Ensign)	1'56'49
Jean P. Jarier (Fra-Osella)	1'56'25	Mauro Baldi (Ita-Arrows)	1'56'68
Eiseo Salas (Cil-Ats)	1'56'53	Chico Serra (Bra-Fittipaldi)	1'57'33
Raul Boesel (Bra-March)	1'57'24		

### Ad Anderstorp mondiale marche

## Uncini corre in Svezia per un nuovo traguardo

La Suzuki del neocampione delle 500 guida la classifica sulla Yamaha



Nostro servizio

ANDERSTORP — Il moto mondiale ha chiuso i battenti in Europa, ma non in Giappone dove i responsabili delle quattro grandi case motociclistiche (Honda, Yamaha, Suzuki e Kawasaki) attribuiscono al campionato marche la stessa importanza che in Europa si dà al campionato piloti. Per Franco Uncini dunque ancora non è giunto il momento del meritato relax, poiché il vantaggio della Suzuki rispetto alla Yamaha (115 punti contro i 108) appare facilmente colabile nei tre Gran Premi ancora da disputare. Ma qui ad Anderstorp, dove oggi si corre il Gran Premio di Svezia, la squadra Yamaha, almeno sulla carta, non rappresenta una grossa minaccia per il virtuale campione del mondo. Sheene è in una clinica di Londra, Roberts nella sua villa in California e Crosby, il terzo pilota che finora ha portato punti alla Yamaha, è ancora fortemente handicappato dalle ferite alle mani riportate a Silverstone la settimana scorsa.

Oggi, dunque, potrebbe essere tutto estremamente facile per Uncini, se a guastargli la festa non ci fossero le Honda che, grazie alla loro maneggevolezza su questa pista molto tortuosa, fanno ancor meglio del solito. Spencer ieri ha stabilito il miglior tempo di qualificazione infliggendo ad Uncini un distacco piuttosto pesante, ed anche Katayama

ha girato più forte di Uncini neo campione del mondo, ma per un errore dei cronometristi non partirà in seconda posizione ma in terza. Per Uncini ieri sarebbe stato facile mettere le mani avanti dicendo che non intende impegnarsi, considerato che una vittoria della Honda non sarebbe rilevante ai fini del mondiale marche, ma il campione del mondo troppo onesto per cercare giustificazioni in anticipo ieri sera ci ha dichiarato: «La mia moto era in ordine ed ho tirato per ottenere un buon tempo di qualificazione. Se Spencer mi ha rifilato due secondi di distacco vuol dire che va veramente forte: non cerco scuse e non posso far promesse per la gara di domani (oggi per chi legge) che si preannuncia molto difficile».

A conferma del fatto che le Honda sembrano favoriti ad Anderstorp, ieri ha ottenuto il quarto tempo dietro Spencer, Uncini e Katayama, Marco Lucchinelli che comunque si è lamentato perché la sua moto va meno bene di quelle dei suoi compagni di squadra. L'anno venturo — ci ha anticipato — continuerò a correre con la Honda, ma avrò un mio «team» organizzato ben diversamente da ora. Proporrò a Sheene, se desidera di smettere di correre, di fare da direttore sportivo e da responsabile tecnico.

La notizia è interessante: se Lucchinelli, che è un pilota formidabile ma un cattivo organizzatore, potesse contare sull'esperienza di un uomo come Sheene siamo certi che ritornerebbe immediatamente ai vertici del motociclismo. Ieri intanto è arrivato un altro risultato positivo per i colori italiani. La MBA pilotata dallo svizzero Freymond ha vinto con largo margine la corsa delle 250. È stata la prima vittoria della moto costruita a Urbino ed è arrivata dopo che per tre anni una moto italiana non vinceva in questa categoria.

Nelle prove della classe 125, Lazzarini ieri ha migliorato nettamente il suo tempo rispetto alle prove di venerdì, ma non è comunque riuscito a raggiungere Tormo e Bianchi che con le Sanvenero oggi partono in prima ed in seconda posizione davanti al pilota pesarese. Con la seconda Garelli, Nieto ha ottenuto ieri il settimo tempo di qualificazione.

Carlo Florenzano

**CLASSIFICA 250:** 1) Freymond (MBA) 43'25"72; 2) 3) 5 chilometri orari; 2) Mang (Kawasaki) 43'28"74; 3) Balde (Kawasaki) 43'30"08; 4) Tournadre (Yamaha) 43'38"44; 5) Estrosi (Pernod) 43'38"05.

