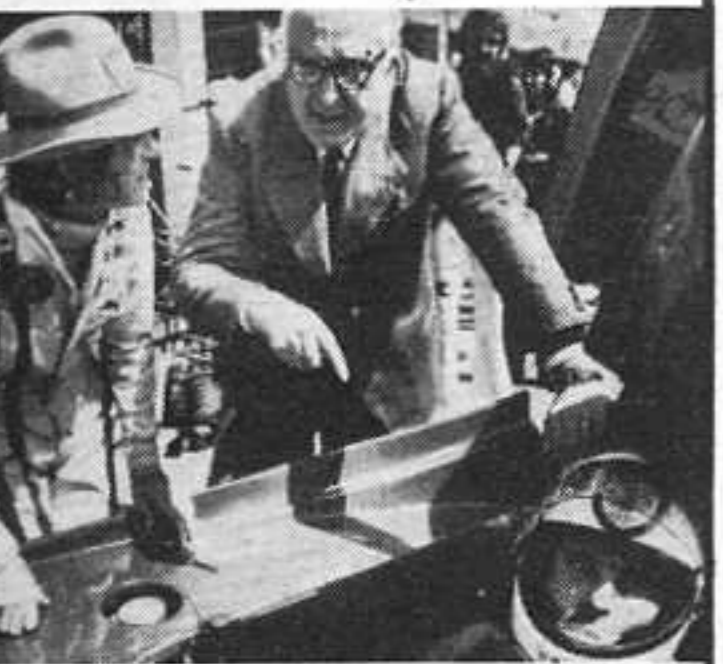


LEGGETE
SUBITO

Orgoglio
& pregiudizi



DA PAGINA 12

L'ALFA
ha ritrovato
5 secondi
PAGINA 19

4.000.000
di « bontà »



PAGINA 59

23 DOMENICA
SPRINT.
48 KARTING
MOTORAMA
62 TUTTE
SPRINT
64 POSTA
ESPRESSO
66 MARKET
AUTO



LA



ZANZARA

1 miliardo e... 200 milioni

● Qualcuno si chiede (maliziosamente): per fortuna che il presidente della fabbrica ISO di Varedo, dott. IVO PERA, non dà più soldi per la monoposto F. 1 di Merzario, perché quella vettura era diventata preoccupante cartina di tornasole per il clan ferrarista. Con i tempi che in prova Merzario realizzava, a livello delle svettanti Ferrari, c'era da domandarsi proprio: ma allora quanto vale ARTURO e il bilancio (sofferto) annuale di 200 milioni del team Williams, se pareggia il miliardo e passa del bilancio-corse della Ferrari solo F. 1? E cosa avrebbe fatto questo team anglo-italiano senza i problemi economici che sono clamorosamente esplosi in questi giorni con la CRISI DELLA ISO (come leggete nelle pagine centrali)?

● I giornali tedeschi hanno fatto gran canea per le « sportellate » in famiglia Alfa al Nurburgring. Naturalmente in pro di Stommelen, si è persino accusato il responsabile del team Alfa ing. Chiti di non aver frenato il folletto Merzario nelle sue estroverse manifestazioni. Per Chiti la risposta è stata facile (« Casomai dei piloti debbo più preoccuparmi se mancano di grinta, di decisione, di impegno... »). D'altronde i tedeschi, invece di fare così insolitamente i saccetti (in altre simili occasioni, si sono diversamente comportati: vedi casi Porsche di qualche anno fa), dovevano almeno aver il buongusto di sottolineare la « prodezza » di Jarier che ha preso una partenza lanciata con 30 metri buoni di vantaggio, che valeva una buona penalizzazione. Invece l'hanno subito considerata regolare...

● Interessa forse chi, vuole organizzare una corsa al nuovo autodromo del Mugello: 8 milioni sarebbe la tariffa per affittare l'impianto.

● C'è chi giura che il nuovo ebdomadario ACI diretto da Pier Luigi Sagona, HP-Energia dei Trasporti, sia stato varato per dare un contentino al grande elettore dell'avv. Carpi, il dr. Marengi presidente di Mantova, che dopo la « liquidazione » LEA e del suo gran settimanale-bollettino delle responsabilità dirette ACI, si era molto risentito. Così ecco la pubblicazione nuova varata con lo scopo di secondare i « nuovi modelli di sviluppo » dei trasporti. Italia politica docet...

● Sapete chi è che assicura, imperterrito, che l'autodromo (fantasma) modenese di Marzaglia si farà? L'ex presidente della commissione sportiva dell'AC Bologna ed ex aspirante direttore dell'autodromo di Imola, geometra Anzio Zucchi.

● Si risente parlare di Manfredini. Ha acquistato la Lola 3000 sport già del team Bonnier e cerca qualche giovane pilota di buona volontà (e forse di adeguate garanzie) per fare coppia.



Nell'Italia dell'ecologia antiautomobilistica e dei super intasamenti stradali (nonostante tutti i blocchi di circolazione) anche cartelli come questi sono venuti di moda. E' uno sperpero come tanti...

● Echi « spiccioli » romani (garantiti dal nostro Buzzonetti): anzitutto i responsabili dello sport automobilistico capitolino (a tutti i livelli) sono rimasti favorevolmente impressionati dalla promessa dell'onorevole Monaco che ha dichiarato ad Autosprint di volere rinnovare al più presto la Commissione sportiva dell'AC Roma. Sono tutti pronti: non aspettano che la chiamata.

● Con Martino Finotto è stato quasi obbligatorio a Roma accennare alle sue Brabham F. 1 che solo recentemente stanno trovando la possibilità di gareggiare. « Ormai ho demandato ogni responsabilità a Dubler che ha già trovato un ottimo contratto con Larrousse — ci diceva l'industriale-pilota — Però lo svizzero è impegnato a fare correre in certe corse anche Manfred Mohr più un giovane italiano nell'ultima parte della stagione. Comunque non voglio buttarlo nella fossa di Monza senza avergli dato la possibilità di provare più tranquillamente in un G.P. precedente. Chi sarà il pilota? Questo è il problema. Vedremo verso luglio ma al momento confesso che non ho molta fiducia nei nomi che mi vengono proposti ».

Il pop - tifo



Ci sono modi e modi per sostenere un proprio beniamino. Ma questo dell'oca nera col « Viva Rampa » (pilota turismo) ci sembra quello più curioso e, per il momento, incomprensibile. C'è qualcuno che può spiegare la insolita scelta (alla maniera della pop-art o body-art) di questo pennuto, nel farlo portatore di sì convinto entusiasmo? Nell'automobilismo dei tempi eroici non mancavano trovate del genere. Ma erano più comprensibili. Ricordo che, da ragazzo, mi colpì vedere una vecchia foto di un circuito di Pescara, dove sul davanzale di una casa nella famosa curva di Spoltore, c'era una scatola di lucido Brill con sopra una pera. Un gran « viva » scritto davanti illuminava: voleva dire: « VIVA BRILLI-PERI », che era un grande campione del tempo.

● Pare che la situazione-agibilità dell'autodromo MISANO sia avviata a sbloccarsi definitivamente. Sono previsti lavori di sicurezza definitivi, anche con lo smantellamento di alcuni guard-rails! Il buon senso (finalmente) prevale.

● E' ricominciata la guerra dei decibel per l'autodromo di Casale. Persino il quotidiano torinese FIAT ha preso posizione contro! Il sindaco pare così deciso a ottenere « pannelli antirumore » o a bloccare la pista. Il paese contrario è Pontestura, di fronte a Morano Po dove è sito l'autodromo. Sarà vero che l'articolo « incriminato » è apparso sul quotidiano Fiat dopo 6 mesi d'attesa? Non a caso, forse, uno dei vice direttori de « La Stampa », Pietro Martinotti, è di Pontestura (e pare andasse abitualmente a pescare in quella zona). ITALIA LORO?...

● Vincendo a Vallelunga Dino Sottanelli è il tredicesimo pilota italiano che iscrive il suo nome nell'albo della F. Italia. 24enne abruzzese di Teramo, faceva il parucchiere ma da un po' si è trasferito in Svizzera dove lavora nel ramo edile. Le trasferte per lui sono gravose ma la passione lo porta ad essere sempre uno dei primi a presentarsi alle corse.

Marcellino



DOVE

corriamo domenica

V8/Blog scans



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

GIUGNO

Le corse in calendario dall' 1 al 6 giugno 1974 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
30-2/6	Rally YU	Jugoslavia			●●● Camp. europ. Conduttori Rally	Rally	Donatella Tominz - Gabriella Mamolo (Fiat 124)
31-1/6	Rally delle 4 Regioni	AC Pavia	Pavia - Piazza Castello Salice Terme	ore 17,30 ore 12	●●●	Rally	Ballestrieri-Maiga (Lancia HF 1600)
1-2	Continental 5000	Stati Uniti	Circuito di Mid Ohio di km 3,860		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
1-2	Corsa a Mainz-Finthen	Germania			●●● T2, GT3, GT4, S, C2, FSV, FF	Velocità in circuito	
1-2	300 Km del Fuji	Giappone			●●● GT4, S, C2	Velocità in circuito	
1-2	Rally Barum	Cecoslovacchia			●●●	Rally	
1-3	Corsa a Zandvoort	Olanda	Circuito di Zandvoort di km 4,193		●●● T1, T2, GT3, F.5000, GT4, S, F.3	Velocità in circuito	
2	1000 Km di Imola	AC Bologna	Autodromo « Dino Ferrari » - Imola, di km 5,060	ore 12 ore 18	●●● Camp. Mondiale Marche	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
2	G.P. di Salisburgo	Austria	Circuito di Salisburgo di km 4,238		●●● Camp. europeo F.2	Velocità in circuito	
2	Coppa Amicizia	URSS	Circuito di Minsk		●●● G.9	Velocità in circuito	
2	Rallycross Niederelbe	Germania			●●● T1, T2, GT3	Rallycross	
2	Autocross di Michelstadt	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4	Autocross	
2	Slalom di Bruchsal	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4	Slalom	
2	Salita di Rodez	Francia			●●● tg	Velocità in salita	
2	Salita di Angouleme Sers	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Coaraza (March)
2	Coppa Farris	AC Sassari	Alghero - Scala Picada Fiesta	ore 9,30 ore 13	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	
2	3. Coppa del Salento	AC Lecce			●	Regolarità	Luigina Imerito (Lancia Fulvia 1300)
2-3	Corsa a Manfeild	Nuova Zelanda			●●● T1, T2, FF	Velocità in circuito	
6	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Autodromo di Monza Junior di km 2,405	ore 21 ore 23	● F. Monza	Velocità in circuito	
6-8	Rally Semperit	Austria			●●● Camp. europeo Conduttori Rally	Rally	Russling-Weiss (Porsche Carrera RS)

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = naz. a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

2 giugno: LONGHORN 500 - annullata ● 2 giugno: CORSA A CASALE - rinviata al 16 giugno ● 2 giugno: SALITA MONTE S. ANGELO - rinviata all'8 settembre ● 7-9 giugno: CONTINENTAL 5000 WATKINS GLEN - rinviata al 18 agosto ● 9 giugno: COPPA SILA - rinviata al 7 luglio ● 18-23 giugno: RALLY DELL'ACROPOLI - annullato ● 29-30 giugno: CONTINENTAL 5000 SEARS POINT - annullato.

Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza. Ricordate: telefonate ad AUTOSPRINT.

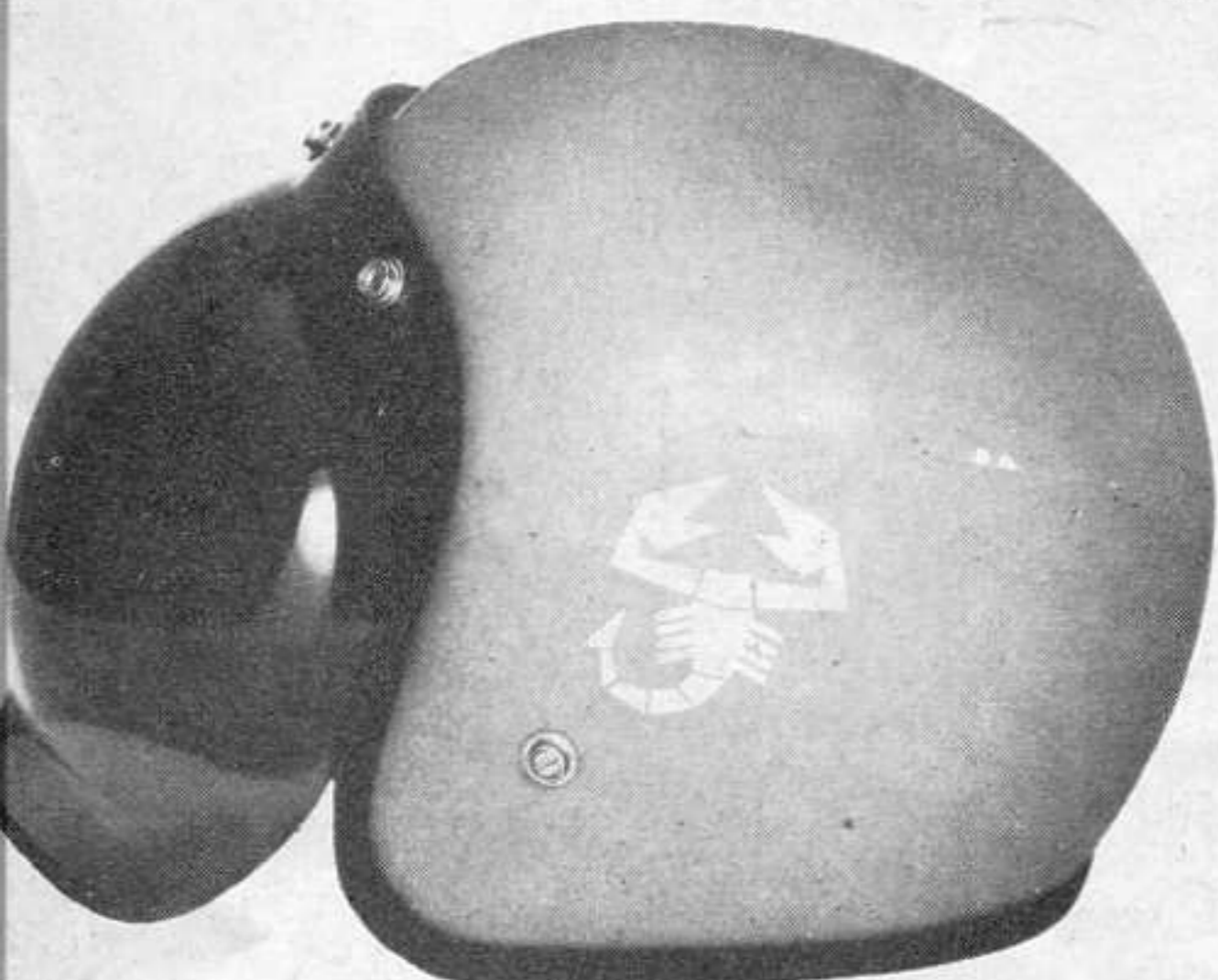
(051) 46.56.24



giusto prezzo

casco integrale in **FIBERGLASS**
3 strati di fibra e 3 strati di tessuto di vetro intercalati e sovrapposti; lavorato a mano; leggero, comodo e **INDISTRUTTIBILE**

Lire 35.000
(IVA esclusa)



casco "Jet" in **POLICARBONATO** per tutti e per il **CROSS**

Lire 12.200
(IVA esclusa)

casco integrale in **POLICARBONATO**, più economico, ma collaudato per la massima sicurezza

Lire 23.500
(IVA esclusa)



Ecco i caschi firmati

ABARTH

In tutti i Paesi dove il casco è obbligatorio, **ABARTH** è omologato. I caschi **ABARTH** sono disponibili in tre misure e in sette colori: bianco, rosso, arancio, bleu, verde, giallo e nero. In diverse finiture (in tipi diversi e colori svariati). Caschi, occhiali, guanti, cinture di sicurezza e altri accessori, forniti a parte, a richiesta.

A complemento del servizio apparso la scorsa settimana sulla 1000 Km del Nurburgring, eccovi le classifiche della gara nelle prime tre ore, con i giri compiuti ed i distacchi

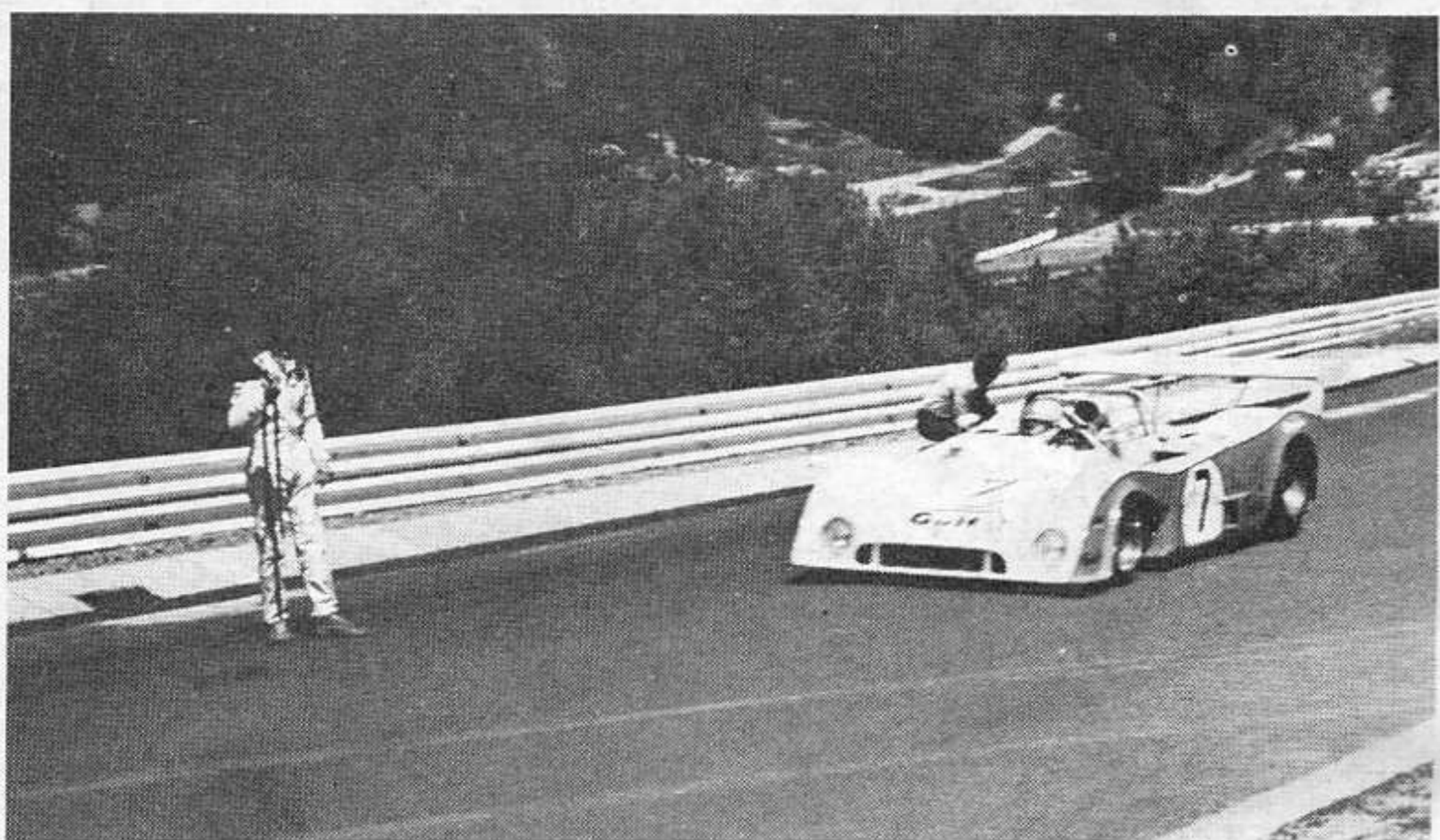
Le classifiche progressive della 1000 tedesca

DOPO LA 1. ORA

- 1) Beltoise-Jarier (Matra-Simca) giri 8 in 58,40; 2) Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca) giri 8 a 21"7; 3) Merzario-Redman (Alfa 33TT12) giri 8 a 45"8; 4) Stommelen-Reutemann (Alfa 33TT12) giri 8 a 51"1; 5) Bell-Hailwood (Gulf-Ford) giri 7; 6) Facetti-De Adamich (Alfa 33TT12) giri 7; 7) Jabouille-Depailler (Alpine A 441)



In alto, Jacky Ickx è rimasto senza far niente dopo che Stuck si è fermato con il BMW Turismo, e così è stato sempre ai box Alfa. Qui sopra, Larrousse durante una sosta ai box della Matra. Sotto, dopo essere stato costretto a fermarsi, Merzario si è improvvisato segnalatore della sua Alfa ferma



- giri 7 (primo delle 2000); 8) Gethin-Watson (Chevron B 26) giri 7; 9) Hunt-Schuppan (Gulf-Ford) giri 7; 10) Lepp-Burton (Chevron B 26) giri 7.

- bouille-Depailler (Alpine A 441) giri 14.

DOPO LA 3. ORA

- 1) Beltoise-Jarier (Matra-Simca) giri 24 in 2.58'40"3; 2) Merzario-Redman (Alfa 33TT12) giri 23; 3) Stommelen-Reutemann (Alfa 33TT12) giri 23; 4) Facetti-de Adamich (Alfa 33TT12) giri 22; 5) Hunt-Schuppan (Gulf-Ford) giri 22; 6) Gethin-Watson (Chevron B 26) giri 22 (primo della 2000); 7) Grob-Hine (Chevron B 23) giri 21; 8) Lepp-Burton (Chevron B 26) giri 21; 9) Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca) giri 21; 10) Schurti-Koinigg (Porsche Turbo) giri 21.

DOPO LA 2. ORA

- 1) Beltoise-Jarier (Matra-Simca) giri 16 in 1.58'49"5; 2) Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca) giri 15; 3) Merzario-Redman (Alfa 33TT12) giri 15; 4) Stommelen-Reutemann (Alfa 33TT12) giri 15; 5) Hunt-Schuppan (Gulf-Ford) giri 15; 6) Facetti-de Adamich (Alfa 33TT12) giri 15; 7) Lepp-Burton (Chevron B 26) giri 14 (primo delle 2000); 8) Gethin-Watson (Chevron B 23) giri 14; 10) Ja-

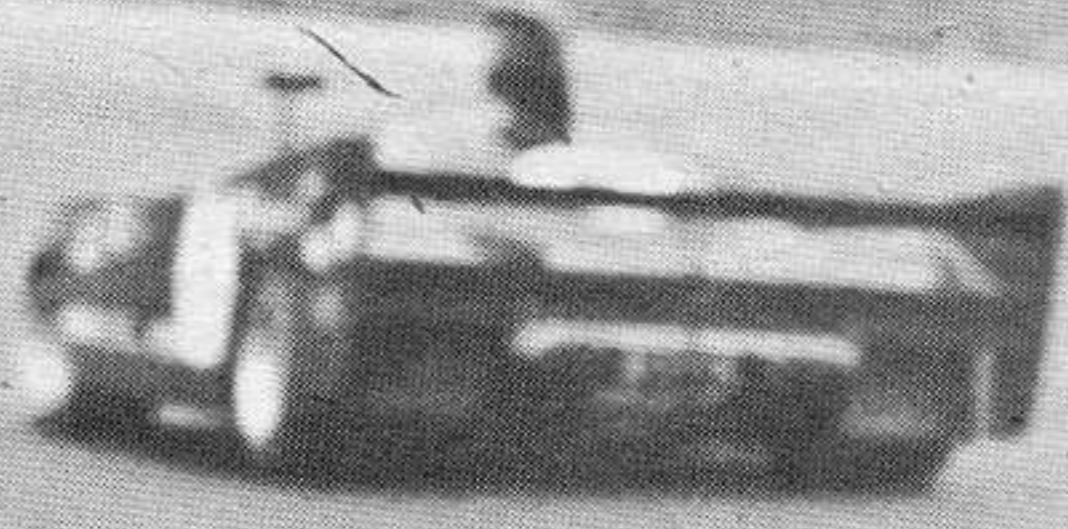
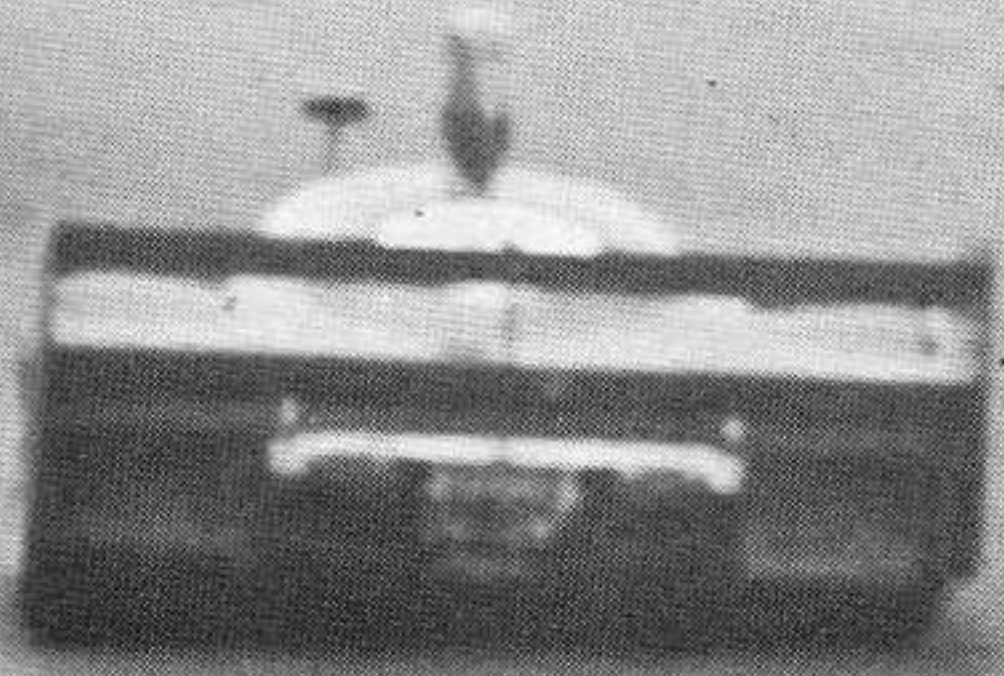


SELECOM SpA

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH
CAN-AM
(dis Bertone)
GAUSS
GOO
NGK
SPARVA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI
10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440



La verità sulla «sportellata».

Questa foto è il «seguito» del fotocolor di pagina 12, Merzario e Stommelen arrivano appaiati al termine del rettilineo di ritorno. Il tedesco è all'esterno e Arturo all'interno. Stommelen ritarda al massimo la frenata, ma Merzario è più bravo di lui e stacca ancora più lungo. Così facendo, però, non può «impostare» e, come si vede, deve allargare tutto all'esterno mettendosi anche in attrito. Stommelen dal canto suo riesce a prendere la corda all'interno ma è a sua volta troppo scomposto con la vettura per poter tenere la traiettoria normale. Così all'uscita c'è Merzario da un lato che per poter finire la curva deve chiudere al massimo la traiettoria e Stommelen dall'altro che per poter arrivare al termine deve invece allargare. Ecco perché i due al termine arrivano ad avere la portiera fianco a fianco e forse a beccarsi. Questa è la storia vera della famosa «sportellata» che ha acceso la fantasia dei cronisti. Sono cose che succedono ad ogni curva di ogni circuito di ogni gara del mondo. L'unica cosa che colpisce in questa vicenda è che fossero due compagni di squadra. Quindi forse Stommelen, che aveva diritto al pari di Merzario a ritardare al massimo la frenata (non dimentichiamo che nei programmi di entrambi c'era la voglia di andare a prendere Pescarolo con la Matra che era lì a vista d'occhio), poteva tutt'al più aspettare che Arturo fosse fuori dai «problemi» per riaccelerare. Ma rimane però da vedere se il tedesco in quel momento come dimostra la sua vettura nella foto-documento avesse potuto permettersi di tenere il motore senza accelerazione rischiando così un testa-coda. Comunque aveva ragione l'ing. Chiti a non drammatizzare e senza falsi umanismi (compresi quelli — immancabili — del Catone del Cor-Sera il quale invece di rispondere a tono sugli argomenti nei quali è stato preso in castagna, non ha mancato anche in questa occasione di fare del facile moralismo con quel curioso «... chi ama veramente l'automobilismo e i suoi protagonisti ha il dovere di smussare gli angoli. Purtroppo c'è chi si diverte a renderli più aguzzi...». Bisogna complimentarsi con lui per la capacità di... autocritica così palesata, anche se sovviene il dubbio che, avendo dimostrato (lui) di non «amare l'automobilismo», non sente perciò il dovere di smussare gli angoli. Una cosa è certa: ed è che la convinzione nelle sue tesi non deve essere tanta, se ha preferito non farsi trovare ad una telefonata (in redazione) di Merzario che forse aveva qualcosa da puntualizzargli.

Si collauda al CASTELLET una MATRA tutta nuova

NURBURGRING - Ducarouge, il dinamico ed estroverso direttore sportivo f. i. non stava più in sé dalla gioia dopo l'affermazione della vettura «bleu» sul «Ring» e andava predicando sconfitte a josa per gli avversari nelle corse a venire. Soprattutto perché, diceva il segaligno ds, «penso che ciò non sia nulla in confronto a quello che verrà. Da lunedì 27 maggio, infatti, saremo a Le Castellet per provare la nuova Matra in vista di Imola e, particolarmente, per Le Mans. Anzi, preciso, per provare il nuovo 'vestito' della nostra macchina che darà ad essa un aspetto del tutto differente e del tutto inusitato. Perché sia ben chiaro, telaio, sospensioni, cambio e motore resteranno quei formidabili atouts che oggi avete potuto ammirare».

Comunque questa nuova MATRA non dovrebbe essere per la 1000 KM IMOLA ma «destinazione Le Mans». Ammenoché non si pensi di collaudarla proprio sulla pista emiliana. Ma questo si scoprirà nelle prove o magari in quelle «speciali» per la Matra cui, come all'Alfa la scorsa settimana, sarebbe riservata la pista per il giorno 30 maggio per allenamenti preliminari.

Chi
«cerca»...
trova

GOO

Chi cerca il modo giusto per risolvere tanti problemi (partenza immediata a motore freddo, minor consumo di olio, protezione del motore da tutti gli stress; differenziale silenzioso, cambio agile e sciolto, ecc.), trova GOO: l'additivo per olio che rinvigorisce la vettura vecchia e mantiene giovane quella nuova.

GOO va bene su qualsiasi vettura: è sufficiente che ne versiate una lattina nella coppa, per sentire subito il motore «rotondo»; ne basta una sola nel differenziale per zittire, definitivamente, i rumori da rotolamento; una sola lattina nella scatola del cambio vi darà, subito e per sempre, una scioltezza nuova nella guida.

GOO è raccomandato da OSELLA notissimo nel mondo dell'automobilismo sportivo per la famosa

ABARTH-OSELLA 2000

GOO è distribuito dai migliori rivenditori ricambisti.



SELECOM SpA

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH
CAN-AM
(da Bertone)
GAUSS
GOO
NGK
SPARVA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

Uno spoiler può riequilibrare la sfida - MARCHE con la MATRA nella «1000» KM. IMOLA

A destra, l'ultima versione di «coda» dell'Alfa, più corta e con alettone più grande. Ad Imola, guadagno di 2"

L'ALFA ha forse ritrovato per IMOLA i 5" del Nurburgring

Le ORE al «Dino Ferrari»

GIOVEDÌ 30 MAGGIO

Ore 15,00-18,30 Verifiche sportive e tecniche e visite mediche

VENERDÌ 31

Ore 8,30-12,30 - 14,30-18,00 Verifiche e visite mediche

Ore 10,00-11,00 Prove Formula Italia

Ore 11,15-13,00 Prove 1000 Km

Ore 14,30-16,30 Prove 1000 Km

Ore 17,00-18,00 Prove Formula Italia

SABATO 1 GIUGNO

Ore 9,30-13,00 Verifiche sportive e tecniche e visite mediche (vetture Sport e GT)

Ore 10,00 1. batteria F. Italia

Ore 10,30 2. batteria F. Italia

Ore 11,00-13,00 Prove 1000 Km

Ore 14,45 Finale Formula Italia

Ore 15,30-17,30 Prove 1000 Km

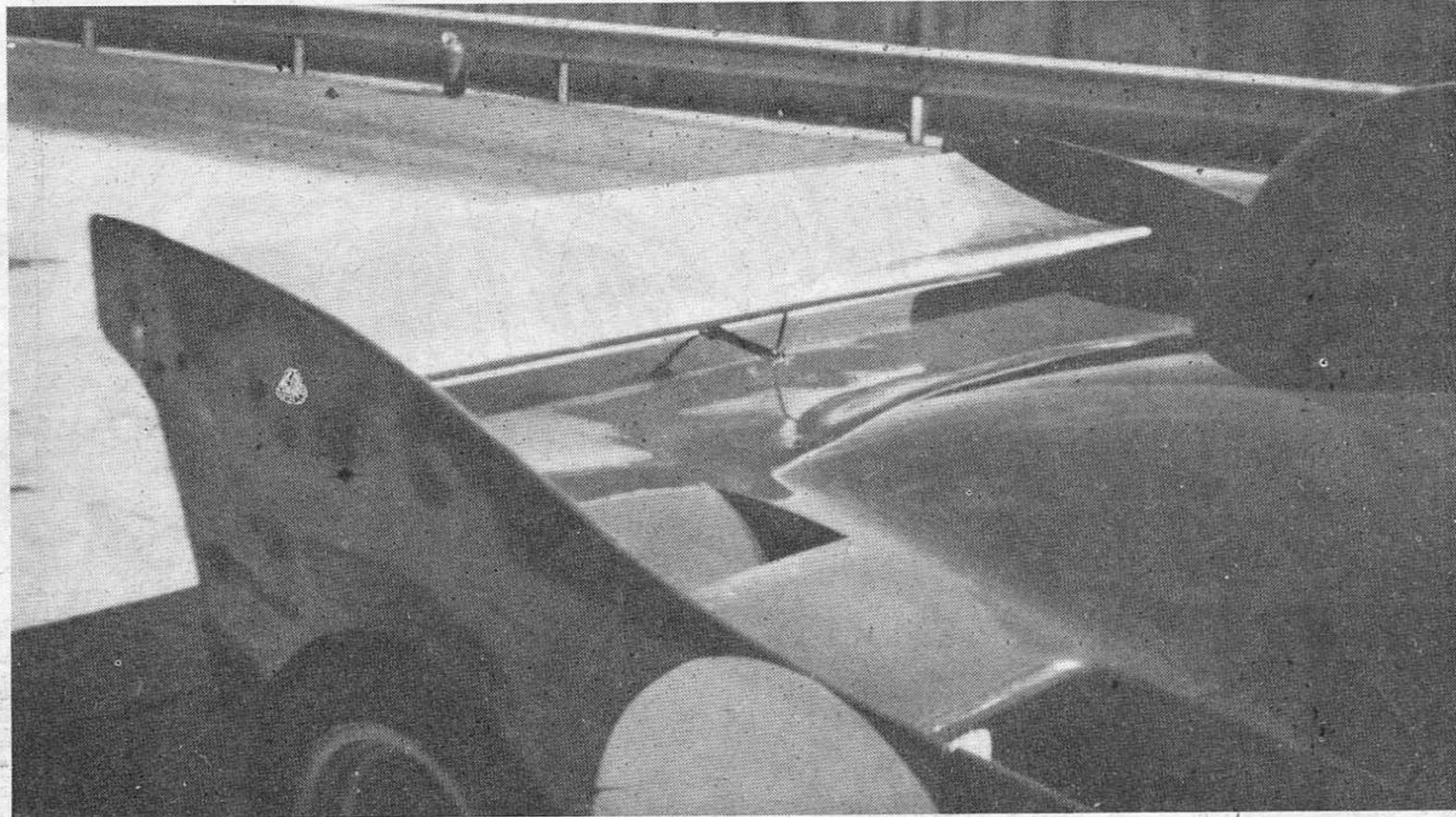
Ore 18,00 Premiazione F. Italia

DOMENICA 2

Ore 10,40-11,00 Prove libere Mondiale Marche

Ore 12,00 Partenza 1000 Km

Ore 18,30 circa Premiazione



IMOLA - Alla fine, quando il bellissimo giovedì dell'Ascensione si era guastato con una scarica di pioggia riuscita ad attestarsi sopra Imola, Rolf Stommelen, (che con Facetti aveva provveduto al test speciale pre-1000 emiliana con l'Alfa), si è arreso. Ed ha ammesso quello che i cronometri avevano già affermato: che la coda corta ultimissima versione, con lo spoiler molto più largo, effettivamente assicurava dei vantaggi velocistici, anche se — puntualizzava Rolf — « la guida è più impegnativa ». Però, al suo confidente-traduttore ing. Severi, non risparmiava un « credo che sia un vantaggio solo per un circuito come questo da 180 all'ora ». E la puntualizzazione era un mettere le mani avanti perché quella coda era stata portata al Nurburgring, prima della sonora batosta dalle Matra, ma proprio il pilota tedesco l'aveva scartata dopo un frettoloso test della vigilia, quando pioveva tra l'altro. E Chiti non aveva mandato giù dopo questa decisione, soprattutto a distacco di 5 secondi a giro imposto dalle Matra.

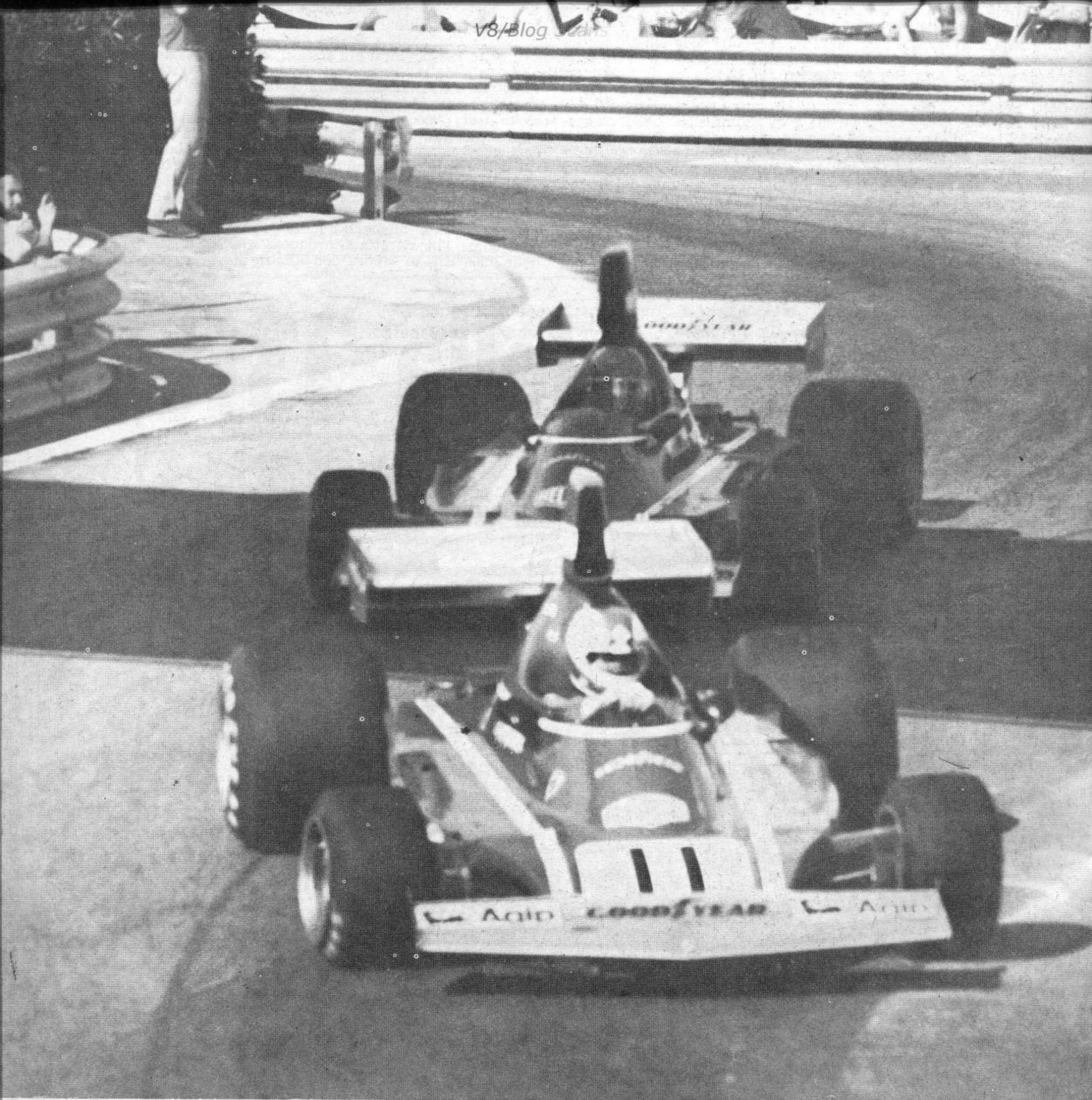
Così, giovedì 23 pomeriggio, quando Stommelen con molta più facilità di quanto non gli fosse riuscito, con Facetti, nelle prove precedenti usando le più diverse code, corte o lunghe, spoiler piccolo e medio, ha portato addirittura il limite della pista del Santerno a 1'41"2 per una media di 180 all'ora esatti, ha gioito. Fatti debiti calcoli matematici di paragoni di chilometraggio tra « piccolo » e « grande » Nurburgring, (dove il « piccolo » è

naturalmente questo imolese), rapportando i due secondi e passa del miglior tempo tra la coda tipo Nurburgring e questa con lo spoilerone, ha potuto convincersi che erano stati ritrovati i 5 secondi di divario persi improvvisamente nella 1000 tedesca, che ha lanciato la Matra verso la riconquista del mondiale Marche '74.

E' stato perciò un test davvero fruttuoso questo in vigilia imolese, riuscito a strappare dall'Alfa agli organizzatori bolognesi, una prova che potrebbe cambiare le carte in tavola domenica per il quarto appuntamento mondiale che incendierà di entusiasmo non solo gli appassionati tosco-emiliani. Anche se l'AC Bologna dovrà registrare ancora la immancabile assenza della Ferrari (e guardacaso si è fatto dare l'avallo dello stesso avv. Agnelli, come leggerete in cronaca da Montecarlo, a proposito di questa assenza dal mondiale Marche che non basta da solo a far vincere i Gran Premi) la sfida Alfa-Matra da sola basta a dare un senso eccitante alla suspense che adesso è tornata più che mai notevolissima con le sequenze in prova di Stommelen, compiute con l'incoraggiamento della banda del Passatore che, nel vicino Parco comunale all'interno della pista, intratteneva spettatori ogni tanto distratti dal rombo della 33tt12. E' mancato, per la pioggia, solo una controprova al test Alfa: quella di un giro senza la seconda variante (a proposito c'erano solo birilli ed è risultato che Stommelen era molto attento a non farne

saltare uno, per ciò con i cordoli definitivi che si stanno preparando certo il tempo potrà essere ancora migliorato (già ora è di 24 km più veloce di quanto abbia fatto Agostini con la moto). Un giro « libero » avrebbe permesso di fare il paragone con l'1'37", record di Stommelen in settembre nella 500 KM. La 33tt12 è migliorata, sia di potenza motore, che di freni (oltre il nuovo alettone) perciò con la coda di settembre e il nuovo motore il paragone tra i secondi eventualmente guadagnati avrebbe potuto essere più probante. Comunque presto si avrà la risposta; domenica le tre Alfa di Merzario-Ickx, Reutemann-Stommelen e de Adamich-Facetti avranno pronta l'occasione per ritrovare la verità nella sfida con la Matra, che comunque è preoccupata di questa trasferta su una pista nella quale il solo Larrousse si è cimentato dei francesi. Per questo anche l'ing. Martin e C. hanno sollecitato un test speciale, non avendo potuto essere a Imola la scorsa settimana. E se i lavori di ultimo aggiornamento (e anche riattamento delle reti disfatte dai più scatenati fans motoclistici) saranno completate, giovedì, anteprima delle prove ufficiali, potremo già avere dei lumi. Una cosa è certa: 198 giri dei 5 chilometri e 60 metri dell'autodromo Dino Ferrari sono da soli una premezza di suspense per la 1000-Imola, che nel nome di IGNAZIO GIUNTI conta, a questo momento, già 36 macchine iscritte.

Marcello Sabbatini



MONTECARLO - E' facile giudicare gli altri, quelli che corrono, standosene seduti dietro un televisore. Ho sempre guardato male chi dall'esterno dava giudizi insindacabili sulla condotta di gare dei piloti e sulle loro capacità di guida. Anche valutare le direttive di una squadra è sempre un argomento scottante da prendere in esame con delicatezza, ma parlando più come telecronista che come pilota, per questa volta mi concedo di giudicare l'operato degli altri.

Ammetto anche che tra i due piloti della Ferrari quello che preferisco è Clay Regazzoni e quindi spero sempre che sia quello che possa ritrovare una vittoria nel mondiale conduttori; penso però che le mie valutazioni siano abbastanza giuste, tenendo conto che un mondiale conduttori in realtà è anche la marca che lo vince, per cui libertà sì ai piloti, ma tenendo sempre presente che non è che uno corra per la concorrenza!

Avrete già capito che ce l'ho con l'inizio di gara delle due Ferrari e con tutti quei pic-

coli avvenimenti che partendo da due vetture di Maranello in prima fila a Montecarlo hanno portato come risultato il quarto posto di Clay e soprattutto alla sconfitta Ferrari. In prova ambedue i piloti sono stati velocissimi, si ritrovano in prima fila. A Montecarlo chi sta davanti non potrà mai essere superato da chi segue, salvo errore o difetto tecnico. Perfino un doppiato, se vuole, può non far passare chi è molto più veloce di lui come tempi sul giro.