**PROVE QUALIFICAZIONE 500:** 1) Spencer (Honda) 1'37"72; 2) Uncini (Suzuki) 1'39"30; 3) Katayama (Honda) 1'39"96; 4) Lucchinelli (Honda) 1'40"08. Nella foto in alto: Uncini

### Giro dell'Umbria: assenti Saronni, Moser e Battaglin

## Baronchelli solo a Collazzone precede Bombini e Mantovani

**Nostro servizio**  
COLLAZZONE — La bandiera di Giovanbattista Baronchelli sventola sul pennone del tredicesimo Giro dell'Umbria, e se siamo felici un po' eufonici è perché una specie di nubifragio ha spazzato la seconda parte della corsa sino a provocare la resa di tanti concorrenti. Sono partiti in 105, sono arrivati in 37 e nel foglio dei classificati non figurano i nomi di Contini e Gavazzi, di due uomini già selezionati da Martini per la nazionale azzurra. In mancanza di Moser e Saronni abbiamo visto un bel Baronchelli, un campione in ottime condizioni, un atleta che nel campionato del mondo sarà una preziosa pedina dello scacchiere italiano.

Baronchelli ha tagliato la corda a ventisei chilometri dal traguardo, e l'unico che si è portato nella sua scia è stato Emanuele Bombini, un ragazzo di coraggio e di talento, ma ancora in cerca del primo successo in campo professionistico. In dirittura, ad un pelo dallo striscione, Baronchelli si è poi liberato del paese di Stradella, e tuttavia Bombini ha convinto Alfredo Martini, o quanto meno è entrato d'autorità nell'elenco dei candidati alla convocazione per l'avventura inglese. Il selezionatore ha elogiato anche Torelli, Leali, Mantovani e Bontempi, Fraccaro e Natale,

ha giustificato i ritiri di Gavazzi e Contini, ha definito discreti Panizza, Amadori e Bortolotto, e si capisce che sul quaderno del commissario tecnico le incertezze sono parecchie, che ci vorranno i 250 chilometri della Coppa Placci (13 agosto) per dare i connotati dei dodici titolari e delle due riserve. Aspettiamo Imola, dunque, per tirare le somme di queste indicative.

Era un mattino di afa quando i ciclisti hanno puntato su Assisi in un panorama più da vedere che da descrivere perché pieno di toni di colori, ma prima di sfogliare il taccuino vi diremo che è piombato fra noi l'avvocato Petrosino, presidente di quella commissione disciplinare che l'Unità ha ripetutamente sollecitato perché lontana dallo scandalo del ciclocoraggio, lontana e colpevole di non portare ordine nel disordine di non precise, di permettere trattative e passaggi da una squadra all'altra cinque mesi prima della data regolamentare. Ebbene, cogliendo l'invito del vostro cronista apparso sul giornale di venerdì scorso, Petrosino è giunto a Perugia, mi ha lasciato in albergo un messaggio per avvertirmi della sua presenza e verso sera ci siamo incontrati.

Alcuni colleghi che hanno il torto di non aver mai bollato gli intrallazzatori e alcuni direttori sportivi mi hanno poi chiesto

il contenuto della chiacchierata. Nessun mistero: ho confermato quanto avevo scritto, ho aggiunto che sarebbe un errore e un'ingiustizia cercare i colpevoli esclusivamente fra i corridori, che bisogna penetrare nel sistema per educare e costruire. Petrosino aprirà un'inchiesta. Qualcosa di nuovo, seppure notevole ritardato e col pericolo che tutto finisca in una bolla di sapone anche se la nostra denuncia è largamente condivisa dall'ambiente, da quelle persone che vogliono pulizia e serietà.

Il taccuino, dicevo, i dettagli di una corsa che langue per chilometri e chilometri, che in due ore di pia nura a una media turistica (trentacinque e rotti), che un pochino si sveglia al rifornimento di Acquasparta coi movimenti di Baronchelli e Leali, di Santimaria e di Mastrelli, di Vandoli e Torelli, però è in salita, e entrando in un circuito di collina da ripetersi cinque volte dove comincia la selezione, dove il gruppo si spezza come un biscotto bagnato nel caffè. Siamo sull'anello di Collazzone, in una vallata un po' oscurata da un cielo balordo, ma ugualmente pittoresca, e Beccia prova le sue forze con una sparata in cui guadagna circa mezzo minuto. Mezzo minuto e stop, quindi un breve tentativo ad opera di Magrini, Bontempi, Amadori, Barone,

Vanotti e Riccò, poi un temporale che induce molti ad alzare bandiera bianca e che mostra la buona volontà di Pettio, Chinnetti e Baronchelli, di Bombini, Leali, Visentini, Masciarelli, Landoni, Panizza, Conti, Bortolotto, Torelli e Corti. È un temporale attivo, con tuoni e pioggia, è un acquazzone che allaga le strade e in un susseguirsi di scaramecce, di botte e risposte, di piccoli fuochi d'artificio, ecco Baronchelli e Bombini nuovamente in luce. È suona la campana, s'avvertono i pochi rimasti in gara che c'è ancora un giro, che siamo prossimi alla conclusione.