Pronti, via! va in testa deciso Regazzoni, Lauda secondo e poi tutti gli altri. Vedendo la gara dall'esterno penso che se Lauda si metteva a cinquanta metri da Clay, lasciandolo tranquillo a pensare solo alla strada davanti a lui e non a controllare negli specchietti cosa faceva l'austriaco, penso che Clay e Lauda si sarebbero staccati dai diretti inseguitori, potendo poi in seguito riaprire le eventuali ostilità tra di loro, quando ormai gli avversari erano tranquilli. Invece Niki ha continuato a « puntare » Clay pra-

ticamente ad ogni entrata di curva. Clay penso abbia dovuto dedicare un po' del suo tempo anche al controllo del suo coéquipier, finendo per guidare meno rilassato e perdendo quei decimi di secondo al giro che permettevano agli uomini dei motori Ford di restare a contatto.

Quante volte notiamo in altre gare che la bagarre tra i primi permette anche a vetture più lente di essere tra i protagonisti della gara. Sicuramente Regazzoni non sfruttava al cento per cento le strade e le traiettorie di Montecarlo, per non cedere spazio a Lauda in un eventuale sorpasso, e Lauda invece continuava a spingere e puntare Clay senza tener conto che a sua volta Jarier puntava pericolosamente Lauda stesso.

Infatti, punta e ripunta, Regazzoni ha commesso un errore e Lauda, per miracolo, è riuscito a passare. Pensate a questo pericolo, che Lauda si « piantasse » contro Regazzoni che tallonava a pochi centimetri, e che ambedue le Ferrari si fossero autoeli-

Amarezza
alla roulette di
MONTECARLO

V8 - 100 Scans
domenica SPRINT

Quasi una Nemesis la nuova avaria al transistor della B 3 dell'austriaco che ha impedito la bagarre con PETERSON

Ha «puntato» troppo

LAUDA

per...

non far
vincere
il NERO



A stretto contatto (anche troppo!) le due Ferrari all'inizio gara: ma sarà stato proprio questa la tattica suggerita da Montezemolo?...



A fare da padrone di casa a Villaggio e Tognazzi, Andrea de Adamich, che era a Montecarlo per la TV Svizzera e per i lettori italiani di Autosprint

minate essendo prima e seconda?

Il «Corsera» ha definito Lauda un computer bisognoso di affetto; io penso che l'articolo del «Corsera» abbia fatto bruciare un transistor al computer perché, se Niki la-

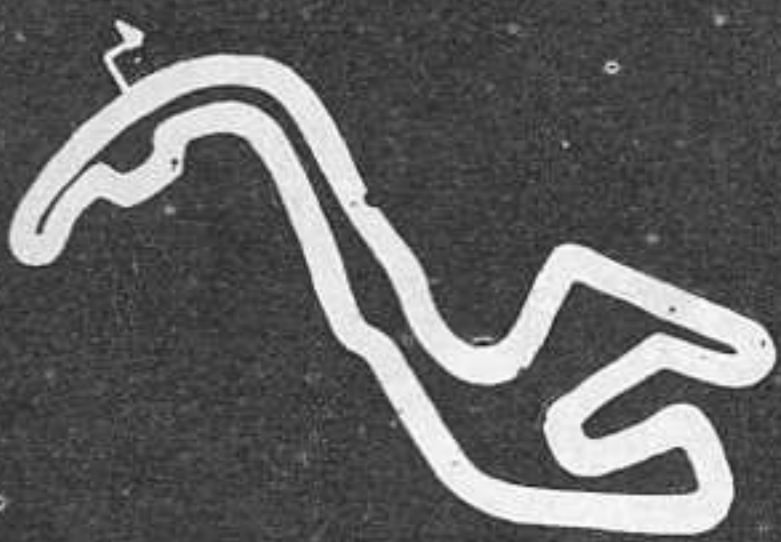
sciava spazio a Clay avrebbe finito per beneficiarne anche lui, e soprattutto ne sono convinto, ne avrebbe beneficiato più di tutti la Ferrari. In ogni modo Lauda andava molto forte; se fosse partito in testa lui, magari la gara avrebbe preso un'altra fisionomia. Peccato che di tutti i colori italiani presenti, tra piloti e macchine ci si debba accontentare di un quarto posto. E poi, un ultimo peccato: che al momento in cui Peterson si è trovato secondo, a due secondi e mezzo dalla Ferrari, il motore di questa si sia messo ad andar male, perché avremmo potuto assistere ad una battaglia storica, tutta da vedere, con due ex-compagni di squadra (March) in lotta per la vittoria, il più giovane con la macchina migliore, il più anziano (per carità, Ronnie ha trent'anni) con la grinta e la voglia di vincere più forte di tutti. Lauda rispetta molto Peterson, ma in questo caso il rispetto lo avrebbe lasciato ai box e avrebbe cercato lui, di incuterne a Ronnie.

Chissà, se prima della gara ai box Ferra-

ri, Lauda e Regazzoni si sono parlati, sotto i benefici auspici di Montezemolo. Non si potrà mai sapere, probabilmente il tutto è coperto da segreto istruttorio, ma se si sono parlati prima della gara, vorrei sapere cosa si sono raccontati dopo. Certo che ora Montezemolo comincerà a dover far fruttare le esperienze acquisite in questa prima parte di stagione.

Clay in ogni caso è maturato notevolmente; deve avere davanti a sé ben presente questo mondiale '74 e già da due Gran Premi, al comando per quasi 40 giri, finisce sempre per perdere il primo posto e cadere in quarta posizione in classifica finale, il tutto però senza mai sprecare la gara in se stessa, poiché in questo mondiale 1974 ogni punticino e ogni risultato positivo saranno determinanti al bilancio di fine stagione. Come Peterson deve anche lui avere una gran voglia di vincere. Ronnie questa volta, la voglia se l'è tolta, speriamo ora tocchi a Regazzoni.

Andrea de Adamich



F. 1 G. P. MONACO

Gara internazionale di velocità valida quale sesta prova del campionato mondiale conduttori di Formula 1. Circuito di Montecarlo, di 3278 metri. 78 giri pari a km 255,684. 26 maggio 1974.

Così (in 25) al via

Niki Lauda (Ferrari 312 B3) 1'26"3	Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1'26"6
Ronnie Peterson (Lotus JPS 72) 1'26"8	Patrick Depailler (Tyrrell-Ford) 1'27"1
Jody Scheckter (Tyrrell-Ford) 1'27"1	Jean-Pierre Jarier (UOP-Shadow) 1'27"5
James Hunt (Hesketh-Ford) 1'27"8	Carlos Reutemann (Brabham-Ford) 1'27"8
Hans-Joachim Stuck (March-Ford) 1'28"0	Mike Hailwood (McLaren-Yardley) 1'28"1
Jean-Pierre Beltoise (BRM P 201) 1'28"1	Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'28"2
Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'28"2	Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 1'28"5
Vittorio Brambilla (March-Beta) 1'28"7	Brian Redman (UOP-Shadow) 1'28"8
Jochen Mass (Surtees-Fina) 1'28"8 n.p.	Carlos Pace (Surtees-Fina) 1'29"1
Jacky Ickx (JPS-Lotus 72) 1'29"5	Chris Amon (Amon-Ford) 1'29"8 n.p.
Graham Hill (Lola-Embassy) 1'30"0	François Migault (BRM P 160) 1'30"0
John Watson (Brabham BT 42) 1'30"0	Tim Schenken (Trojan-Ford) 1'30"2
Vern Schuppan (Ensign-Ford) 1'30"3	Guy Edwards (Lola-Embassy) 1'30"4
Henri Pescarolo (BRM P 160) 1'30"7	

Non partono: Mass, per mancanza di ricambi alle sospensioni, ed Amon, alla cui vettura si rompono i semiassi. Al loro posto partono Edwards e Pescarolo

... e in 9 al traguardo

1. Ronnie Peterson (Lotus-John Player Special 72-Ford) 78 giri in 1.58'03"7, alla media di 129,940 kmh; 2. Scheckter (Tyrrell 007) 1.58'32"5; 3. Jarier (Shadow-UOP) 1.58'52"6; 4. Regazzoni (Ferrari 312) 1.59'06"9; 5. Fittipaldi (Texaco-Marlboro) a 1 giro; 6. Watson (Brabham BT 42) a 1 giro; 7. Hill (Lola-Embassy) a 2 giri; 8. Edwards (Lola-Embassy) a 3 giri; 9. Depailler (Tyrrell 006) a 4 giri.

Battuto un primato

Sulla distanza: Peterson, media 129,940 kmh. Primato imbattuto: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), alla media di 130,297 kmh (1973).

Sul giro: Peterson, in 1'27", media 134,252 kmh. Primato precedente: Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS 72), 1'28"1, media 133,947 (1973).

La nostra pagella dei protagonisti

Peterson, Lauda, Regazzoni, Jarier, Watson ●●●● - Hunt, Hailwood, Scheckter, Fittipaldi, Ickx ●●●● - Hill, Depailler, Pescarolo ●●● - Edwards ●● - Reutemann, Stuck, Beltoise, Hulme, Merzario, Brambilla, Redman, Pace, Schenken, Schuppan, Migault n.c.

La prossima prova del mondiale piloti sarà il Gran Premio di Svezia, in programma il 9 giugno ad Anderstorp

I RITIRI QUANDO PERCHÉ

Beltoise	1. giro	incidente
Hulme	1. giro	incidente
Merzario	1. giro	incidente
Brambilla	1. giro	incidente
Schenken	1. giro	incidente
Pace	1. giro	incidente
Schuppan	1. giro	incidente
Redman	1. giro	incidente
Stuck	4. giro	incidente
Reutemann	6. giro	incidente
Hailwood	10. giro	incidente
Migault	22. giro	incidente
Hunt	28. giro	sospensione posteriore
Lauda	38. giro	accensione
Ickx	40. giro	perdita olio
Pescarolo	60. giro	motore

MONTECARLO - Migliaia di braccia alzate gioiosamente a salutare le Ferrari di Regazzoni e Lauda, già durante il giro di ricognizione, erano diventate selva fittissima e frenetica quando l'avvio della corsa aveva proposto agli occhi in tribuna lo spettacolo consolante di due macchie rosse davanti a tutti.

Regazzoni e Lauda in testa, a guidare il gruppetto che si era subito staccato dal grosso, complice il carambolare di sette macchine già nella prima parte del circuito. E Regazzoni e Lauda che non solo resistevano all'ansimare dietro di loro di Peterson e Jarier, ma che diventavano striscia rossa velocissima e isolata quando Peterson prima e Jarier dopo venivano staccati, per cause diverse di stesso effetto.

E' stato a questo punto, proprio quando le speranze covate a lungo e vissute ed alimentate dalle vicende delle prove, quando queste speranze diventavano co-

copiando i Nuvolari, Moss, Clark, quelli capaci di sopperire con le loro qualità anche alle deficienze del mezzo. Però i tifosi italiani, e non soltanto italiani — ché a sostenere il « Cavallino » erano in molti, anche non dei nostri — i tifosi erano lo stesso tranquilli: Lauda era autoritario e impeccabile, e certo non si sarebbe intorpidito della rinnovata presenza di Peterson alle sue spalle, se lo svedese lo avesse di nuovo raggiunto.

Non c'è stato bisogno di verificare se l'avvenimento poteva prodursi. Peterson ha superato Lauda di slancio, continuando la sua azione, mentre l'austriaco si fermava col motore muto. Era, ancora una volta, il crollo delle illusioni, che stavolta erano alimentate dalle vicende preliminari, e dai risultati di tutta la stagione. Illusioni che non erano solo dei tifosi giunti in Principato a invasione pacifica e rumorosa, ma della gente stessa della Ferrari, che nascondeva l'euforia

PETERSON a prova di errore (le FERRARI no...)

sa concreta, che le migliaia di tifosi della Ferrari, calati a Monaco con ogni mezzo, hanno subito il primo colpo, assistendo attoniti al restar solo di Lauda, con Regazzoni che ricompariva dopo tantissimi secondi trascorsi in ansia e nella rabbia di veder sfilare gli avversari. Era una brutta botta, ma Lauda era sempre lì, stavolta disinvoltamente solo, a guidare la corsa con autorità e con azione impeccabile, senza commettere nessun errore.

Lauda era sempre in testa, e pur nella apprensione di un qualcosa che poteva accadere e che sarebbe stato irrimediabile, la gente ferrariana poteva continuare a godersi la speranza di vedere finalmente un Ferrari vincere su questo circuito.

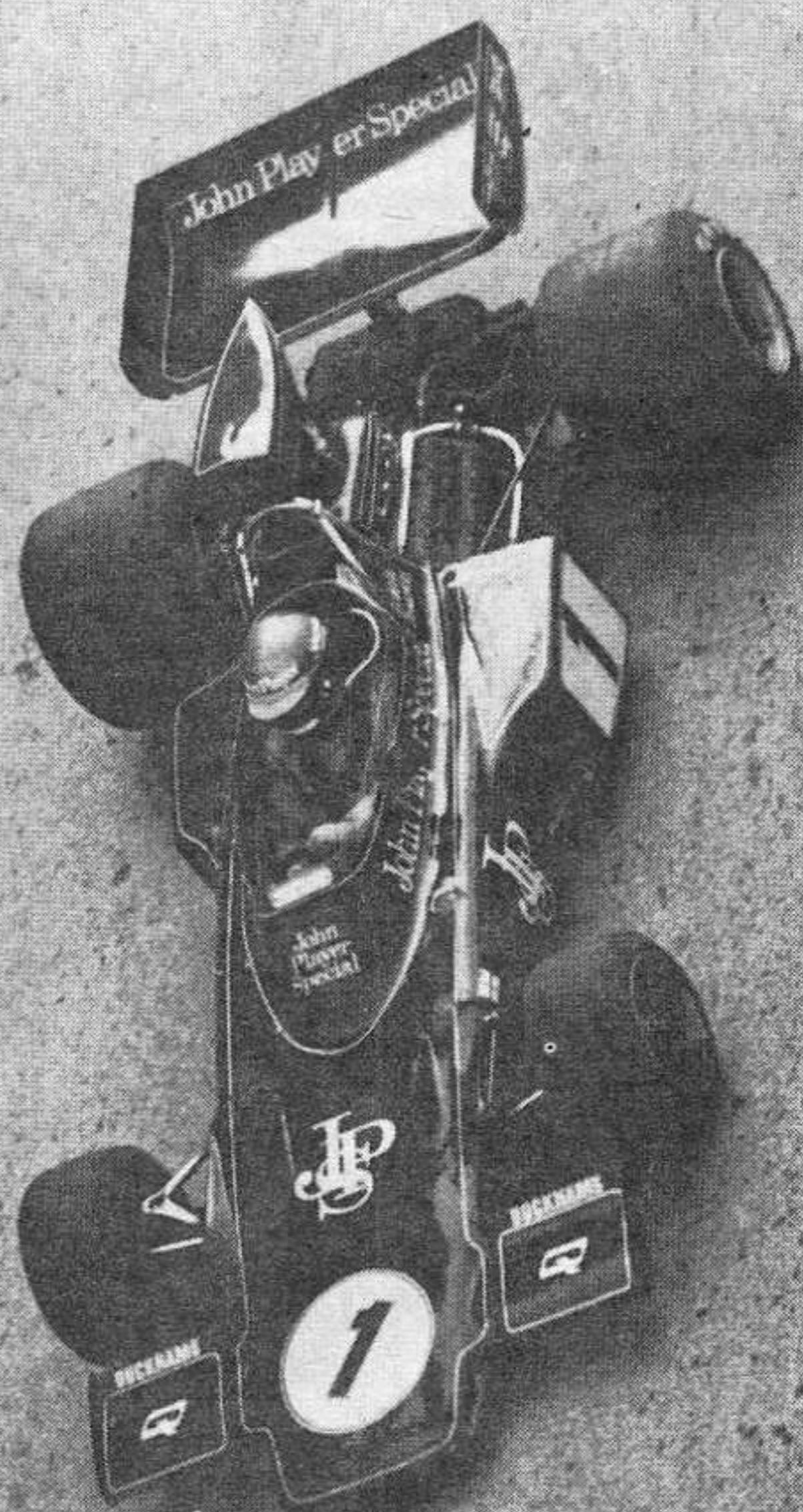
C'era, a guastare un poco la tranquilla euforia dei tifosi italiani, quel Peterson che stava tornando sotto, dopo il suo errore fortunato del sesto giro, dopo che per lui la corsa pareva pregiudicata proprio per l'essere incappato in quello da Stewart dice sia la cosa da evitare come la peste, cioè lo sbaglio che qui non perdona. Questo Peterson favoloso, che guidando una macchina certo non brillante stava

della doppia presenza nella prima linea con l'affaccendarsi in cose che non richiedevano molta concentrazione.

Ha vinto Ronnie Peterson, e gli facciamo tanto di cappello. Sul piano umano è stato lui il più meritevole, perché la macchina che aveva, rispolverata in fretta dopo che la nuova « 76 » aveva procurato soltanto grattacapi, non era certo al vertice tecnico. Come d'altra parte è normale, dato che questa gloriosa Lotus 72, è sulle piste da troppo tempo.

La vittoria quindi se la merita, ma a noi ed a coloro che da questo Gran Premio attendevamo l'involto dei piloti della Ferrari nella classifica del Campionato del Mondo, resta il rammarico di vicende che sono state mortificanti. Niki Lauda ha perduto la gara per il ripetersi di quel fenomeno stranissimo ed incomprendibile che ha già fermato la sua Ferrari a Kyalami. Gli è mancata l'accensione, e pochi minuti dopo che la macchina si era fermata, al capo meccanico accorsi, è bastato premere il pulsante del contatto per riudire il motore cantare.

Clay Regazzoni la corsa l'ha



Anche PETERSON si è girato ed ha perso posizioni come Regazzoni nella prima fase, ma ha rimontato e vinto segnando anche il record sul giro (1'27")

Da questa foto sotto sembra che CHAPMAN avesse presentito la vittoria di RONNIE se non ha snobbato lo svedese come accadeva da qualche tempo

perduta per un suo errore. Non un errore grosso come quello che lo ha privato della vittoria nel Gran Premio d'Italia due anni fa, e che fu proprio grosso, ma un errore di guida che in qualsiasi altro punto del mondo sarebbe stato veniale, anche perché su qualsiasi altro circuito probabilmente le Ferrari di oggi sarebbero state tanto avanti da perdonare anche una cosa del genere, qui questi errori, che sono in altri termini dei difetti di guida, non perdonano, e Regazzoni adesso lo sa bene, avendo dovuto passare dalla esaltante posizione di inseguito a quella scomodissima di inseguitore, con tutte le implicazioni psicologiche che ciò comporta.

La non vittoria della Ferrari, il successo di Peterson, il quarto posto di Regazzoni ed il quinto dell'infelice Fittipaldi, alle prese con una macchina che aveva mali stranissimi, servono comunque egregiamente anche alla Ferrari, oltre che all'interesse del

Mortificatissimo Fittipaldi, che però alla fine ha la soddisfazione del constatare come le sue pene siano state compensate dalle disgrazie dei suoi più diretti rivali nella classifica mondiale. I guai delle McLaren sono stati molteplici, in questa corsa, ma quelli capitati a Fittipaldi sono stati tanti, e non lo si capisce. A lui un circuito come questo piace, e lo dice, ed è per questo che il suo morale era piuttosto basso, prima del via.

Mortificatissimi sono stati anche molti altri, e per noi è spiacevole registrare come Merzario e Brambilla non abbiano potuto correre, nel senso letterale, perché coinvolti nel gran bailamme del primo giro, dovuto di certo alla collisione tra Hulme e Beltoise, non si sa bene per colpa di chi dei due. Come è stato peccato che non si siano visti in gara tanti altri che avrebbero potuto fare cose molto buone.

Carlos Reutemann, nei primi giri, era a ridosso di Jarier e Pe-

Sempre più complessa la classifica del MONDIALE

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONTECARLO	TOTALE
1) FITTIPALDI	—	9	—	4	9	2	24
2) REGAZZONI	4	6	—	6	3	3	22
3) LAUDA	6	—	—	9	6	—	21
4) SCHECKTER	—	—	—	2	4	6	12
5) HULME	9	—	—	1	1	—	11
6) BELTOISE	2	—	6	—	2	—	10
6) PETERSON	—	1	—	—	—	9	10
8) REUTEMANN	—	—	9	—	—	—	9
8) HAILWOOD	3	2	4	—	—	—	9
10) STUCK	—	—	2	3	—	—	5
11) ICKX	—	4	—	—	—	—	4
11) DEPAILLER	1	—	3	—	—	—	4
11) JARIER	—	—	—	—	—	4	4
14) PACE	—	3	—	—	—	—	3
15) MERZARIO	—	—	1	—	—	—	1
15) WATSON	—	—	—	—	—	1	1

Campionato Mondiale 1974, sempre più eccitante.

Stavolta abbiamo avuto il «vincitore nuovo» che attendevamo già a Nivelles. E così la situazione in testa al campionato è sempre più equilibrata. Non saremo certo noi a lamentarcene, come non lo sono le folle di appassionati delle corse che nel mondo seguono gli avvenimenti della Formula Uno. Andremo in Svezia, perciò, sempre con la speranza che venga la vittoria per le macchine rosse, ma anche con l'idea che forse vi troveremo un altro «vincitore nuovo», visto che a Montecarlo insieme con gli uomini della Ferrari e con Peterson abbiamo potuto ammirare la determinazione e l'abilità di Jarier che, di errori non ne ha compiuti e che è stato soltanto attardato nella concitata fase del sorpasso ai ritardatari, quella che aveva permesso a Regazzoni e Lauda di andarsene da soli. Jarier, pur con una macchina che non è ideale per questo tracciato, tanto è lunga, ha tenuto stretta tra i denti la coda delle Ferrari, ed è stato spettacolo da vedere. Anche lui è adesso tra i pretendenti alla vittoria, e non è il solo

terson, e stava facendo una gara molto accorta, attentissimo ad evitare trabocchetti. Non ha potuto far altro che fermarsi, malinconicamente, con la sospensione rotta, quando Peterson lo ha urtato nel momento del suo «errore» iniziale. A pagare per Peterson è stato dunque Reutemann che in questa corsa sperava di poter ritrovare le soddisfazioni che si merita e che dall'Argentina in poi aveva anche trovate.

E non abbiamo visto Stuck, e non abbiamo visto Hunt, salvo che per poco e non nelle migliori condizioni. E così per altri. Abbiamo in compenso visto John Watson correre magnificamente, rimontando moltissimo dopo essere partito molto in basso nello schieramento e quindi essere stato anche attardato dalla gran confusione che si era creata davanti a lui a Sainte Devote.

Watson merita davvero le stelle che gli attribuiamo, e le merita non soltanto per essere riuscito a raggiungere Fittipaldi, dopo un inseguimento fantastico, ma anche per aver saputo dosare la macchina, che non era perfetta nel motore.

Franco Lini



PERCHE' la FERRARI
ha gettato via la vittoria

LAUDA
ha un motore
più potente?



Evviva! Ronnie Peterson, sul podio con Grace, Ranieri e la sua Barbro, alza la grande coppa in segno di giubilo rispondendo all'applauso della folla. Ronnie è il quinto vincitore su sei Gran Premi mondiali, quest'anno

La TOKEN fa causa a Monaco

● La Token asserisce che la sua richiesta d'iscrizione al GP di Monaco è stata respinta proprio all'ultimissimo momento e si dice che si sia rivolta a un legale di Monaco, per intentare causa all'Automobile Club monegasco.

● Il Team Harper si «rinnoverà» con delle Chevron-BMW per Purley e per Quester e, intanto, circolano commenti molto severi sul fatto si sia data una March a Harper.

MONTECARLO - La delusione è stata cocente per le decine di migliaia di italiani giunti a Montecarlo con la certezza di vedere trionfare dopo tanti anni una vettura rossa... Questa volta, come già nel '72 quando Ickx allora con la Ferrari in «pole position» si guardava in cagnesco al via con Peterson e venne infilato da Beltoise, c'è stata una delusione. Allora la beffa fu fatta dal francese, quest'anno invece dallo svedese.

Vero è che le due Ferrari erano in prima fila solo dopo che il sempre favorito Lauda, dopo aver ottenuto le migliori gomme della miscela giusta, le 9896, e aver fatto quel po' po' di tempo che tutti sappiamo, e dopo che Regazzoni infuriato si era scagliato contro i responsabili accusandoli non velatamente di portargli da Maranello delle vetture non perfettamente a punto, ha avuto anche lui l'occasione di poter girare con una macchina come Dio comanda ed è riuscito ad essere in prima fila di fianco all'austriaco.

Avrebbe potuto fare anche meglio Regazzoni se sulla sua strada la arancione vettura di Schuppan non gli avesse fatto perdere del tempo prezioso. Comunque, al via deux voitures rouges in testa.

Chi le scalzerà in un circuito dove è impossibile un sorpasso? Nessuno, giurano tutti, oltre tutto la pista è scivolosa per l'incidente del primo giro, ma... Ma, come ripetutamente hanno fatto notare i responsabili della casa di Maranello, ognuno fa la sua corsa... quindi ognuno per sé e Dio per tutti. Bene: fin dai primi giri Lauda alle spalle di Regazzoni pungola il ticinese che non si sente tranquillo con il compagno di squadra che ad ogni occasione gli tenta di puntare il muso davanti. In più Regazzoni, crediamo di capire, comprende come il suo compagno abbia fra le mani una vettura con il motore chiaramente più potente del suo. Un ex-pilota presente alle prove di venerdì e di sabato ci ha raggiunto lungo il percorso e ci ha fatto notare come la vettura di Lauda disponesse

Un REGAZZONI (ben «controlato» dal d.s.) si è sfogato così:

«Avevo i freni che bloccavano»

MONTECARLO - La Ferrari ha buttato via una vittoria a questo 32. G.P. di Montecarlo: è la nostra opinione ed è anche quello che senza mezzi termini ci dice Regazzoni, sfortuna ed errori hanno fatto sì che il «Cavallino» che non vince qui al piccolo principato dal 1955, sia anche questa volta andato a casa a bocca asciutta... Le due rosse vetture di Maranello avevano spopolato nelle prove e avevano la pole position, molto importante al via. Infatti subito in testa... Ma lasciamo parlare Regazzoni:

«Una partenza io e Niki da manuale, sono andato subito in testa, poi dietro a noi altri è successo qualcosa, al secondo giro abbiamo trovato olio e macchine accatastate dietro il guardrail. Le macchine si sono scomposte ma tutto è andato bene. Io e Niki in testa non avevamo problemi poi improvvisamente le ruote quando frehavo tendevano a bloccarsi, non so per colpa dei freni o dei pneumatici, fatto sta che alla curva del nuovo Gasometro mi sono girato, ho dovuto lasciare passare tutti e ho perso diversi secondi. Quando ho ripreso ero molto indietro, il comportamento della macchina era eguale e non ho potuto tirare eccessivamente. In più nel testa-coda si deve essere staccato anche il seggiolino e ho avuto problemi perché questo si muoveva. Alla fine sono riuscito ad arrivare quarto, sono tre punti in classifica mondiale che fanno sempre comodo, certamente come sono andate le cose, visto le prove, abbiamo perso una bella occasione di vincere, sia io che Lauda...»

«Come giudica Regazzoni questo circuito?»

«Senz'altro pericoloso e inadatto a corrceri con delle F.1. Ma se proprio lo si vuol fare, basta che vengano cambiati i regolamenti, eliminare gli alettoni che ti fanno andare più forte in curva, si andrebbe più piano e le vetture sarebbero più difficili da guidare e ci sarebbe più selezione. Limitare la larghezza dei pneumatici, ma qui i costruttori Firestone e Goodyear si oppongono dicendo che se i

piloti lo impognono loro si ritirano».

Da chi ha buttato via la corsa a chi l'ha vinta, con una macchina vecchia di anni ma sempre valida... Ronnie dei miracoli e la sua 72. Dopo aver ricevuto dalle mani della sempre bella Grace e dal marito principe Ranieri la coppa d'oro che spetta al vincitore, Peterson è sceso dall'Olimpo per fare due chiacchiere con la marea di giornalisti che l'aspettavano. Barbro se lo teneva vicino, mentre Chapman se lo coccolava come un bambolotto e ne aveva ben donde, Ronnie gli aveva portato in casa una vittoria che alla vigilia era molto azzardato prevedere:

«Non ho avuto problemi — ci ha detto Ronnie —. La macchina è stata favolosa. Ho tirato al massimo dal principio alla fine e la mia costanza, assecondata da una 72 favolosa, è stata premiata perché ho vinto. Non posso dire se ce l'avrei fatta a passare la Ferrari di Lauda che era in testa, ma certo che dai box mi avevano segnalato che lo avevo lì a due passi, infatti lo vedevo a metà rettilineo. La mia macchina ha retto al ritmo infernale cui l'ho sottoposta, mentre la Ferrari non ce l'ha fatta... Mi sono permesso il lusso anche di un testa-coda ma ho riguadagnato e vinto. Sembra che basti... Nel ripartire, poi, dopo il testa-coda, Reutemann mi ha toccato e ha rotto una sospensione. Mi dispiace per il Lole, ma non ne ho colpa».

Come vede Peterson il mondiale che si sta «scaldando» dopo Montecarlo?

«Sarà una bella lotta fra noi della Lotus, la Ferrari e la Tyrrell, ma ora che abbiamo rispolverato quel favoloso modello «vecchio» che è la '72, non lo lasceremo per un bel po', credo di potercela fare a vincere qualche G.P. e, perché no, il campionato mondiale».

La Tyrrell con Scheckter ha conquistato il secondo posto. Sono sei punti in classifica mondiale che portano il sudafricano al quarto posto. Scheckter dopo l'arrivo ci ha detto:

«Ho avuto qualche problema con i pneumatici, ma alla fine sono andato be-

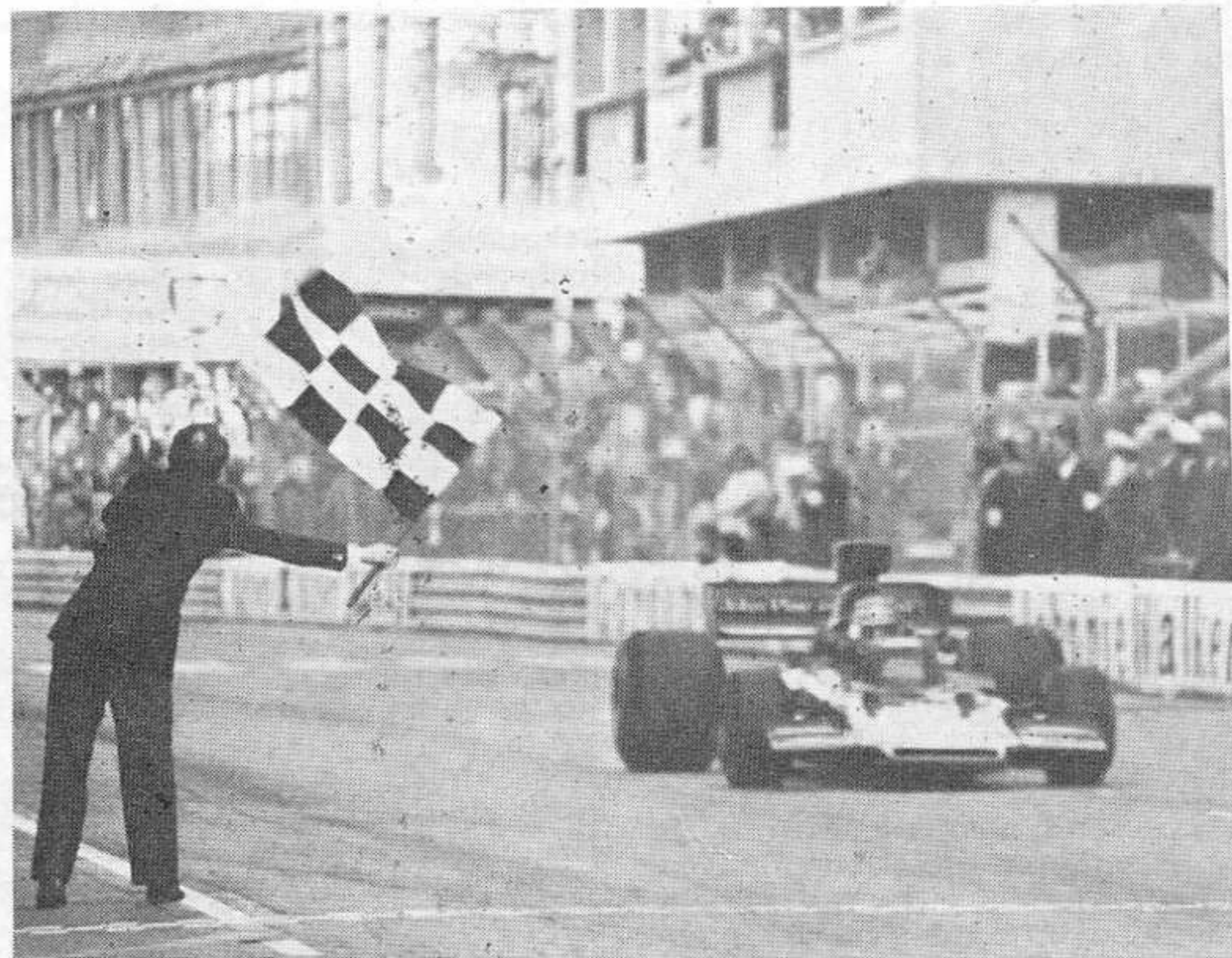
chiaramente di parecchi cavalli in più di quella di Regazzoni.

Li per li non ci abbiamo fatto caso, ma poi alla domenica ai primi giri di corsa lungo la salita di St. Devote, quando abbiamo visto Lauda tirarsi dietro Jarier nella scia di Regazzoni, e abbandonare la scia per cercare di superare il compagno, abbiamo capito che chiaramente il motore dell'austriaco era più potente e non a caso, ma per giustificare una scelta, di quello dello svizzero.

Regazzoni lo conoscono tutti il pilota che è, è andato a guardrail spesso per colpa sua e no; certamente dopo l'incidente in Sud Africa è più calmo e riflessivo, «errori» non ne fa più, ma questa volta continuamente pungolato dal compagno di squadra, si è certamente innervosito. Anche se poi, alla fine lo negherà, aiutato in questo dal DS della Ferrari avv. Montezemolo che gli metteva in bocca le risposte, quando gli abbiamo chiesto perché continuamente si voltava indietro a guardare chi lo seguiva, ben sapendo che era il suo compagno di squadra.

Lauda lo pungolava, e lui si è innervosito, è passato davanti ai box voltato indietro, senza guardare le segnalazioni dei meccanici, ma controllando dove erano i suoi cacciatori, poi prima di ripassare davanti ai box ha fatto un banale testa e coda, identico a quello che farà Peterson, solo che Regazzoni si è forse «scaricato», mentre la grinta di Peterson, favorito anche dal fatto che in quel momento non c'era nessuno, gli ha permesso di riprendere con prontezza, mentre Clay ha dovuto lasciar passare molte macchine prima di riprendere la pista.

Lauda in testa, sembrava gioco fatto, ma in gara la Ferrari è nettamente meno veloce della Lotus di Peterson, mediamente c'è un secondo e mezzo a vantaggio della nera Lotus. Quando Ronnie sta per riprendere la Ferrari, il solito (qualche volta provvidenziale) Dinoplex blocca l'austriaco e la marcia della Ferrari.



Ed ecco l'arrivo, dopo 78 giri la seconda metà dei quali, praticamente, senza storia, dopo l'eliminazione delle due Ferrari di Lauda (ritirati) e di Clay Regazzoni, relegato al quarto posto da quel testa-coda iniziale



Il fenomeno - NIKI visto dall'uomo che l'ha «scoperto»

Nessuno come lui adesso sa sfruttare la FERRARI

MONTECARLO - Jochen Neerpasch segue come una chiocchia su tutti i circuiti il suo pulcino Stuck e anche a Montecarlo il boss della BMW era trepidante ai boxes a seguire le evoluzioni del giovane «piedone» tedesco che, come già nelle altre occasioni, non ha mancato di stupire. Prendendo lo spunto dal fatto che Stuck è la più brillante rivelazione di questo 1974 e dal contemporaneo fatto che Neerpasch fu uno dei più convinti assertori delle qualità di Lauda, quando qualche anno fa creando il reparto competizioni della Ford aveva dovuto scegliere dei piloti da avviare al professionismo, abbiamo rivolto a Neerpasch la domanda che nell'ambiente della F. 1 è sulla bocca di tutti:

«Un altro pilota, come ad esempio Stuck, che sta dimostrando di andare fortissimo, messo in questo momento sulla Ferrari di Lauda otterrebbe gli stessi risultati dell'austriaco?»

«Non credo — dice Neerpasch — non perché non sia convinto delle qualità di Stuck che io ritengo un potenziale campione del mondo ma perché ciò che ha fatto Lauda con la Ferrari è una cosa inimitabile. Niki in questo momento sta mettendo a frutto una esperienza che ha accumulato durante tutto l'inverno nelle lunghe prove di Fiorano. Siccome è un ragazzo che sul

piano delle qualità individuali è dotato, ora in corsa sfrutta il capitale di essere un tutt'uno con la sua vettura. D'altronde, per tagliare la testa al toro, basta guardare le prestazioni di Lauda sono sempre in continuo crescendo, proprio perché della Ferrari lui sa tutto ed è in grado di suggerire ai tecnici come e dove intervenire. Per un pilota questa esperienza è un capitale unico. Il caso di Stuck è diverso. Lui non ha alcuna esperienza e d'altronde alla March non possono permettergli di farsela, quindi per lui ora bisogna solo sperare in exploits parziali, se i tecnici riescono ad indovinare la vettura. Mettendo Hans sulla Ferrari di Niki potrebbe darsi che in qualche occasione Stuck fosse più veloce dell'austriaco, ma sarebbe un fatto del tutto occasionale ed irripetibile perché, alla lunga, Lauda sarebbe sempre più positivo di tutti su quella Ferrari. Questo perché, come ho già detto, Niki oltreché bravo come pilota è anche l'unico a sapere ogni sua piccola sfumatura della Ferrari. Dico di più. Lo stesso Merzario che ebbe modo di iniziare i collaudi della Ferrari del 1974 e che in questo momento è uno dei piloti più in forma, sarebbe in difficoltà a fare i tempi di Lauda, naturalmente sempre per quel fattore dell'affiatamento con la vettura».

t. z.

In una pausa delle prove, Lauda ed il capomeccanico Cuoghi sono al box della Iso. Attualmente, Lauda è forse il miglior «interprete» della 312 B3 perché «sa mettere a frutto — come dice Neerpasch — l'esperienza che ha accumulato durante le lunghe prove invernali svolte a Fiorano

ne e un secondo posto mi soddisfa, dopo la gran paura di questa mattina quando nelle prove libere si è staccato un filo del manometro e ho visto la pressione a zero, ma poi tutto è andato ok. Ho cominciato ad avere confidenza con la macchina, e spero proprio di regalare prima o poi la vittoria al mio patron Tyrrell. Ora le macchine sono a posto e stanno raggiungendo un elevato grado di competitività. Speriamo presto di raggiungere una vittoria, magari cominciando dalla Svezia...»

Lauda, il leader al via di questo G.P. è stato infilato alla partenza da Regazzoni che ha preso decisamente il comando. Lauda in seconda posizione cercava di sorpassarlo, ma non ce l'ha fatta fino a

quando «Rega» non si è girato; poi ha preso il comando. Anche se fino ad ora non lo si sa ufficialmente, il miglior tempo sul giro di Lauda sarebbe stato di 1'29"5, contro l'1'28" con cui girava Peterson. Poi un guasto ha fermato colui che tutti indicano come l'erede del grande Rindt... Ai box, accaldato e coccolato dal d.s. della Ferrari avv. Montezemolo, Lauda ci ha detto:

«Fino a che sono stato dietro a Regazzoni e dopo essere stato in testa, la macchina è sempre andata bene, so di Peterson che rinveniva su di me, ma non temevo che mi prendesse, improvvisamente il solito Dinoplex che già in Sudafrica mi aveva tradito... mi ha piantato in asso. Era un Gran Premio che era ormai

vinto, invece eccoci qui battuti, speravamo in qualcosa di più invece...»

Un altro dei potenziali campioni del mondo che aspirano ad esserlo quest'anno, Fittipaldi, è giunto solamente quinto, due punti in classifica che gli permettono di guidare il mondiale con proprio due punti di vantaggio su Regazzoni. Finita la corsa, nella marea di folla che ha invaso la pista, abbiamo chiesto a Fittipaldi come mai si è classificato ad un giro:

«I soliti problemi che già avevo in prova mi hanno bloccato anche qui. La macchina andava via da tutte le parti, e non riuscivo a tenerla in pista, certo che la differenza c'è. Speriamo di metterla a posto per la Svezia la mia McLaren: ho voglia di vincere».

Jarier, con la Shadow, è il vincitore del «Prix Rouge e Blanc» di Montecarlo, e terzo con la nera Shadow n. 17... da far venire i brividi.

«Essere terzo a Montecarlo è meraviglioso. Ho approfittato del testa-coda di Peterson per passarlo e accodarmi a Lauda, poi incidentalmente in una curva girando il volante ho spento per un attimo il motore toccando l'accensione, ho perso qualcosa e mi hanno passato Peterson e Schekter, problemi ai pneumatici che si rompevano a pezzetti non mi hanno permesso di attaccare per cercare la seconda posizione, non dico la prima, perché oggi Peterson era un mostro».

Giancarlo Cevenini

PAGATI subito i 25 al via!

MONTECARLO - Venticinque al via e sono una esagerazione in un circuito stradale attorniato in ogni dove da guardrail! Pochi momenti prima del via viene annunciato il forfait di Mass che ha problemi con le crocere dei semilassi che si rompono e non ne hanno di riserva. Può prendere il via invece Pace a cui Surtees

10. giro

Regazzoni
Lauda
Jarier
Scheckter
Hailwood
Peterson
Hunt
Fittipaldi
Ickx
Watson

20. giro

Regazzoni
Lauda
Jarier
Peterson
Scheckter
Hunt
Fittipaldi
Watson
Ickx
Hill

30. giro

Lauda
Peterson
Scheckter
Jarier
Regazzoni
Fittipaldi
Watson
Ickx
Hill
Depailler

40. giro

Peterson
Scheckter
Jarier
Regazzoni
Fittipaldi
Watson
Hill
Depailler
Edwards
Pescarolo

50. giro

Peterson
Scheckter
Jarier
Regazzoni
Fittipaldi
Watson
Hill
Depailler
Edwards
Pescarolo

so» si intraversa, Merzario che gli è dietro frena e succede l'ammucchiata. Sette vetture sono coinvolte mentre il brivido corre lungo la spina dorsale dell'elegante pubblico assiso alle finestre dell'Hotel de Paris. Le vetture sono quelle di Merzario, Brambilla, Beltoise, Hulme, Pace, Schenken, Redman e Schuppan; sono gravemente incidentate ma i piloti sono indenni.

Beltoise raggiunge i box a piedi e ammette la sua colpa; anche gli altri piloti ci raccontano come è successo, e le versioni sono

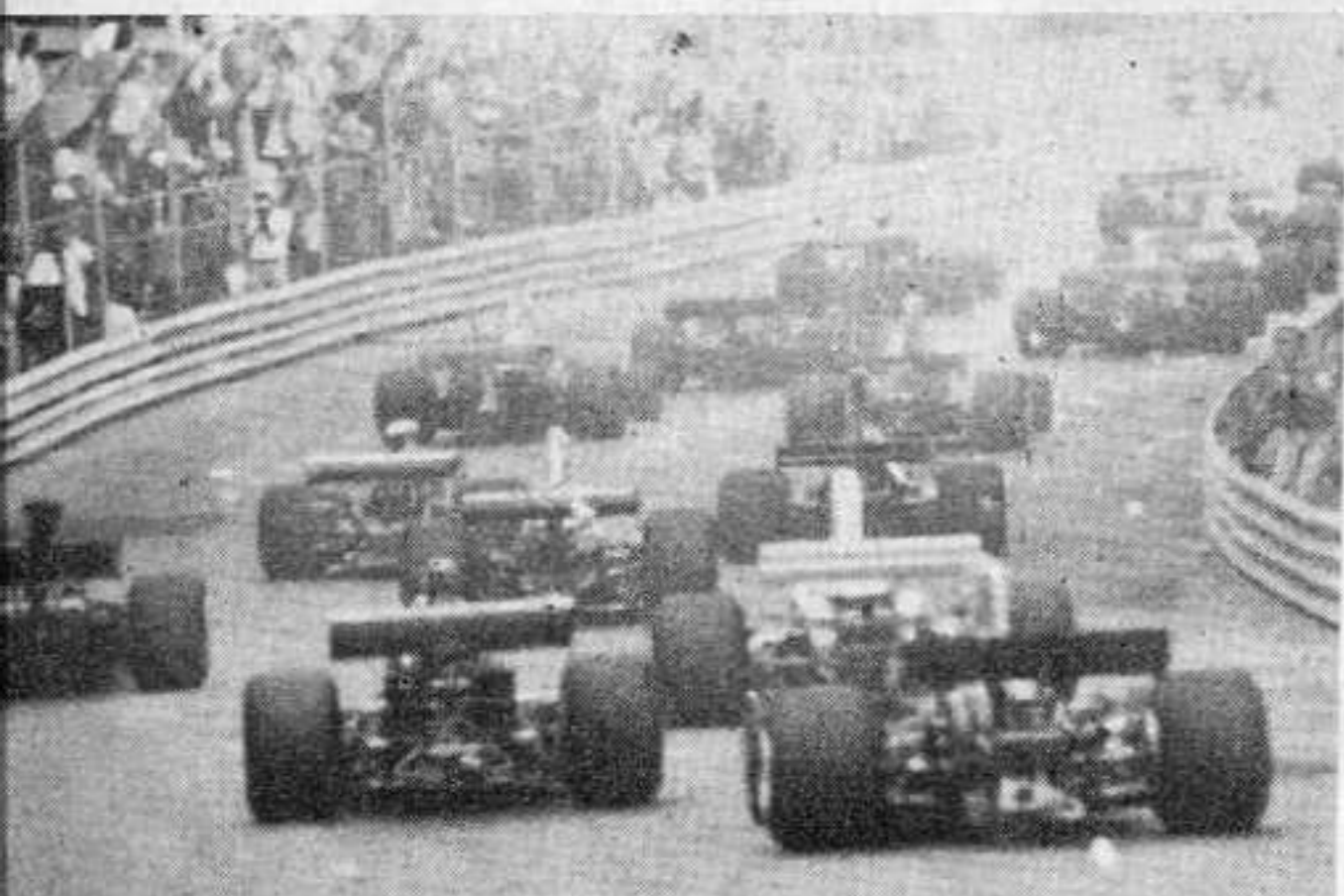
eguali per tutti.