Baronchelli e Bombini precedono gli altri di 1 minuto e 02" gioco fatto per il tandem di punta? Sì, gioco fatto soprattutto per Baronchelli che teme una volata a due e che stacca i concorrenti al cartello degli ultimi mille metri.

Gino Sala

**ORDINE D'ARRIVO:** 1) Baronchelli (Bianchi-Piaggio) km. 227 in 5 ore 22'30", media 42,235; 2) Bombini (Moonved) km. 227 in 5 ore 23'30", media 41,850; 3) Mantovani (Famucine Campagnolo) a 1'25"; 4) Natale (Del Tongo Colnago); 5) Leali (Inoxpran) a 1'35"; 6) Amadori; 7) Vandoli; 8) Bontempi; 9) Corti; 10) Chinnetti; 11) Masciarelli; 12) Landoni; 13) Torelli; 14) Santoni; 15) Santimaria.

## Oliva torna sul ring dopo 2 mesi

**Dal nostro inviato**  
MARINA DI CAMEROTA — Dopo oltre due mesi di inattività, ritorna questa sera sul ring Patrizio Oliva, campione d'Italia dei superleggeri. A saggiare le attuali condizioni di forma del pugile napoletano, sarà il francese André Holyk, un picchiatore dal dignitoso curriculum.

Per l'allievo di Rocco Agostino dovrebbe, dunque, trattarsi di un «test» piuttosto attendibile prima del tentativo di scalata alla corona continentale, attualmente detenuta dal britannico Plimton Mc Kenzie.

A Marina di Camerota, l'arena località balneare scelta dall'organizzatore Cotena per la rentrée del numero uno della boxe nazionale, l'attesa per il match è molto viva. Si prevede il pinnone attorno al ring allestito nel campo sportivo «Leon di Caprera», nonostante il costo dei biglietti sia piuttosto elevato.

L'interesse degli appassionati sarà concentrato soprattutto sulla attuale tenuta

del pugile napoletano, costretto a due mesi di inattività dal fastidioso infortunio alla mano sinistra, occorsogli nel maggio scorso durante il combattimento con Serunji, un coriaceo quanto resistente pugile di colore.

Il match di stasera, comunque, non dovrebbe riservare grosse sorprese. Oliva sale sul ring con i favori del pronostico, addirittura c'è chi prevede che il combattimento non giungerà al termine dei dieci previsti rounds.

Naturalmente, se il pronostico sarà rispettato — e la possibilità che non lo sia, sono, a dire il vero, pressoché nulle — sarà importante vedere soprattutto come il pugile napoletano riuscirà a far suo il match. Non ha dubbi sull'esito del combattimento neppure lui, Oliva, l'indimenticabile protagonista del magico pomeriggio moscovita che regalò all'Italia il quinto oro olimpico. Sentitelo. «Holyk è un avversario indubbiamente scorbuto, ma ritengo di

poterlo battere: non ho dubbi di riuscire nell'impresa. Del resto, se sul ring non vi sarà bagarre, se sarà un combattimento corretto, non ci potrà essere che un protagonista: il sottoscritto. Se mi si presenterà l'occasione di chiudere prima del limite, la sfrutterò senza pensare troppo alle esigenze degli spettatori. La gente, del resto, deve capire che quando si è sul ring non si sa mai come possa finire, e che ogni regalo all'avversario può costare caro. Io, ripeto, dovrò fare attenzione. Ma state certi: Oliva vincerà. Il match, come è noto, sarà trasmesso in diretta dalla TV di Stato nel corso della «Domenica sportiva» (rete 1 - ore 22 circa). Completano il cartellone della riunione, altri tre interessanti combattimenti tra professionisti: Bottiglieri-Franca (prima, sei riprese); Ripa-Paciucci (medie, otto riprese); Ben Saad-Diavilla (welter, otto riprese).

Marino Marquardt

Accensione elettronica:

# Magneti Marelli è sistema

## Di più in sicurezza e rendimento.

Magneti Marelli non è solo singoli elementi: è sistema.

Perciò ogni elemento è parte di un tutto in perfetto equilibrio: ottimizzato per dare di più in durata, in rendimento, in risparmio.

Magneti Marelli: perché 'sistema' è di più.

esperti in elettronica per l'auto che cambia

MAGNETI MARELLI

contributo tecnologico al progresso del motore