Al termine del primo giro passa in testa Regazzoni seguito da Lauda, Jarier, Peterson, Reutemann, Scheckter, Hunt e Hailwood.

Al quarto giro è uscito di scena Stuck che è stato messo fuori causa da Hunt che lo ha urtato prima della curva del Portier: Stuck urta il guardrail, la macchina è distrutta ma il tedesco, uno dei più forti giovani del momento, è indenne. Subito dopo anche Hailwood esce di pista prima del Casinò, tocca il guard-

rail pesantemente con la su McLaren ma non si fa fortunatamente nulla.

Intanto la marcia delle due Ferrari procede, regolare con Lauda che tenta ripetutamente, in virtù di un motore migliore, di passare Regazzoni e nella manovra si porta dietro Jarier. Fittipaldi non sta brillando, e al termine del ventesimo giro con sempre le due Ferrari di «Rega» e Lauda in testa, egli è solamente settimo, chiaramente in difficoltà con una macchina che non sta in strada.



A sinistra, pochi attimi prima del via si sgombera la pista. Dietro a Regazzoni, il posto lasciato vuoto da Depailler, che partirà ultimo. Le vetture sono appena scattate, che già succede il pariglia. Sopra, la McLaren di Hulme ferma contro il guard-rail; poco più avanti si creerà il « mucchio »

ha trovato delle crocere, reminiscenze di quando correva con la Honda. Non parte neppure Amon che si è accorto che i suoi semilassi non sono in grado di sopportare le sollecitazioni, quindi entrano Pescarolo ed Edwards.

Due Ferrari in prima fila al via, sembra fatta. Depailler ha dovuto cambiare il motore rotti nelle prove libere di mezz'ora in mattinata, al via ripiegherà poi sul muletto perché si è rotta la pompa della benzina.

Eccezionale il via con Regazzoni che prende subito la testa. Siamo su per la salita di St. Devote, nel plotone in fondo vediamo un ondeggiare pauroso ma non succede nulla, per ora. Le venticinque macchine passano in un rumore assordante, due Ferrari sono in testa e il pubblico, di circa centocinquanta persone, è già in delirio.

Iniziano subito le emozioni, infatti Beltoise prima di arrivare al Casinò tocca Hulme (lo aveva già toccato anche prima), l'« or-

Merzario & Brambilla 500 metri!

MONTECARLO - Molti gli incidenti di questo 32. GP, tutti risolti però senza danni fisici alle persone.

Ha iniziato nelle prove venerdì il pilota della Ferrari Lauda che, sbagliata la curva all'uscita della chicane alla piscina, tocca con la ruota anteriore sinistra il guard-rail, viene catapultato dall'altra parte della pista, come leggete a parte.

All'inizio della gara subito dopo appena 500 metri succede il caos. Hulme, toccato da Beltoise si intraversa alla fine della salita di St. Devote. Chi gli è dietro frena disperatamente ma vi è un grosso groviglio di auto, esattamente otto che rimangono inutilizzate. Sono quelle di Merzario, Brambilla, Beltoise, Hulme, Pace, Schenken, Redman e Schuppan. I piloti sono illesi. Dopo appena quattro giri Stuck, che era rimasto nel groviglio ma ne è uscito indenne assieme a Ickx, che ha avuto un baffo piegato, si tocca con Hunt nella discesa verso il Portier e finisce contro il guard-rail. La sua macchina si rialza, cade, è molto danneggiata, ma il pilota è indenne.

Intanto nei primi giri anche Reutemann si era dovuto ritirare per un « bisticcio » avuto con Peterson che, giratosi alla curva del nuovo gasometro, nel rientrare in pista toccava l'argentino rompendogli la sospensione posteriore sinistra. Ultimo della serie Migault che prende troppo allegramente la chicane e danneggia seriamente la sua vettura rimanendo illeso.

Arriva uno dei momenti «clou» al 21. giro, quando Regazzoni si gira alla curva del nuovo gasometro, forse perché innervosito da Lauda che alle spalle tenta di passarlo. Guida ora la corsa Lauda, seguito da Jarier, Peterson e Scheckter. Regazzoni è finito ottavo. Al venticinquesimo giro sempre in testa Lauda, che ha un vantaggio di 4" su Peterson e di 7" su Jarier che ha perso la seconda posizione.

Peterson, che era stato protagonista di un testa-coda al nuovo gasometro ed era finito nei primi giri all'undicesimo posto, è autore di una rimonta formidabile, ed ora alita il fiato sul collo del ferrarista che guida la corsa. La rimonta di Peterson la si può così sintetizzare: terzo fino al quinto giro, scende all'undicesimo posto al sesto giro, è quinto al diciassettesimo, quarto al 20., terzo dal 21. al 24., secondo al venticinquesimo (e primo al 78.).

Le posizioni non cambiano fino al 28. giro, quando si deve

60. giro

Peterson
Scheckter
Jarier
Regazzoni
Fittipaldi
Watson
Hill
Edwards
Pescarolo
Depailler

70. giro

Peterson
Scheckter
Jarier
Regazzoni
Fittipaldi
Watson
Hill
Edwards
Depailler
Pescarolo

Uscito fuor del pelago alla riva, si sentiva JODY SCHECKTER

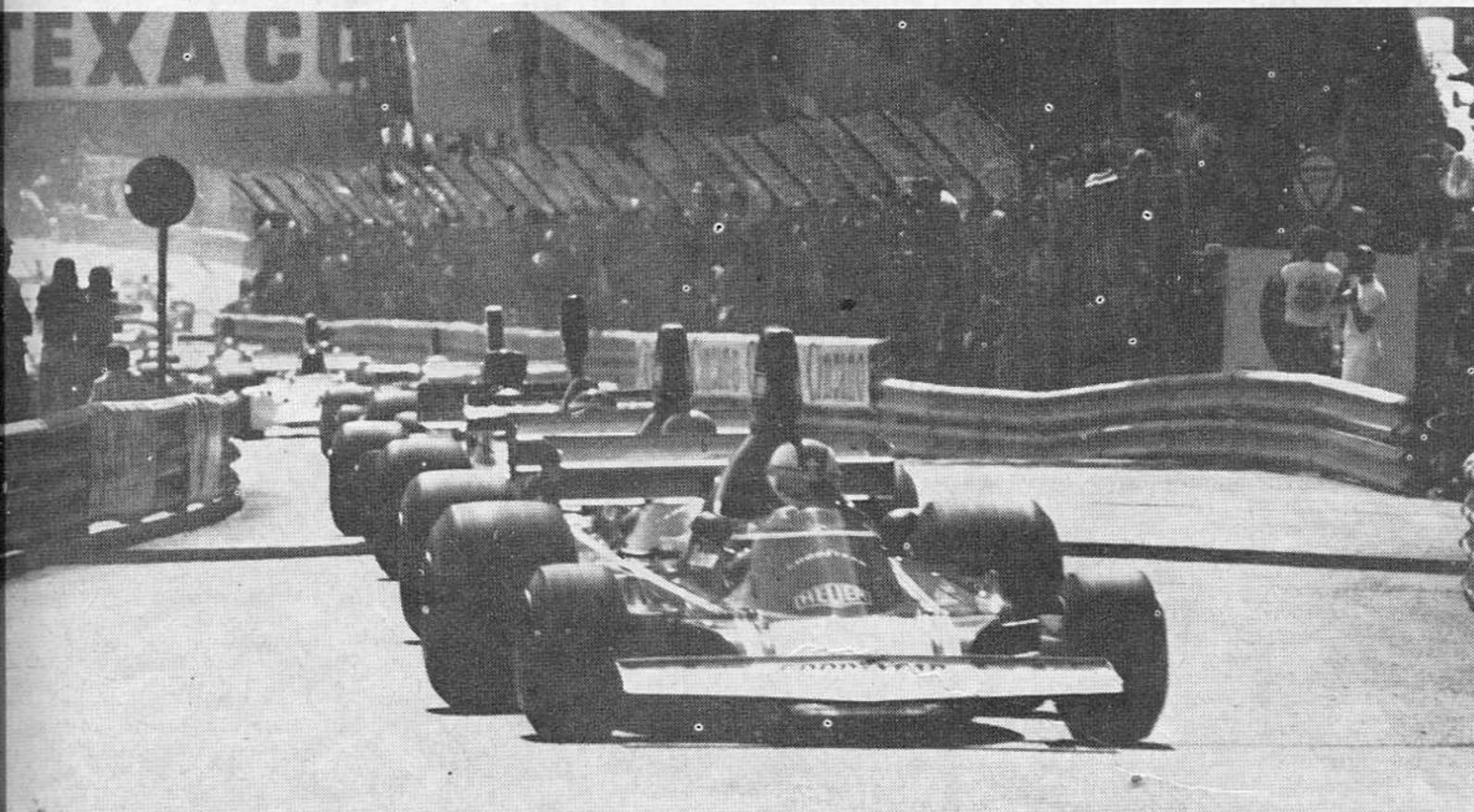
MONTECARLO - Anche se anacronistico e tenuto in piedi più da una accorta scenografia commerciale e pubblicitaria che da un suo effettivo valore, il circuito di Montecarlo rappresenta per ogni pilota quello che la Scala è per un cantante, vuoi perché la leggenda dice che chi va forte a Montecarlo è un vero campione, vuoi perché la corona di guard-rail che incornicia il percorso rende estremamente difficile la guida impegnando allo spasimo il fisico. Il fatto è che a Montecarlo ci tengono tutti a correre.

vanti alle ruote, poi fisicamente è come un altro mondo con tutte quelle frenate ed accelerazioni. Il collo alla fine sembra che ti si stacchi. Però debbo essere onesto e dire che guidare a Montecarlo è veramente una soddisfazione».

Molto più espressivo Stuck:

«Corro a Montecarlo perché non sono nella GPDA altrimenti se fossi membro dell'Associazione e fossi coerente con me stesso, su e giù per queste stradine non ci verrei nemmeno con la bicicletta.

fermare Hunt con una barra di torsione rotta; il vantaggio di Lauda sul formidabile Peterson è di due secondi, poi improvvisamente l'austriaco passa davanti ai box con il motore che «rata». Si pensa che sia una candela sporca, ma non ripassa la rossa Ferrari, è la nera Lotus (vecchia, ma sempre O.K.) che con Peterson prende il comando per non abbandonarlo più. Il solito Dinoplex ha bloccato Lauda nella cavalcata verso il secondo GP che voleva vincere. Era proprio quello più prestigioso di



Jackie Stewart intervista Scheckter, suo sostituto nel team Tyrrell



A sinistra, Regazzoni, Lauda, Jarier e Peterson in fila indiana. Sopra, la Surtees di Pace e la Iso di Merzario inutilizzabili. Sotto, uno «strano» gesto dell'effervescente Villaggio



tutti quello che è sfuggito a lui e alle Ferrari.

Il GP non ha più storia. Si capisce che solo un guasto può tarpare le ali a «Ronnie dei miracoli», infatti al quarantesimo giro il vantaggio su Scheckter, che ha preso la seconda posizione a sfavore di Jarier al 31 giro, è di 11", Jarier è a 25" mentre Regazzoni è a 37". Si spera nel clan italiano che «Rega» ce la faccia ma è impossibile. Alla fine Clay sarà solo quarto.

Watson con la Brabham BT 42 è autore di una corsa regolare e molto veloce che lo porta ad essere sesto assoluto, mentre Fittipaldi arranca faticosamente davanti a lui con la McLaren-Marlboro in difficoltà. Saranno tutti e due classificati ad un giro.

Peterson sale sul podio a ricevere dal Principe Ranieri il premio, quando già il suo compagno (molto bistrattato) Ickx se ne è andato da un pezzo dopo una penosa esibizione. Ma non per colpa sua.

Giancarlo Cevenini

Per la gara di quest'anno il premio di deb della corsa va senz'altro a Jody Scheckter:

«Ragazzi che impresa — dice il sudafricano arrivando secondo al termine — è una cosa da non credere. Qui dentro si cambia il concetto di ciò che vuole dire andare forte, tenere giù il piede non significa niente. Ad un pilota si richiede prima di tutto una immensa tecnica di guida per sfiorare quegli accidenti di guard-rail. Poi 78 giri chiedono al tuo fisico tutto quello che è capace di dare come resistenza e come concentrazione, quando tagli il traguardo è come vedere la riva dopo aver nuotato per ore».

Quasi identico anche il commento di Depailler:

«Credevo di conoscere Montecarlo perché ci avevo corso in F. 3 ma adesso mi accorgo che con la F. 1 è tutta una cosa diversa. Innanzitutto la pista diventa molto più piccola ed i guard-rail te li vedi sempre da-

«Premesso questo debbo dire che invece il circuito mi è piaciuto da impazzire. Fino ad oggi credevo di odiare le piste lente invece adesso ho scoperto che mi piacciono. Sarà probabilmente perché a Monaco sono venuto scortato da tutta una serie di consigli che mi ha dato mio padre e all'atto pratico ho scoperto che anche se molte cose sono cambiate dai suoi tempi ai miei, a Montecarlo è sempre tutto eguale».

«E' duro per il fisico — dice Edwards, uno dei deb ripescati all'ultimo momento per il forfait di Amon — con la F. 1 si deve essere concentrati al massimo dal primo all'ultimo metro di corsa altrimenti c'è un guard-rail a ricordarti che ti sei distratto. Però pensandoci bene qual è il circuito che non è duro con la F. 1?».

«Il tracciato è bello — dice Brambilla il deb di casa nostra — però oltre che a guidare bisogna non pensare a niente co-

munque anche se stanca molto per la concentrazione, debbo dire che è una bella pista dove per andare forte non ci si può attaccare al motore o altri particolari, ci vuole proprio il piede».

«Bisogna essere completi — dice Watson — sia dal punto di vista del fisico che da quello della tecnica di guida, una volta che ci sono queste premesse allora si può andare a vedere la competitività della vettura».

«E' fantastico — dice Migault — qua dentro se non si è campioni non si va forte».

«Bella come pista — dice Schuppan — ma vale la pena che uno dimostri di avere talento per arrivare alla F. 1 e che i costruttori spendano centinaia di milioni per spremere i cavalli dai motori perché poi gli uni debbano fare la corsa a chi sbaglia guard-rail e gli altri vedano le loro vetture impiegate al cinquanta per cento delle loro possibilità?».

t. z.

Se l'è presa con i
meccanici, ma...

Subito la rabbia di CLAY

MONTECARLO - Regazzoni arrabbiato nella prima giornata di prove. Ce l'aveva con i meccanici perché sulla sua macchina non erano stati regolati bene i freni. « Visto che non è la prima volta che succede, speriamo che da adesso in avanti quando a Fiorano montano dei pezzi nuovi sulla macchina li collaudino anche. Non capisco poi perché queste cose capitano solo a me... ».

• La prima giornata di prove è stata un calvario per Regazzoni, che ha potuto fare solo 10 giri in un'ora e mezzo di prove, dopo i freni che erano decisamente da mettere a posto, a Clay si è rotto un ingranaggio del cambio che è stato cambiato in serata dai meccanici.

• Ickx aveva uno degli ultimi tempi in prova dopo la prima giornata di prove ufficiali. « La JPS 9 non credo sia possibile adoperarla in gara, abbiamo portato quindi la vecchia 72, ma prima la pompa dell'olio poi quella della benzina non mi hanno permesso di girare... speriamo sia finita con questa jella... ».

• « Non correrò più per quest'anno con la vettura del '74 di Chapman — ci ha detto Peterson — perché la messa a punto della nuova vettura ci fa perdere punti preziosi in classifica. Forse siamo ancora in tempo per vincere il mondiale, ma con la 72... provo domenica cominciando da Montecarlo ». E ha avuto ragione lui.

• Vittorio Brambilla con la March-Beta, il primo giorno di prove ha accusato problemi di surriscaldamento dell'acqua, quando quest'ultima è stata aggiunta ha avuto dei problemi alla pompa della benzina, finalmente ha potuto girare in pace per la seconda tornata di prove realizzando un buon tempo: « Soprattutto ho imparato il circuito... » ci ha detto il monzese, che si è visto arrivare qui a Montecarlo una folta schiera di fans.

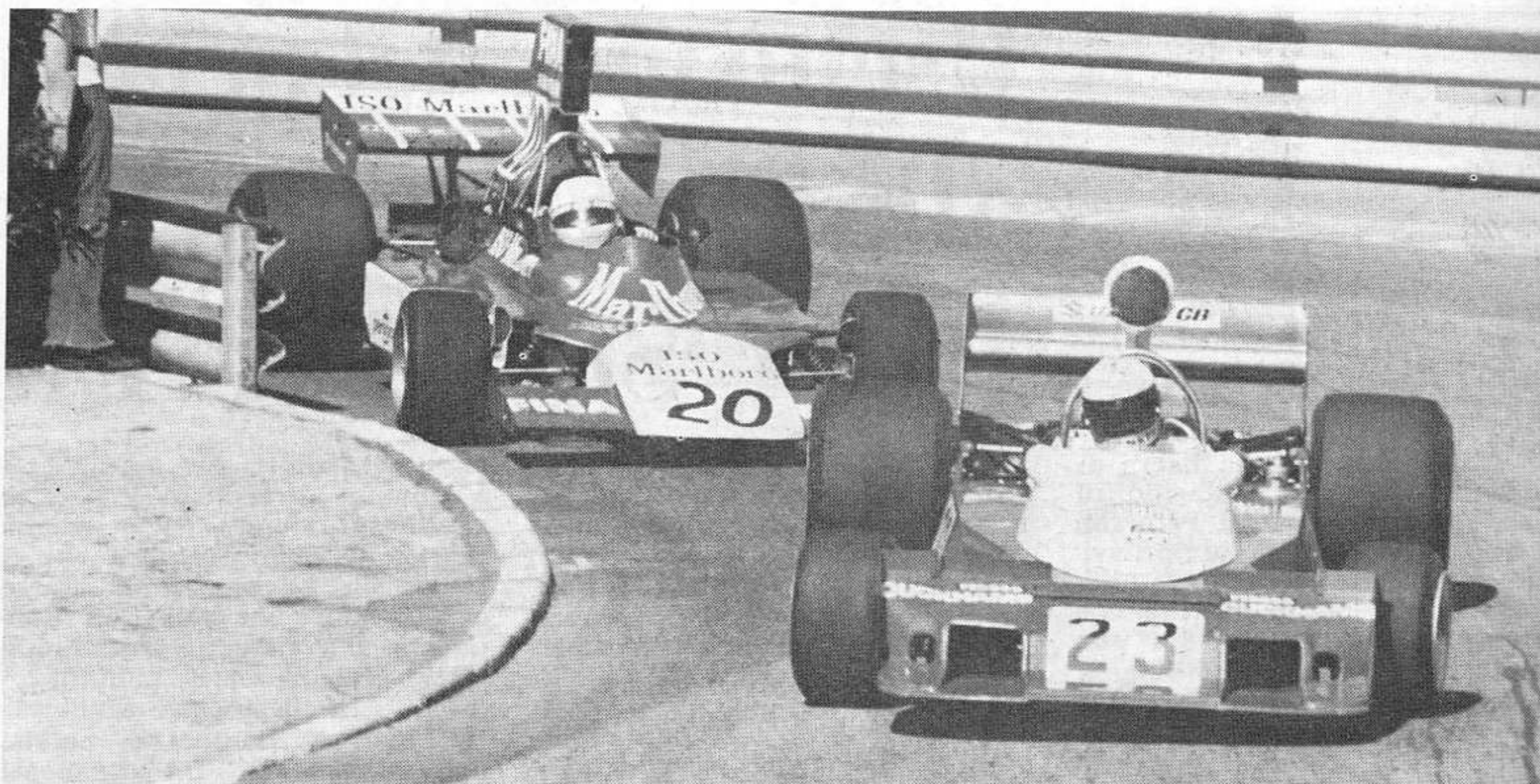
• La TV italiana aveva predisposto una ricognizione sul circuito di Montecarlo con una cinepresa messa sulla Ferrari di Regazzoni. Non si è potuto far nulla per l'opposizione decisa di Ken Tyrrell, che ha destato meraviglia, in quanto fino all'altro anno il suo pupillo Stewart, invariabilmente, per il suo amico regista Polanski nei circuiti più interessanti filmava i percorsi. Il giorno dopo sulla Shadow di Redman ha fatto un bel giretto una cinepresa di una compagnia americana senza che nessuno dicesse nulla.

• Jarier sulla sua Shadow ha fatto montare due barre antirullo anteriormente dopo che a Nivelles con una sola si era trovato a disagio. Il francese dispone qui a Montecarlo di due versioni della sua macchina, la DN3 normale e una a passo accorciato di 12 cm che dovrebbe essere più adatta su questo circuito.

• Erano iniziate male le prove di Jarier, infatti il francese si è trovato con il cambio la cui leva non corrispondeva con le marce effettivamente inserite, accortosi dell'errore e cambiato il cambio Jarier ha ottenuto l'ottavo tempo.

• Fittipaldi aveva anche lui due McLaren a disposizione, quella normale con cui ha vinto a Nivelles, e una a passo più corto di 8 cm, tutte e due hanno però lo stesso problema: non hanno stabilità in curva...

g. c.



Durante le prove, alla chicane della piscina ecco Tim Schenken con la Trojan precedere la Iso di Merzario. In corsa, poi, entrambi saranno costretti ad un subitaneo ritiro per la collisione multipla avvenuta al primo giro

Ripetuti guai vecchi ma viste anche prodezze nuove nelle prove che hanno visto crollare il « muro » STEWART

Dalla « picchiata » di LAUDA alla ribellione di MASS

MONTECARLO - Tre sessioni di prova, secondo le abitudini monegasche, con quella del venerdì a ore molto mattiniera, e quella del giovedì che è stata ritardata dopo che Graham Hill ed il segretario della CSI, Leguezec avevano richiesto alcune modifiche ai dispositivi di sicurezza, specialmente alla sistemazione dei guard-rails alla chicane, che resta il punto più delicato del tracciato.

Ovviamente la prima giornata è stata dedicata alla scelta delle varie regolazioni, sospensioni, rapporti, carburazione, mentre anche i tecnici delle case di pneumatici avevano il loro da fare a stabilire sulla base delle indicazioni dei piloti e dei tempi ottenuti, oltre che delle usure e delle temperature di esercizio.

La miglior prestazione l'ha comunque ottenuta Niki Lauda con la Ferrari, a conferma delle eccellenti condizioni della macchina che ha avuto bisogno soltanto delle regolazioni localizzate normali. Lauda ha anche provato ad andare più forte, ma poco prima della fine delle prove ha avuto un piccolo incidente nella variante della piscina, toccando un guard-rail e rimbalzando dall'altra parte, sotto gli occhi e l'obiettivo del nostro Cevenini.

Le conseguenze dell'incidente sono state però più gravi del previsto, perché all'esame successivo si è visto che la scocca ne era rimasta danneggiata e così è stato necessario telefonare subito a Maranello per far giungere una scocca nuova in modo da poter disporre sempre della terza macchina. Necessità che è particolarmente sentita a Montecarlo, perché le possibilità di danneggiamenti delle vetture sono molte.

Da segnalare che la Lotus ha portato soltanto due esemplari della « vecchia » 72 ed uno della nuova 76, cioè la JPS 9, che Ickx ha accettato di provare. Tuttavia è stato chiaro che le maggiori cure erano state date alla macchina di Peterson e che quella di Ickx non era molto a suo agio, anche se visivamente si poteva constatare come anche la macchina di Peterson non fosse molto a posto. Ickx ha lamentato inconvenienti alla pressione dell'olio sulla macchina nuova e irregolarità nella pressione della benzina su quella vecchia, per cui i suoi tempi sono stati molto modesti.

Sulla Lotus 76 sono stati sperimentati dei dischi freni di composizione differente, marcati con una serie di vernici termoreagenti in modo da poter constatare a quali limiti di temperature di esercizio fun-

zionavano.

Sulla Shadow di Jarier è accaduto uno dei fatti più curiosi che possono avvenire nelle corse: i meccanici si erano sbagliati grossolanamente nel montaggio del cambio, e così Jarier si è ritrovato con i rapporti della terza al posto della quarta e con quelli della quinta al posto della quarta. Brambilla aveva rapporti corti ed anche una perdita di acqua che lo ha tenuto fermo per parecchio. Hulme ha rotto il motore quasi subito ed anche lui ha dovuto fermarsi.

Sulla macchina di Fittipaldi sono stati montati due « antennini » posti ai lati estremi del musetto, a mo' di segnastrada, per dare al pilota la sensazione esatta della posizione rispetto al guard-rail. La macchina di Fittipaldi, come già a Nivelles, aveva una tenuta di strada approssimativa, ma al contrario che in Belgio qui non sono riusciti a migliorarla, nonostante le molte prove. E' probabile che le modifiche all'avantreno apportate in vista del resto della stagione siano poco felici, come si era anche visto durante le prove private al Nurburgring.

Da segnalare che la Iso di Merzario aveva lo stesso inconveniente delle ultime gare, con il motore che funzionava a intermittenza e soprattutto senza progressione, e che Jochen Mass ha dovuto fermarsi per aver rotto un semiasse. Le BRM avevano tutte il motore vecchio tipo, il che significa che il nuovo provato da Pescarolo a Nivelles deve aver qualche guaio che ne limita la resistenza.

Le prove del venerdì al mattino presto, sono state quelle più importanti, ai fini dello schieramento di partenza, perché con le buone condizioni di temperatura e di pista sono stati possibili tempi di rilievo, salvo ovviamente per coloro che avevano qualche cosa da sistemare.

Lauda ha ottenuto il tempo che rimarrà il migliore in assoluto e Peterson gli è andato vicino, però di mezzo secondo solo. Gli esclusi dai tempi di rilievo sono stati parecchi, come ad esempio Regazzoni che non ha potuto disporre delle gomme speciali da tempo che la Good-year ha portate in numero limitato.

Alla fine sono stati diramati tempi ufficiali che molti hanno contestato, soprattutto perché quello di Schuppan appariva inverosimile. Un successivo controllo accurato effettuato sul magnetoscopio della Longines, ha permesso di ridimensionare la prestazione di Beltoise e di Schuppan. I tempi effettivi sono quelli

che vedete nella nostra tabellina.

In questa sessione è stato possibile osservare le macchine impegnate al limite e le nostre conclusioni sono che:

• Le più equilibrate complessivamente sono le Ferrari e la Hesketh • La Ferrari ha sempre un leggero sottosterzo • Le Shadow sono decisamente troppo lunghe e quindi a disagio su questo circuito tortuoso • Le Lotus e le Surtees hanno gli alettoni molto flessibili e quindi di efficacia mutevole • Le McLaren di Hailwood e di Hulme sono molto composte, quella di Fittipaldi caratterizzata da una evidente instabilità del treno anteriore, che costringe il pilota a molte acrobazie • Hailwood è decisamente negato per i circuiti con troppe curve strette e lente, sulle quali è continuamente in « remata » • Le BRM conservano la caratteristica negativa di avere troppo rollio, anche sulla macchina nuova pur se è migliore della vecchia.

Le prove finali del Sabato hanno permesso anche a Regazzoni di andare fino in fondo, e lo svizzero ha ottenuto il miglior tempo della giornata, leggermente superiore a quello di Lauda nel giorno precedente. La sua è stata una bella prodezza perché la pista era certo in condizioni peggiori, ed infatti hanno potuto migliorare i loro tempi soltanto coloro che prima avevano avuto delle reme. Tra questi appunto Regazzoni e Carlos Reutemann, la cui Brabham era finalmente a posto, anche se non perfetta.

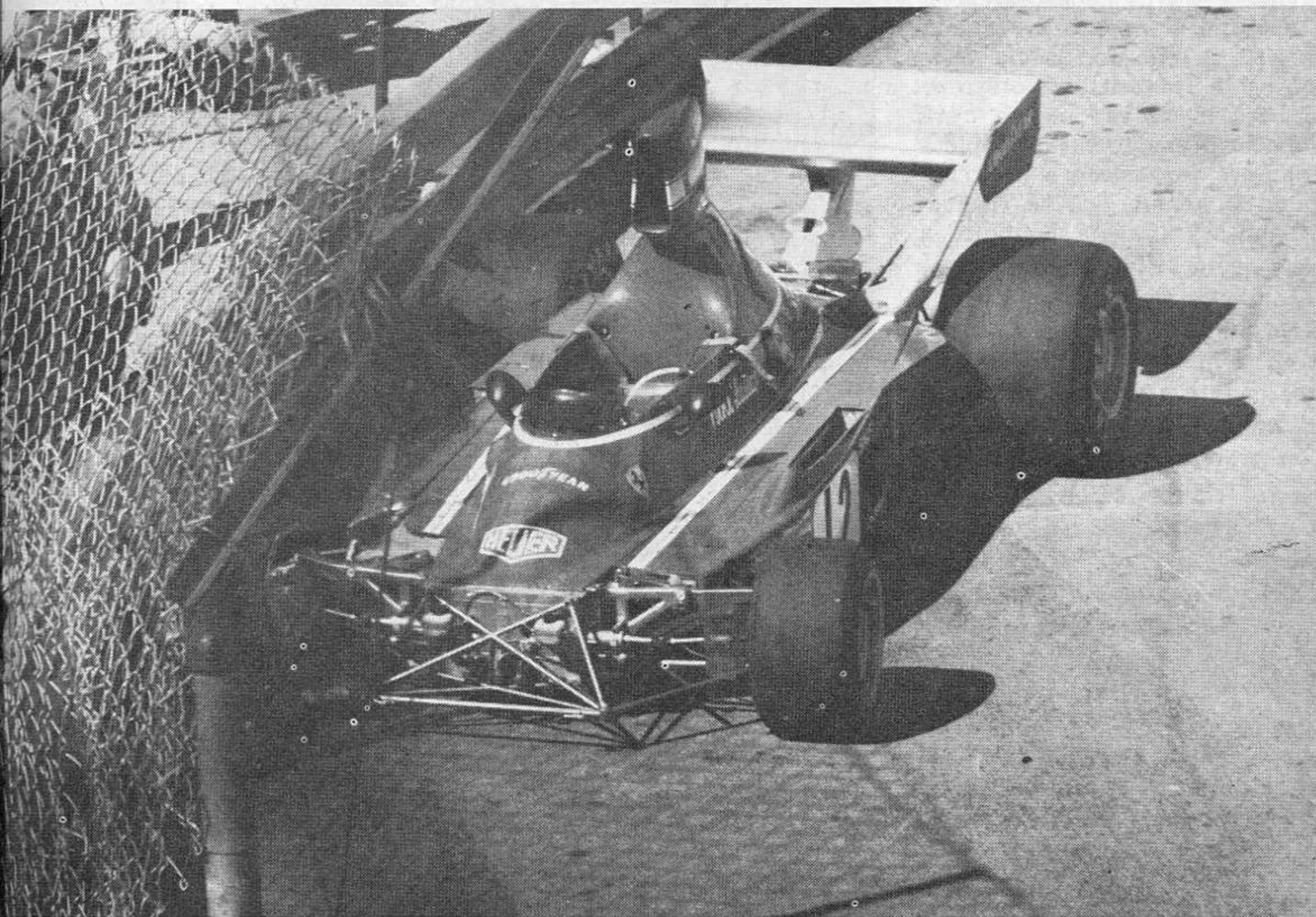
Migliorato anche Merzario, che aveva finalmente scoperto il perché della non progressività del motore. I meccanici avevano montato sulla pompa dell'iniezione una camma di azionamento che era adatta ai circuiti molto veloci sui quali conta poter disporre immediatamente di tanta potenza, a scapito della progressività.

Da segnalare che Hunt ha rotto il cambio proprio mentre si apprestava a tirare a fondo e che Mass ha rotto ancora una volta il semiasse posteriore di destra, stavolta con conseguenze più marcate perché il forte scuotimento che ne è risultato ha fatto rompere il portamozzo, proprio sul rettilineo davanti alle tribune. Mass era ovviamente molto arrabbiato di questa serie di rotture, ed ha deciso di non correre a Montecarlo, riservandosi di tornare in pista quando la sua macchina sarà dotata della nuova trasmissione che è stata montata sulla macchina di Pace.

f. l.

La «3 GIORNI» di prove

Pilota	Vettura	Giovedì	Venerdì	Sabato
Lauda	Ferrari 312 B3	1'28"4	1'26"3	1'26"8
Regazzoni	Ferrari 312 B3	1'30"7	1'27"5	1'26"6
Regazzoni	Ferrari 312 B3 T	—	—	1'37"3
Peterson	JPS Lotus mk. 9 - Ford	1'29"5	—	—
Peterson	JPS Lotus mk. 72 - Ford	—	1'26"8	1'26"8
Depailler	Tyrrell-Ford 007	1'29"4	1'27"1	1'28"0
Scheckter	Tyrrell-Ford 007	1'32"0	1'27"1	1'27"2
Jarier	UOP-Shadow DN 3 - Ford	1'30"3	1'28"3	1'27"5
Hunt	Hesketh-Ford 308	1'31"6	1'27"8	1'28"9
Reutemann	Brabham-Ford BT 44	1'31"0	1'28"8	1'27"8
Stuck	March-Ford 741	1'30"5	1'29"2	1'28"0
Hailwood	McLaren-Yardley M23-Ford	1'29"5	—	1'28"1
Hailwood	McLaren-Yardley M23 T	—	1'28"4	1'28"1
Beltoise	BRM P 201	1'28"9	1'28"5	1'28"1
Beltoise	BRM P 201 T	—	—	1'32"2
Hulme	Texaco-Marlboro M23-Ford	1'31"0	1'28"2	1'29"0
Fittipaldi	Texaco-Marlboro M23-Ford	1'31"7	1'29"5	1'28"2
Fittipaldi	Texaco-Marlboro M23 T	1'33"7	—	—
Merzario	Iso-Marlboro-Ford IR	1'30"0	1'29"8	1'28"5
Merzario	Iso-Marlboro-Ford IR T	—	1'38"5	—



La Ferrari di Niki Lauda abbandonata in pista dopo l'incidente all'austriaco nelle prove. Per segnalare la presenza, un commissario ha fissato la sua bandiera gialla fra la sospensione posteriore e l'alettone della B 3

Brambilla	March-Beta-Ford 741	1'32"9	1'29"4	1'28"7
Redman	UOP-Shadow DN 3-Ford	1'32"2	1'28"8	1'29"3
Mass	Surtees-Fina TS 16-Ford	—	1'28"8	1'29"6
Mass	Surtees-Fina TS 16-Ford T	1'32"2	—	—
Pace	Surtees-Fina TS 16-Ford	1'30"0	1'29"1	1'29"4
Ickx	JPS-Lotus mk.9-Ford	1'38"6	1'29"4	—
Ickx	JPS-Lotus mk.9-Ford T	1'33"7	—	—
Ickx	JPS-Lotus mk.72-Ford	—	—	1'29"5
Ickx	JPS-Lotus mk.72-Ford T	—	—	1'38"1
Amon	Amon-Ford AF 101	1'32"7	1'29"8	1'31"7
Hill	Lola-Embassy-Ford T 370	1'31"8	1'30"0	1'32"1
Migault	BRM P 160	1'31"6	1'30"2	1'30"0
Watson	Brabham-Ford BT 42	1'31"9	1'30"1	1'30"0
Schenken	Trojan-Ford T 103	1'33"1	1'30"2	1'30"7
Schuppan	Ensign-Ford MN 1/74	1'33"5	1'30"3	1'30"8
Edwards	Lola-Embassy-Ford T 370	1'33"9	1'30"4	1'31"7
Pescarolo	BRM P 160	1'31"6	1'30"7	1'31"9
Von Opel	Brabham-Ford BT 44	1'33"8	1'31"3	1'31"1

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza (25 vetture)

Le novità più evidenti sulle FERRARI

Il cerchione anti... foratura

MONACO - A parte le piccole trovate tecniche, che servono specificamente per le caratteristiche di questo circuito, come ad esempio le prese d'aria per i freni, che necessitano di maggior raffreddamento, si sono viste alcune innovazioni interessanti, nel quadro della costante evoluzione delle macchine.

Sulle Ferrari la più vistosa era rappresentata da un piccolo alettone supplementare posto sotto l'alettone posteriore principale, verso

permettono maggiore resistenza, non rompendosi in frammenti in caso di piccoli urti, ed avendo una durata di sicurezza molto superiore nel tempo.

La loro resistenza dovrebbe inoltre permettere di continuare a marciare anche in caso di foratura, in modo di poter raggiungere i box per la sostituzione. Secondo quanto abbiamo appreso saranno provate in Svezia anche le ruote posteriori mentre qui sono state utilizzate solo anteriormente.

La Shadow di Jarier aveva un telaio con passo accorciato di circa 12 centimetri rispetto a quello finora utilizzato, ma nonostante ciò era sempre troppo lunga per questo circuito, data la forma della sua carrozzeria.

Sulla March di Brambilla sono stati sperimentati i radiatori dell'olio posti lateralmente, subito dietro quelli dell'acqua.

La Lotus di Ickx era stata dotata di un musetto allargato, sul tipo di quello della Lotus 72, ma comunque ciò non è servito a risolvere i problemi della macchina che sono essenzialmente quelli di un troppo accentuato rollio e beccheggio, oltre che di eccessiva flessibilità del supporto dell'alettone.

Sulla Iso di Merzario sono continuati i piccoli miglioramenti di carattere esterno, con una nuova forma della carenatura dell'abitacolo.

La Amon è stata presentata con la grossa innovazione del radiatore dell'acqua anteriore anziché i due laterali. I fianchi sono quindi adesso puliti, mentre il muso è diventato molto voluminoso. Il radiatore dell'olio è stato posto sulla destra, sotto l'alettone, mentre il serbatoio olio è a sinistra del cambio. La macchina tuttavia sta sempre molto male in strada, e Amon aveva l'aria sconsolata di chi sa di dover pensare ancora per parecchi mesi.

La unica novità tecnica veramente interessante che avremmo dovuto vedere in questo Gran Premio era la Maki giapponese, ma la decisione della F. 1 association di escludere a priori certi piloti ha fatto rinviare l'esordio di questa vettura, che vedremo perciò in Svezia. Ganley che era qui a Monaco ci ha detto però che è già stata modificata.

Da segnalare che sulla Surtees di Pace è stata modificata la trasmissione, con semiassi molto più robusti e che piccole modifiche sono state apportate anche alle altre macchine.

Nel campo delle gomme da segnalare che sono state ancora provate le posteriori da 19 pollici, anche sulle Tyrrell, ma pare che i risultati ora non siano troppo felici. La Surtees ha adottato ruote anteriori da 15 pollici, nel tentativo di migliorare la tenuta direzionale.

la parte finale e staccato dal corpo di questi, alettone dotato anche di due piccole derive dalla forma un poco curiosa e tortuosa, che tuttavia deve avere una funzione specifica.

Le Ferrari hanno anche provato, sul finire delle sessioni di qualificazione, delle nuove ruote, costruite dalla ESAP, che sono scomponibili e che quindi permettono di essere adattate a tutte le dimensioni di pneumatici che si usano.

Queste ruote ESAP hanno la parte centrale verticale con la forma a stella ben nota anche sulle ruote Campagnolo, e le parti laterali circolari in lega di alluminio liscio, che sono imbullonate sulla parte centrale.

Secondo il costruttore dovrebbero avere dei vantaggi rispetto alle ruote finora usate, perché, a parità di peso,

Un errore a St. DEVOTE costa
il secondo posto a MANTOVA

Tabù per la F.1 scatenato PRYCE in F.3

MONTECARLO - Probabilmente avrebbe preferito essere al volante della sua Token di F.1 Tom Pryce, ma si è dovuto consolare con una sonante vittoria in F.3 condotta a ritmo scatenato al volante della March iscritta per Buzaglio. Una vittoria che non lascia veramente adito a dubbi. Tutti avevano messo in forse il tempo strepitoso che il giovane inglese aveva spiccato in prova: ma se c'era bisogno di una riprova, la gara di Montecarlo l'ha fornita completa e convincente. L'inglese ha marciato sempre fortissimo e non si è mai accontentato della sua posizione: fino all'ultimo giro ha rischiato tra gli strettissimi budelli, fino all'abbassarsi della bandiera a scacchi. Praticamente nessuno è mai riuscito a insidiarlo: solo qualcuno ha potuto tenere il suo ritmo. Alludiamo finalmente a un italiano, Gaudenzio Mantova che per la prima volta al volante della nuova GRD ha fatto cose egregie per circa metà gara, mantenendo una seconda posizione che non avrebbe ceduto a nessuno. Purtroppo, senza rendersi conto di come ha fatto, si è trovato fuori traiettoria al St. Devote e ha picchiato con grande violenza nella barriera.

Fuori causa l'italiano, la posizione di rincalzo è stata presa da Tony Brise, che ha condotto una gara regolare (le sue capacità d'altre onde erano già note) ed ha portato al traguardo la Modus che gli era stata affidata. Alle sue spalle gli italiani: bravissimo Cinotti, molto preciso e con grande determinazione, e bravissimo anche Giorgio Francia, che è riuscito a giungere quarto al volante di una monoposto con rapporti poco adatti (aveva rotto in batteria il rapporto della seconda e aveva dovuto montarne una non adatta) e soprattutto ancora un italiano, Renzo Zorzi, mentre Lamberto Leoni, alla sua prima esperienza a Montecarlo, è riuscito a classificarsi ottavo.

Forse ci aspettavamo qualcosa di più dagli italiani, quest'anno giunti in massa in assenza dei francesi: ma pare destino che il traguardo di Montecarlo sia impossibile per i nostri colori. Rimane il risultato di massa: e l'attenuante, seppure generica, di aver combattuto contro un pilota di F.1 e il campione inglese di F.3.

Leopoldo Canetoli

LE BATTERIE

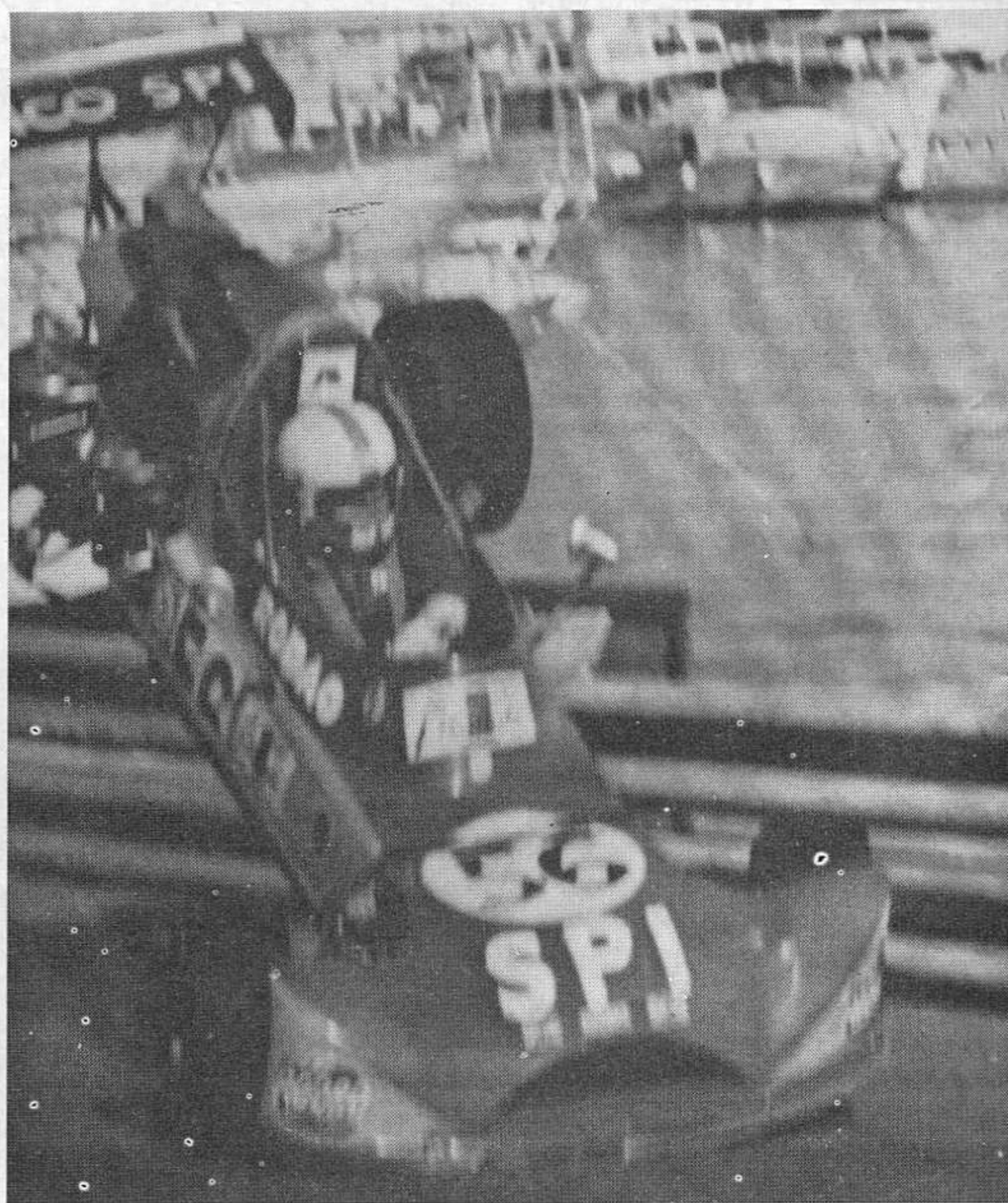
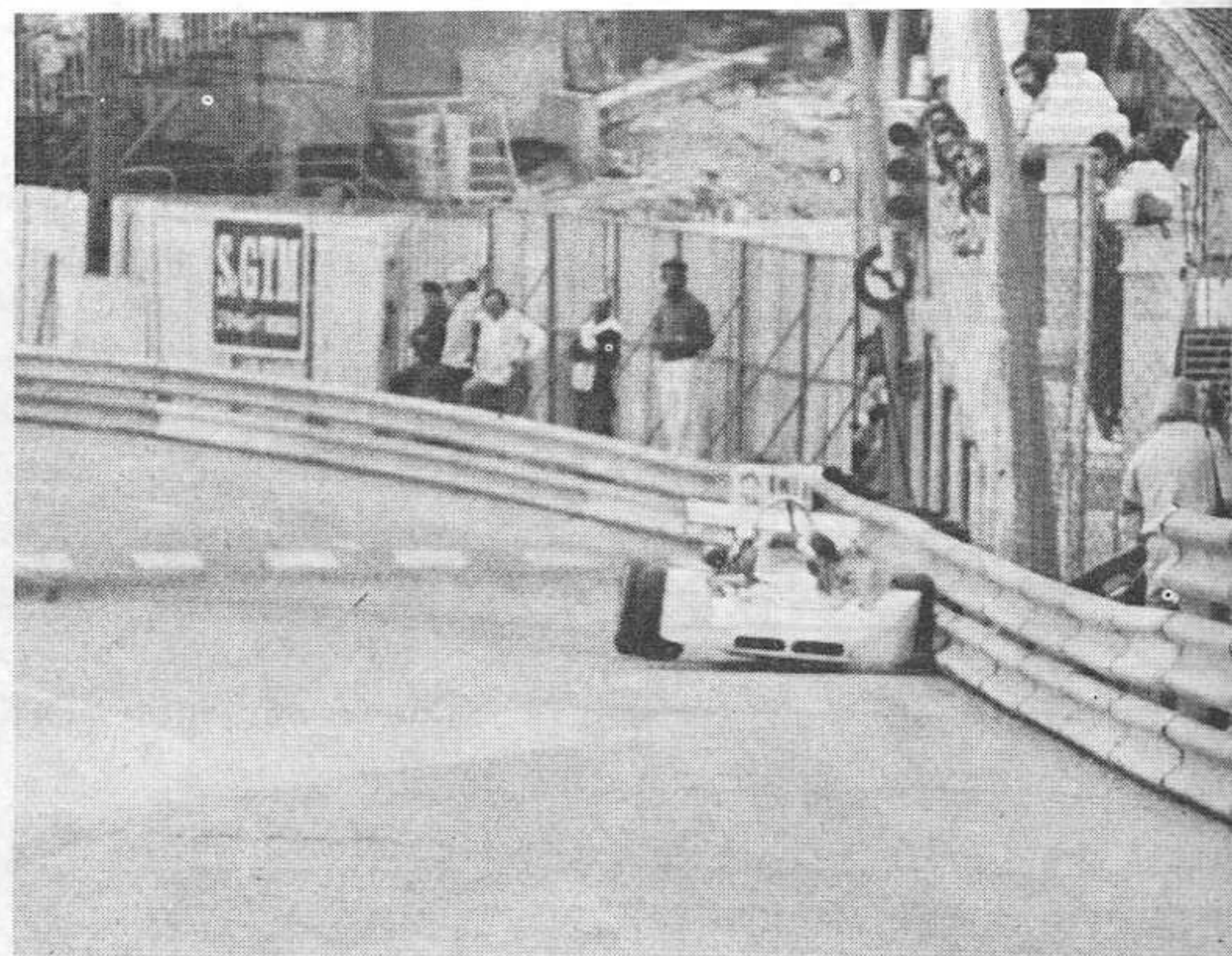
Notevole LEONI

MONTECARLO - Comincia subito male questo Monte F. 3 per gli italiani, con il caotico incidente in partenza di cui parliamo a parte: nessun problema comunque per Tom Pryce che, caos o no, se ne va fortissimo e farà tutta la corsa da solo. Il più lesto a prendergli la ruota è Giorgio Francia, che si trascina Cinotti e Tony Brise, al volante della Modus-Holbay.

Gli italiani si rivelano comunque subito combattivi: al secondo passaggio Carlo Giorgio, che bisticciava con Alex

Ribeiro, lo aggancia letteralmente alla Piscina e tutti e due, dopo diverse manovre, riescono a ripartire. Alle spalle dei primi quattro si è formato un altro gruppetto, ben condotto dal nostro Leoni, davanti a Pavesi e ai due nordici Nilsson e Sigurdson, che un paio di giri dopo si elimineranno a vicenda. Giorgio Francia comincia dal quarto giro comunque a perdere posizioni; sempre colpa di quel famoso cambio: al secondo posto quindi, alle spalle della lepre Pryce passa Cinotti, attaccato ben presto da Brise.

Francia intanto è superato anche da Leoni, ora quarto assoluto, che viaggia con una sicurezza e una precisione incredibili tra gli stretti budelli del taboga monegasco. Al decimo giro e la volta di Carlo Giorgio, sempre alle prese con una vettura che denuncia chiaramente i suoi difetti di gioventù, che sbatte questa volta all'uscita del Casino, rimanendo quindi fuori gara. A metà gara quindi solo



Il brasiliano José Chateaubriand se l'è vista brutta, nel corso della prima sessione di prove della Formula 3, quando la sua March si è impennata dopo una sbandata che l'aveva portata ad urtare violentemente alla chicane

una decina di macchine ancora in pista: Tony Brise, che urge dappresso a Cinotti, riesce infine a superarlo mentre Francia comincia a seguire molto dappresso il giovane Leoni. Seguono ancora Ribeiro, Perkins, Martini, Artina e Cerulli. Ultimi giri e ultime carte da giocare: Pryce è ormai imprendibile, Cinotti non ce la fa a riagganciare Brise, mentre il più esperto Francia riesce a superare Leoni.

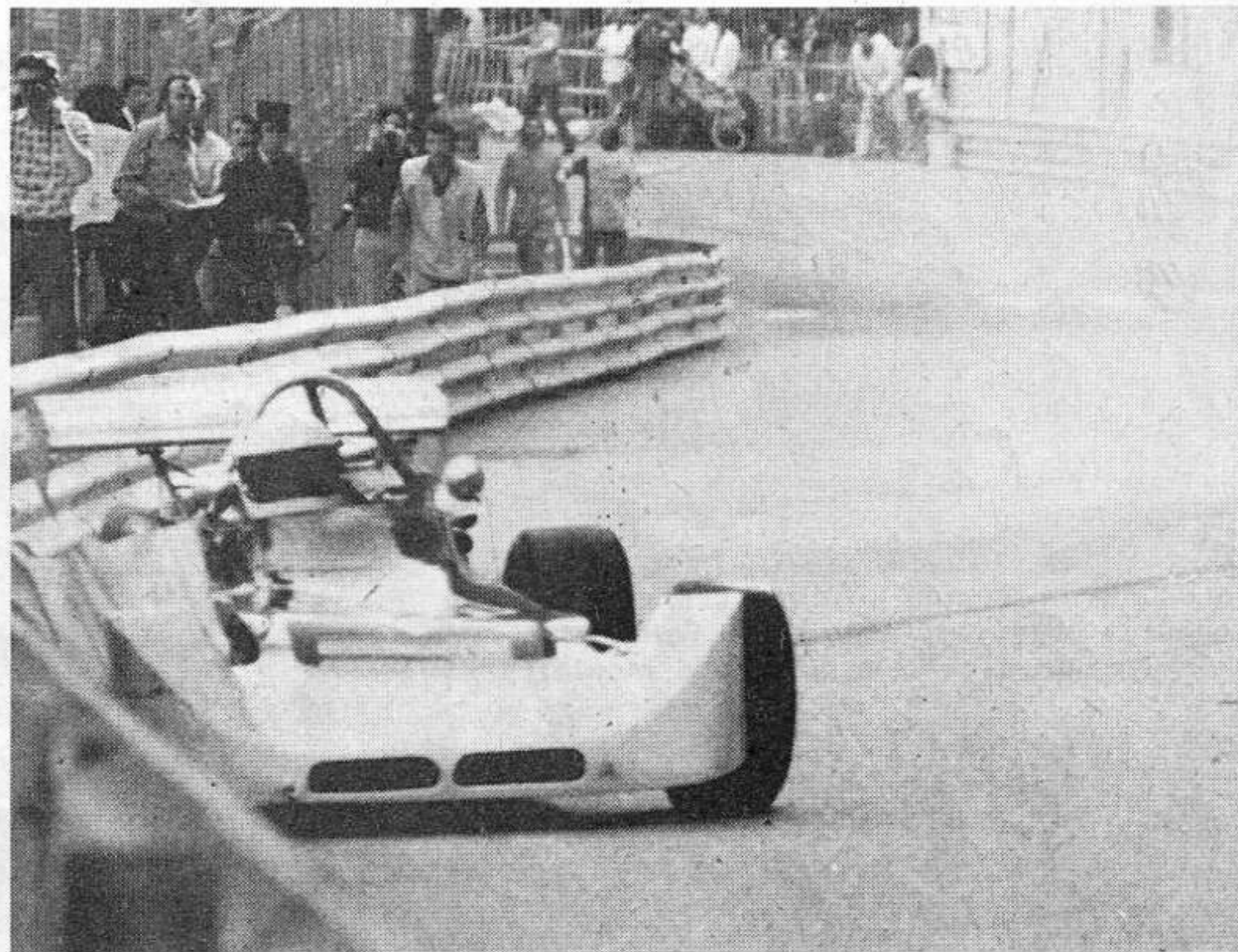
Più regolare la partenza della seconda batteria, con Henton, ufficiale March, che se ne va indisturbato. Molto bene parte anche Brunelli, subito messo fuori gara da un incidente al secondo giro. Alle spalle di Henton, che come Pryce farà una corsa da lepre, le tre GRD di Colombo, Zorzi e Mantova; rallentati da varie noie gli altri italiani, fra i quali Ancherani, coinvolto assieme a Pesenti Rossi in un incidente che lo costringerà al ritiro. Senza storia praticamente il seguito della batteria.

LA FINALE

Non è giorno di HENTON

MONTECARLO - Diciannove vetture schierate (manca Salminen) con dieci italiani in pista: al via è Henton il più veloce, ma subito al primo giro perderà la sua posizione a favore di Pryce. Degli italiani subito in evidenza Mantova, terzo alle spalle dei due favoriti, dopo di lui Colombo, Brise e Francia, mentre Rosei si ferma al box. Pure al box molto presto Giancarlo Martini, molto sfortunato ancora una volta con la guarnizione della testa bruciata.

Ecco come Gaudenzio Mantova, nel corso della finale del G.P. di Formula 3, ha perso un secondo posto che era ormai suo. Alla curva di St. Devote, l'italiano perde il controllo della sua GRD, ed urta il guard-rail alla sinistra, si rompe la sospensione anteriore sinistra e la vettura parte per traverso (foto sotto) senza più controllo, finendo la sua corsa sul lato opposto della pista (a destra). Un vero peccato, dopo una gara magnifica



● Montata su un telaio March (l'ex telaio di Cerulli) è ricomparso a Montecarlo il motore Lancia Beta di Repetto: Rosei si è detto veramente soddisfatto di tale unità, che monterà al più presto un nuovo albero motore a 8 supporti.

● Nessuna novità invece per quel che riguarda le gomme: l'unico che non aveva le Firestone era Perkins che montava le Goodyear già viste a Casale. Per i cambi solo due avevano l'FT 200, Giorgio sulla MP e Pescia, mentre tutti gli altri continuano a montare il tradizionale Hewland.

● Molto seguita la gara della MP, la monoposto monegasca della quale si sono interessati anche i Principi di Monaco, che hanno ricevuto Marco Piccinini nei giorni delle prove. Il giorno della gara si è visto anche l'ing. Pesenti, presidente della Società Monegasca che costruisce la nuova monoposto, che con molto interesse si è prodigato nei momenti che precedevano il debutto in pista.

Solo 4 italiani rimasti fuori nelle prove

MONTECARLO - Finalmente un buon numero di italiani a Montecarlo, ben 29 iscritti dei quali però solo 25 prenderanno il via per le prove nella prima giornata di giovedì. Più lenta delle due la prima serie di concorrenti, con la March ufficiale di Brian Henton nettamente davanti al lotto: fra gli italiani il più veloce è Ghinzani, con la March-Holbay, distaccato però di un secondo e mezzo, poi Kessell, Pesenti, Leoni, Manzoni, Bertacci-

ni, i due con motore Lancia, Rosei e Sala, e infine «Gimax» con il motore Alfa subito fuori uso.

Nettamente più veloce la seconda serie con Giorgio Francia, in gran vena, che distacca nettamente Tom Pryce: bene anche Zorzi, Pavesi, Mantova (per la prima volta al volante della GRD), Colombo, Pescia, Terzi e gli altri italiani. Debutto poco felice per la MP, la monoposto monegasca, con Carlo Giorgio, che

in seguito alla rottura di un manicotto dell'acqua scivola sul suo stesso liquido, si gira alla «piscina» e sbatte leggermente col retro. Subito fermo anche Baliva, che in seguito alla rottura di un montante della sua Quasar esce di pista danneggiando la vettura.

Per il secondo turno di prove sveglia generale alle ore 5 del venerdì: per fortuna ancora sole e ancora Henton, con la March-

CONTINUA A PAGINA 36



Il «mucchio» al via

MONTECARLO - Probabilmente non si sono capiti bene, Pavesi e il direttore di gara, sta di fatto che in Italia eravamo abituati a vedere la bandiera del direttore di gara sempre sulla linea del traguardo. Si vede che a Montecarlo la pensano diversamente: sta di fatto che la partenza è stata data molto prima, cogliendo di sorpresa il nostro che era schierato in prima fila e che tra l'altro non poteva proprio vedere molto bene tale bandiera, dal momento che gli è stata sventolata esattamente sulla verticale del casco.

Le conseguenze sono state spiacevolissime: con Pavesi (n. 90) che è partito, altri che avevano azzeccato con perfetto tempismo il via hanno dovuto evitarlo. In mezzo al «mucchio» sono finiti Pescia (n. 117), che è stato più volte urtato, Ghinzani che ha fatto più o meno la stessa fine, Pedro Passadore e un altro pilota con una GRD, tutti evidentemente bloccati in mezzo alla pista.

Ma Henton decisamente non è in giornata, e comincia la sua serie di testa-coda che lo fermeranno con una picchiata alla piscina nel corso del 10. giro; Mantova invece insegue il fuggitivo Pryce con una grande determinazione e pare l'unico in grado di mantenere il suo ritmo. Al sesto passaggio manca Colombo: un vero peccato per l'italiano che pure era piazzato ottimamente.

E così la gara avanza, con Pryce implacabile, seguito da Mantova fino al 12. giro, quando il comasco picchia irrimediabilmente a St. Devote: la seconda piazza è presa da Brise, sempre seguito da Cinotti, ora primo degli italiani davanti a Francia e Zorzi. Degli italiani cede leggermente Leoni, che verrà superato a pochi giri dalla fine dal più maturo Andersson. Pryce intanto non demorde e nonostante un forte urto alla chicane prosegue implacabile.

GRAN PREMIO DI MONACO DI F. 3 - Gara internazionale di velocità in circuito - Montecarlo, 25 maggio 1974.

LA CLASSIFICA

Prima batteria: 1. Tom Pryce (March 743) 25'51", media kmh 121,736; 2. Brise (Modus M 1) 26'06"8; 3. Cinotti (March) 26'12"6; 4. Francia (March 743) 26'31"4; 5. Leoni (March 743) 26'31"5; 6. Ribeiro (GRD) 26'50"5; 7. Perkins (March 743) 26'50"7; 8. Martini (March) 26'56"9; 9. Cerulli Irelli (March) 27'07"9; 10. Artina (GRD) 27'10"3; 11. Pavesi (Brabham BT41) a 1 giro; 12. Giorgio (MP 301) a 7 giri; 13. Sigurdson (Brabham BT41) a 13 giri; 14. Wiano (March 743) a 13 giri; 15. Nilsson (March 743) a 14 giri; 16. Lawrence (Ehrlich ES 3) a 15 giri; 17. «Gimax» (Modus M 1) a 15 giri. **Giro**

più veloce: Pryce (March) 1'36"4, media kmh 122,800.

Seconda batteria: 1. Brian Henton (March 743) in 26'07"7, media kmh 120,447; 2. Colombo (GRD 374) 26'14"8; 3. Zorzi (March 743) 26'18"2; 4. Mantova (Brabham BT 41) 26'18"7; 5. Santo (March 743) 26'40"1; 6. Andersson (March 743) 26'40"5; 7. Binder (March 743) 27'28"8; 8. Rosei (Lotus) 27'28"4; 9. Salminen (Brabham BT41) 27'32"4; 10. Hansson (March 733) 27'33"5; 11. Lars Svensson (Brabham BT41) 27'33"7; 12. Ulf Svensson (Brabham BT41) 27'39"5; 13. Zampatti (March 743) 27'47"4; 14. Manzoni (Brabham BT41) 27'48"1; 15. Wettstein (Martini) a 1 giro; 16. Kessel (Brabham BT41) a 1 giro; 17. Pesenti Rossi (GRD) a 6 giri; 18. Ancherani (Brabham BT41) a 12 giri; 19. Nellesmann (GRD) a 13 giri; 20. Brunelli

(March 743) a 14 giri; 21. Rouff (GRD 373) a 15 giri. **Giro più veloce:** non comunicato.

Finale: 1. Tom Pryce (March 743) in 38'32"8, media kmh 122,457; 2. Brise (Modus M 1) 38'53"6; 3. Cinotti (March 743) 39'09"1; 4. Francia (March 743) 39'15"6; 5. Zorzi (March 743) 39'35"8; 6. Ribeiro (GRD) 39'48"1; 7. Andersson (March 743) 39'48"4; 8. Leoni (March 743) 39'51"3; 9. Santo (March 743) a 1 giro; 10. Binder (March 743) a 1 giro; 11. Artina (GRD) a 1 giro; 12. Hansson (March 743) a 1 giro; 13. Mantova (Brabham BT41) a 12 giri; 14. Rosei (March) a 12 giri; 15. Henton (March 743) a 15 giri; 16. Cerulli Irelli (March) a 18 giri; 17. Colombo (GRD 374) a 19 giri; 18. Perkins (March 743) a 19 giri; 19. Martini (March) a 22 giri. **Giro più veloce:** Pryce in 1'35", media kmh 124,218.



Elisabeth Taylor, più in forma che mai, si è agitata a lungo nei box delle Formula 1, nei giorni di prova. Eccola con l'avv. Montezemolo

Più che mai passerella i boxes di Montecarlo

LIZ

alla modenese

MONTECARLO - Come sempre Montecarlo è una immensa platea per chiunque, addetto o non addetto ai lavori del mondo della F. 1, sia in cerca di una facile e gratuita pubblicità. La passerella attraverso i boxes è una delle ambizioni cui chiunque sia un Vip nel mondo dello spettacolo o dell'industria o della cultura non può rinunciare. Per la corsa di quest'anno, richiamati anche dal contemporaneo incontro di pugilato tra Briscoe e Valdez e dalla chiusura del festival di Cannes, oltre ai padroni di casa i principi Ranieri (punto focale di interesse di tutti gli spettatori) i boxes di Montecarlo hanno visto anche la dive per eccellenza: Elisabeth Taylor anzitutto, avvolta in una tunica molto provocante. La grande stella è scesa dalla vettura davanti ai boxes Ferrari per farsi fotografare con molta naturalezza assieme agli uomini della squadra modenese. C'è da dire che questa volta davanti agli obiettivi « scintilla » Tramonti è stato battuto da Vezzali. Fra gli ospiti illustri del boxes ferrarista anche l'avv. Agnelli che, dopo essersi congratulato con tutti ed aver ribadito l'opportunità della scelta d'impegnarsi su un solo fronte, è andato a vedere la corsa dalla terrazza di una casa privata.

Fra gli altri personaggi, oltre ad Enzo Jannacci inseparabile ombra del radiocronista Vio-

la, anche Tognazzi e Villaggio. Per i due comici era il primo approccio con il mondo dei Grand Prix e Tognazzi, dopo essersi guardato intorno, ha detto « chiunque vinca si può dire solo vinca la miglior sigaretta ».

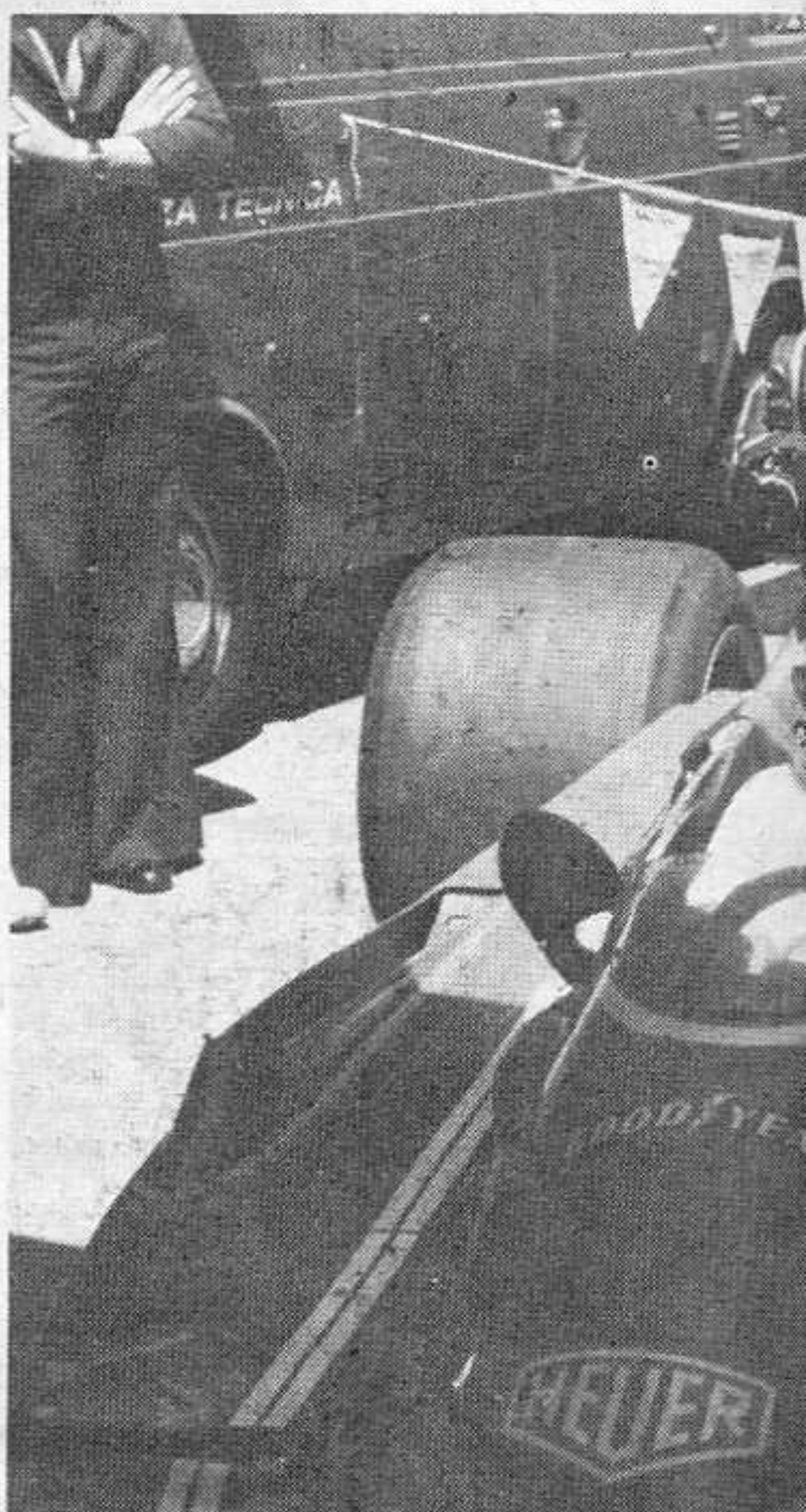
In visita fugace anche Alain Delon, che in un italiano perfetto ha fatto il pronostico per Ferrari. In porto, accanto alle maxi imbarcazioni di Onassis e di Niarcos, anche la barca di Piero Rivolta che della sua Iso ha nostalgia solo per l'attività sportiva. Inseparabile con Helen Stewart invece Soraya attrazione per i frequentatori del Casinò assieme al solito Gunther Sachs.

Naturalmente poi, per quanto riguarda l'ambiente motoristico vero e proprio, oltre alla consueta sfilata di vecchi campioni, Stewart per primo, si è visto anche Agostini. Esulando dai motori al calcio, notato Giagnoni neo allenatore del Milan alle prese con il problema se costa di più Riva, o il reparto corse della Ferrari. Nei boxes Brabham, infine, l'ing. Chiti, in gita strettamente di piacere, dichiara vuol vedere da vicino tutta questa gente che gli chiede i motori, in modo da non avere poi rimpianti o pregiudizi su quelli a cui eventualmente affidarli.



La sosta più lunga Liz l'ha fatta nel box Ferrari. Inutile dirlo — dai meccanici della

Adesso la FE



Non ci meraviglierebbe se Emerson Fittipaldi tenesse di strada della sua McLaren, una Ferrari. Per ora, si è limitato a

MONTECARLO - Helen Stewart, più bella che mai, è a Montecarlo al fianco del marito che fa il cronista per una rete televisiva americana. L'aria serena e rilassata della moglie del campione del mondo in carica è la molla per chiedere cosa è cambiato nella vita dei coniugi Stewart dallo scorso ottobre.

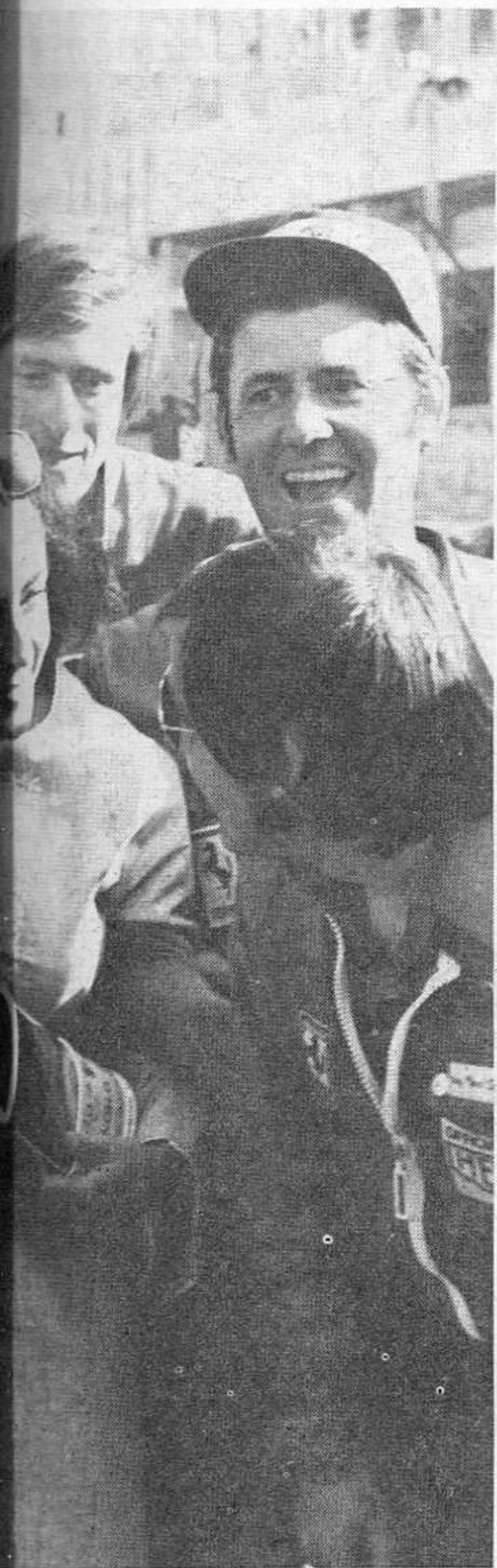
« Tutto — sussurra languidamente Helen — Jackie ora è sempre a casa e la domenica io ed i bambini stiamo finalmente tranquilli. Al momento non ha mai fatto accenno alla possibilità di riprendere in mano il volante di una macchina da corsa, non perché non voglia darlo a vedere e sia troppo orgoglioso per dichiararlo apertamente. Magari in cuor suo un po' di voglia la ha ancora però, per fortuna in questo momento ha tante di quelle cose

HELEN STEWART sentinella



da fare, che forse non gli avanza il tempo per pensare seriamente alle corse. Come donna non escludo che Jackie provi un po' di rimpianto per una cosa che per quindici anni è stata tutto per lui, però debbo dire che non fa pesare questo stato d'animo con me e con i bambini. E' di una gentilezza squisita e non è mai nervoso od ombroso. Spero solo che questa atmosfera idilliaca non abbia mai a finire, anche se temo che, prima o poi, qualche sfogo dovrò sentirmelo arrivare. Sono preparata e spero di essere in quel momento all'altezza del mio compito di moglie. Però una cosa è certa, che non cederò mai a lasciare che Jackie torni a correre. Su questo punto, vinta una volta la battaglia, non intendo tornare indietro! ».

t. z.



Ferrari, entusiasticamente accolta — Per loro, parla il sorriso di Vezzali

RI lo solletica?



tutti i guai che sta passando con la se prendere dalla curiosità di pilotare arne l'abitacolo, con la vettura ferma

Quasi tutti i dirigenti (compreso l'ing. DALLARA) hanno lasciato la casa di VAREDO e ora approderebbero in SARDEGNA col ritrovato RIVOLTA

La ISO «liquida» non solo il team F.1

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONTECARLO - Ufficialmente non si sa ancora nulla di preciso, ma che alla Iso stia succedendo qualcosa ci sono parecchi sintomi a testimoniarlo. Le prime avvisaglie sono state fornite proprio da quella attività sportiva che il nuovo proprietario dott. Ivo Pera aveva entusiasticamente dichiarato 8 mesi fa di voler potenziare dopo gli exploit sudamericani di Arturo Merzario all'inizio dell'anno. Infatti, dopo che era stato ripetutamente annunciato che a Varedo si stava progettando una nuova vettura di F.1, e che con quasi assoluta certezza questa monoposto avrebbe dovuto essere pronta per il Jarama, in Spagna ci si accorse che Frank Williams, il manager inglese legato a doppio filo con la Iso, evitava accuratamente ogni discussione sull'argomento agganciandosi a diplomatici ritardi nella preparazione.

Contemporaneamente all'assenza della monoposto nuova, sia al Jarama che a Nivelles, suscitò una certa curiosità anche l'assenza dai boxes della marca italiana dell'ing. Giampaolo Dallara, il progettista incaricato di seguire le vetture di Varedo, in gara e nelle varie fasi di sviluppo. La prima reazione fu quella di pensare che tra Dallara, legato alla Iso da un contratto di collaborazione, e Williams fosse nato qualche screzio. Poi, dopo l'ulteriore assenza anche da Montecarlo sia del progettista che della sua nuova vettura, la verità ha cominciato a farsi strada. Dallara non è andato in Spagna, così come in Belgio, e a Montecarlo, perché la Iso, o meglio Pera a cui per contratto spetta di accollarsi le spese dei viaggi dell'ingegnere parmense in Europa, da un paio di mesi non provvedeva al saldo delle note spese.

Particolare che forse in altre occasioni si sarebbe potuto trascurare se assieme ai soldi non fossero venute a mancare in questi ultimi due mesi anche notizie sicure del finanziere livornese che oltre a non essere reperibile a Milano risultava assente senza alcuna altra precisazione anche dal suo ufficio di New York. In questo clima di ansia e di incertezza mentre a Varedo la produzione delle vetture «GT» proce-



A Montecarlo c'era anche Galli; eccolo al box Iso, con il dott. Pera

de tra mille difficoltà, anche altri fra i più stretti collaboratori del dott. Pera, come ad esempio il dott. Sala, responsabile dell'ufficio pubbliche relazioni, hanno preferito lasciare la Iso.

Per Dallara evidentemente si tratta di una esperienza oltretutto negativa anche dolorosa perché il giovane ingegnere come si ricorderà per seguire la Iso, aveva sciolto il suo contratto di collaborazione con la Lancia. Tuttavia il tecnico parmense non è il solo a dolersi di questo stato di cose. Problemi ben più gravi si agitano per Frank Williams. Il manager inglese attende ancora le quote, che per contratto, la Iso dovrebbe versargli ogni mese a compenso dell'opera da lui svolta. Per il momento Williams riesce a fare fronte ai suoi impegni. Con i soldi degli ingaggi e con la parte di «sponsorizzazione» che regolarmente gli versano la Marlboro e la Fina. Però come è facilmente intuibile in questa situazione Williams non può certo dedicarsi a sviluppi o a spese non strettamente di esercizio, (come potrebbero essere quelle per la progettazione di una vettura nuova), per le monoposto Iso.

Purtroppo quello che soffrirà di più per il deficitario bilancio della Squadra Corse Iso, sarà Arturo Merzario. Spiace perché il pilota italiano sta attraversando un periodo di forma splendido e la possibilità di poter disporre

di una vettura nuova aggiornata tecnicamente secondo gli ultimi dettami, avrebbe potuto permettergli di essere senz'altro in posizioni avanzate nelle prossime gare del «mondiale». Invece molto probabilmente l'unico che si troverà sulla «linea del fuoco» sarà il dott. Pera, che stando ad alcuni informatori, si troverebbe alle prese con un complicato giro finanziario che rimbalzando da New York all'Italia oltre a coinvolgere grossi nomi della finanza su entrambe le sponde dell'oceano, contribuirebbe anche a ridisegnare la tormentata geografia dei «potenti» nel mondo industriale italiano.

Resta comunque il fatto della «fuga» dei maggiori dirigenti dalla Iso che rimane così in mano a due uomini di fiducia di Pera: l'avv. Serrau e il dott. Cavolfiore, genero di Pera. L'azienda comunque non dovrebbe «chiudere» ma, secondo anche il parere favorevole dei sindacati, vedrebbe ridotto il personale impegnato a Varedo, da 150 a 50 unità con la conseguenza di far rializzare le carrozzerie al di fuori della fabbrica. Questo in considerazione anche del fatto che attualmente la vendita delle Iso si è bloccata a 3-4 al mese e non solo in Europa ma anche in America.

Intanto gli ex dirigenti Iso starebbero accordandosi per costruire una nuova fabbrica in Sardegna ove produrre la «Spring» e dove realizzare anche una nuova utilitaria ed una moto. Nel progetto entrerebbe anche il dottor Sala e lo stesso ing. Rivolta che vorrebbe rientrare nel giro automobilistico. Proprio in relazione alla vicenda Iso, l'ing. Rivolta ha avuto amare parole di rimpianto: «Peccato — ci ha detto — perché credevo che il dott. Pera continuasse anche perché mi dicono abbia investito 2 milioni di dollari in quella operazione». Quella dell'Iso nel suo complesso, naturalmente perché per quanto riguarda il programma F.1 pare che il dott. Pera abbia pagato o garantito a Merzario e a Williams tramite una banca svizzera o del Lussemburgo, una cifra per l'intera stagione aggirantesi sui 100 milioni.

Tito Zogli

Tra le signore
vince la Beaumont

I flashes consolano SUSY NADDEO



Al via della corsa per le campionesse c'era anche Susy Raganelli, in Naddeo, amorevolmente assistita dal marito Giancarlo. Non ha però combinato molto

CHALLENGE FEMMINILE - Gara di velocità con Renault R 5 LS - Montecarlo 26 maggio 1974
 1. Beaumont (Renault 5 LS) 34'35"2, media kmh 85,198; 2. Christine (Renault R 5 LS) 34'43"2; 3. Giustri (Renault R 5 LS) 34'55"2; 4. König (Renault R 5 LS) 34'58"6; 5. Fontaine (R 5 LS) 35'05"2; 6. De la Grandive (R 5 LS) 35'28"0; 7. Witter (R 5 LS) 35'34"6; 8. Biche (R 5 LS) 35'34"6; 9. Raganelli (R 5 LS) 35'35"7; 10. Heinonen (R 5 LS) 35'36"0; 11. Murphy (R 5 LS) 35'55"5; 12. Anderson (R 5 LS) a 8 giri. Giro più veloce: il 7. della Heinonen in 2'16"8.

MONTECARLO - Obiettivi puntati sulle due « pilotesse » più belle del gruppo di dodici che hanno disputato il primo Gran Premio Automobilistico di Montecarlo su vetture Renault « 5 LS » leggermente modificate, l'italiana campionessa del mondo dei karting, Susy Raganelli e la coequipier della Beaumont, De La Grandive.

Le due ragazze con la loro grazia, il musetto impertinente l'italiana e i magnifici occhi acciaio la francese, hanno polarizzato l'attenzione dei fotografi, ma la vittoria è andata alla Beaumont, che ha guidato in testa dal primo all'ultimo giro vanamente inseguita da Christine.

La Beaumont, che aveva la « pole position » per il miglior tempo ottenuto in prova, ha impiegato a compiere i 15 giri del percorso 34'35"2 alla media di 85,198 kmh. La prima delle italiane è terza, la Giustri che è stata autrice di una bella corsa ma non ha potuto esprimere il me-

glio di se stessa per dei problemi alla sua Renault 5 LS, quarta è risultata la König e quinta la Fontaine.

Solo due brividi durante tutta la corsa, anche se le « femmes » arrivavano alla chicane della piscina con le gonne... pardon, la ruote alzate. La Andersson ha fatto un testa-coda che le ha fatto perdere diverse posizioni. Sarà classificata ultima, mentre la Heinonen ha toccato un marciapiede troppo violentemente, pizzicando il pneumatico e dovendolo poi cambiare.

La Raganelli e la De La Grandive, forse paghe del successo ottenuto sulla linea di partenza con i fotografi, non hanno eccessivamente tirato in corsa e si sono accontentate di arrivare sesta la Grandive e nona la nostra Susi.

In eurovisione poi Carolina di Monaco, la più corteggiata delle future principesse da marito, ha premiato la Beaumont sul podio che l'altr'anno fu di Stewart e dopo due ore sarebbe stato di Peterson.

COUDERC rimonta tutti in F. Renault

PIRONI acrobata non basta

MONTECARLO - I francesi danno grande importanza a questa loro formula Renault, che ha visto sul sempre fascinoso circuito di Montecarlo 20 vetture al via, dopo una lotta feroce nelle prove per ottenere il diritto a gareggiare la domenica, prima del più famoso dei Grand Prix.

Nelle prove molto tirate Snobeck e Mathiot acquistano il diritto di partire in pole position, mentre il leader della classifica dello challenge europeo di F. Renault parte in seconda fila, Pironi non si dispera e giura che, durante la gara, saprà fare meglio dei rivali. Nessun italiano era in gara qui a Montecarlo, il solo Sassi ci aveva provato ma una « confidenza » con il guardrail gli ha impedito di qualificarsi.

Al via per la corsa il più lesto di tutti è Snobeck, che sorprende tutti ed è nettamente in prima fila seguito da tutti gli altri. Ma un testa-coda alla piscina gli farà perdere la testa e la corsa. Alla fine del primo giro è in testa Dallest seguito da Mathiot, Pironi, Jallot, Morel, Courderk. Mathout passa poi decisamente a condurre la gara con un margine di quattro secondi su Jallot e Pironi.

Dalle retrovie viene avanti molto bene Couderc, che si fa sotto ai primi con una rincorsa progressiva, che lo porterà ad essere il leader della corsa al quinto giro, Pironi, futuro uomo Elf per la Formula due del prossimo anno, almeno così assicurano i bene informati, è passato in seconda posizione e sta facendo acrobazie per prendere il leader della corsa che guida in modo molto pulito e con molta sicurezza.

Circa 5 secondi dividono i due a metà gara. Nelle retrovie le posizioni non cambiano, se non per il favorito Snobeck che sta rinvenendo molto forte, ed ora è al centro del plotone. Il record sul giro viene ripetutamente abbassato da Snobeck nella sua rincorsa, fino a far fermare il cronometro sul 1'44"4 media 113,034, che sarà il migliore in assoluto.

Jallot fa un testa e coda e perde molte posizioni, mentre saldamente in testa Couderc non teme l'attacco del solito Pironi sempre più impegnato alla rincorsa del primo posto. La lotta per le prime due posizioni è ormai terminata mentre per il terzo e quarto posto Pilet e Mathiot fanno dei numeri che entusiasmano il folto pubblico, alla fine la spunterà Pilet che sarà terzo.

g. c.

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

Holbay ufficiale nettamente più veloce della prima serie. Alle sue spalle Loris Kessel, Lamberto Leoni e Alessandro Pesenti Rossi.

Nella seconda serie risultato a sorpresa da parte dell'inglese Pryce, al volante della vettura iscritta per Buzaglio, che « appioppa » quasi due secondi al bravo Pavesi, primo degli italiani, davanti a Zorzi, Francia e Colombo. Molto veloce in questo gruppo anche Larry Perkins, con la March iscritta da Trivellato, che in pochi giri (prima di sbattere) riesce ad ottenere un buon tempo. Sono in molti in questa sessione a rischiare un po' più del necessario: lo stesso Pryce deve fermarsi dopo aver picchiato, e con lui Cinotti che danneggia appena l'alettone disturbato da un contatto che gli spegne a intermittenza il motore, Carlo Giorgio che va contro il guardrail alla « piscina » piegando un cerchio e lo svizzero Frey.

A schieramenti fatti potremo quindi vantare due italiani in prima fila nelle due batterie (e altrettanti nelle seconde file) e solo quattro non ammessi alla partenza della gara.

I TEMPI NELLE PROVE F. 3

Pryce (March 743)	1'34"5
Henton (March 743)	1'36"1
Pavesi (Brabham BT 41)	1'36"2
Zorzi (March 743)	1'36"3
Francia (March 743)	1'36"4
Colombo (GRD 374)	1'36"6
Perkins (March 743)	1'36"7
Svensson (Brabham BT 41)	1'36"8
Cinotti (March 743)	1'37"0
Brunelli (March 743)	1'37"0
Sigurdson (Brabham BT 41)	1'37"1
Mantova (Brabham BT 41)	1'37"1
Pescia (March 743)	1'37"2
Kessel (Brabham BT 41)	1'37"3
Leoni (March 743)	1'37"5
Rouff (GRD 373)	1'37"6
Nordstrom (GRD 373)	1'37"7
Pesenti (GRD)	1'37"8
Brise (Modus M 1)	1'37"9
Ancherani (Brabham BT 41)	1'38"0
Cerulli Irelli (March)	1'38"0
Maskell (Dastle)	1'38"2
Nilsson (March 743)	1'38"3
Martino (GRD)	1'38"7
Santo (March 743)	1'38"4
Manzoni (Brabham BT 41)	1'38"7
Ghinzani (March 743)	1'38"9
Andersson (March 743)	1'38"9
Lawrence (Ehrlich E S 3)	1'39"2
Rosei (Modus)	1'39"4
Martini (March)	1'39"5
Salminen (Brabham BT 41)	1'39"5
Artina (GRD)	1'39"6
Zampatti (March 743)	1'39"7
Wiano (March 743)	1'39"8
Chateaubriand (March 743)	1'39"9
Ribeiro (GRD)	1'39"9
Binder (March 743)	1'40"0
Giorgio (MP 301)	1'40"1
Nellemann (GRD)	1'40"4
Passadore (GRD)	1'40"5
Hansson (March 733)	1'40"7
Gygax (Modus M 1)	1'41"1
Svensson (Brabham)	1'41"2
Wallin (Brabham BT 41)	1'41"3
Albertin (March 733)	1'41"4
Alriksson (GRD 374)	1'42"1

Dahlqvist (Marlyn MD 23)	1'42"2
Wettstein (Club Martini)	1'42"3
Luyendijk (Ensign)	1'42"6
Ansermoz (March 733)	1'42"8
Bertaccini (Brabham BT 35)	1'42"8
Bonnin (Novamotor)	1'43"8
Frei (March)	1'45"2
Sala (Lotus)	1'51"7
« Gimax » (Brabham BT 35)	1'54"9
Baliva (D.S. 74 Novamotor)	1'57"0

● Ugo Merzario, 8 anni, ha fatto la prima comunione il primo giorno di prove del G.P. di Montecarlo. Il padre Arturo si era organizzato bene per essere presente, infatti un aereo lo attendeva a Modena per portarlo a Nizza, da dove avrebbe raggiunto il circuito sull'elicottero di Hesketh. Ma gli organizzatori gli hanno giocato un tiro mancino anticipando di tre ore le prime prove sull'orario previsto. Così Ugo ha dovuto fare la comunione senza il papà. Anche se poi in realtà le prove sono iniziate con un'ora di ritardo e si è dovuta annullare la seconda serie di prove della F. Renault, perché all'ora stabilita il circuito si stava ancora vestendo della sua doppia fila di guard-rail.

● Visto Sassi durante le prove della F. Renault. Ci ha detto come questa sarà la sua ultima corsa e che dopo Montecarlo « metterà la testa a posto », e non correrà più. E' rimasto male Sassi della organizzazione con cui certe marche si presentano alle corse, spendendo decine e decine di milioni, con motori e macchine complete di riserva in caso di guasti. Fatti i conti Sassi ha detto no, e ha detto che per fare una stagione di F. Renault occorrono circa 15 milioni (è la cifra che la Elf paga per ogni macchina che corre in questa specialità). Per una stagione in F. 3, ci è stato assicurato, non bastano 25 milioni.

COPPA F. RENAULT - Gara di velocità - Montecarlo, 26 maggio

CLASSIFICA FINALE
 1. Couderc (Martini M K 14) in 35'37"2, media kmh 110,432; 2. Pironi (Martini M K 14) 35'38"0; 3. Pilet (Hampe 74) 35'56"2; 4. Mathiot (Martini MK 14) 35'56"8; 5. Dallest 35'10"6; 6. Jallot (AGS 74) 36'11"1; 7. Snobeck (Martini MK 14) 36'12"9; 8. Macaire (Martini MK 14) 36'17"6; 9. Saulnier (Martini MK 14) 36'18"7; 10. Boyer (Martini MK 14) 36'50"5; 11. Schlessler (Martini MK 14) 36'53"7; 12. Tourand (Martini MK 10)