

Le **FERRARI**
in testa
nel mondiale

V8 Logans
domenica SPRINT

LAUDA e REGAZZONI accusano a DIGIONE «degenerazione» di gomme, ma...

Sul podio di Digione Peterson raccoglie gli applausi per la sua seconda vittoria stagionale. Per Lauda e Regazzoni non rimane che togliersi il cappello di fronte alla superiorità dello svedese in questa gara



Giù il cappello a RONNIE!

DALL'INVIATO

DIGIONE - Non fosse stato per il panorama circostante avresti detto che eravamo a Monza per il Gran Premio d'Italia. La corsa era appena partita e già in testa era la rossa Ferrari di Niki Lauda, seguita dalla nera Lotus di Peterson e dalla rossa Ferrari di Regazzoni. Subito, già a metà del primo giro, le altre erano staccate. Uno spettacolo piacevole, ma lo spettacolo imprevisto e piacevolmente sorprendente ce lo dava la gente. Dappertutto bandiere rosse con cavallini neri, e gente che si sbracciava urlando a squarciagola: un incitamento accessissimo verso le Ferrari. Quanti fossero gli italiani venuti a Digione a far festa alle macchine di casa, a dare spinta corale alla speranza del successo, non è possibile sapere: erano certo tantissimi, e lo si è visto.

La gioia baldanzosa è stata corta, perché

Lauda ha potuto rimanere al comando della corsa soltanto sedici giri, ma la gente non si è smorzata per questo. Ha continuato a guardare con molta attenzione, e sempre con la grossa speranza del risultato pieno, ché alla Lotus pochi davano credito di resistenza, soprattutto dal come la Lotus era guidata da Ronnie Peterson scatenato.

La gente non è stata appagata fino in fondo, perché Ronnie Peterson ha tenuto fino alla fine. Ed ha vinto. Ma se ai tantissimi tifosi italiani e non della Ferrari è mancata la soddisfazione di rivedere la doppietta di Zeltweg, se la vittoria non è venuta, essi e tutti noi abbiamo accolto la fine di questa corsa con animo allegro.

Ronnie Peterson era stato un vincitore degnissimo, e meritorio, e le Ferrari concludevano questa gara con un bilancio che non poteva essere migliore. Seconda e terza nella gara, ma soprattutto prima e seconda

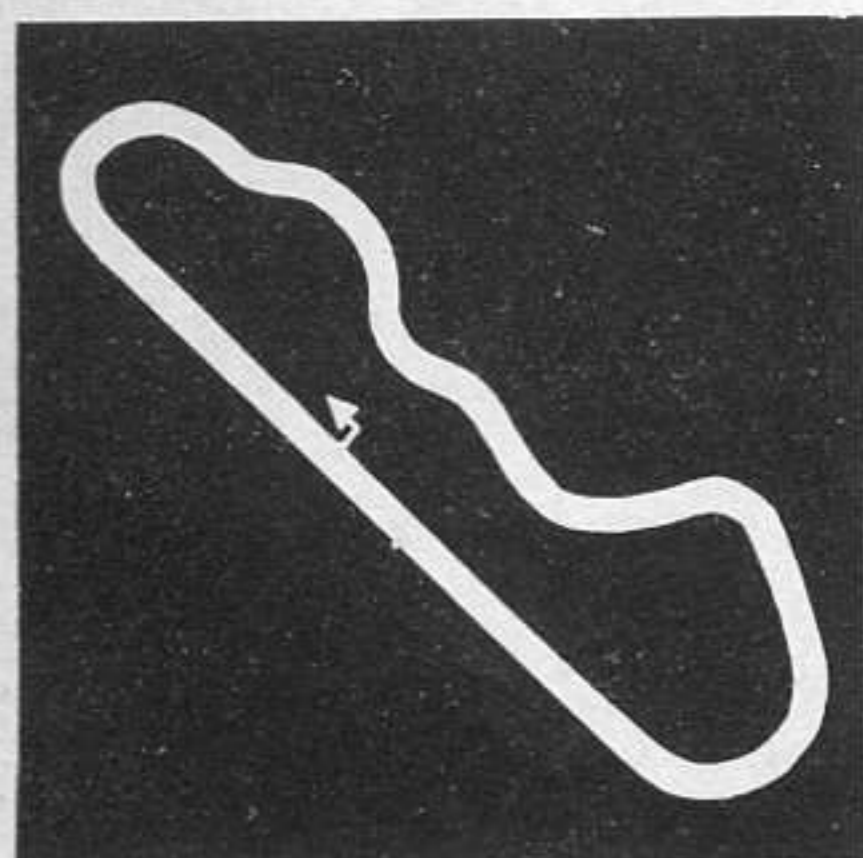
nella classifica del campionato mondiale, che adesso sta tingendosi davvero e concretamente dei colori italiani. Bilancio felicissimo, dunque, anche se poteva essere migliore, solo che le gomme avessero resistito sulle Ferrari come hanno resistito sulle altre macchine, o almeno si fossero alterate sulle Ferrari nella stessa misura che sulle altre, e non più.

Un poco la storia delle Alfa Romeo a Zeltweg, visto che anche qui le macchine italiane avevano le stesse gomme delle altre e solo sulle loro il deterioramento è stato sensibile.

Ronnie Peterson ha vinto così la sua seconda gara mondiale del 1974, e quindi si affianca a Fittipaldi e Lauda in questa che quest'anno e senza dubbio una grossa impresa. Su nove gare abbiamo avuto sei vincitori differenti, ed il campionato è ancora

CONTINUA A PAGINA 24

Franco Lini



G.P. FRANCIA

Gara internazionale valida quale 9. prova del campionato mondiale conduttori di F. 1 - Circuito di Digione di km 3,220 - 80 giri pari a km 257,600 - 7 luglio 1974

Così (in 22) al via...

Ronnie Peterson (Lotus JPS 72) 59''08	Niki Lauda (Ferrari B 3) 58''79
Clay Regazzoni (Ferrari B 3) 59''13	Tom Pryce (UOP Shadow) 59''11
Mike Hailwood (Yardley-McLaren) 59''22	Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 59''20
Carlos Reutemann (Brabham BT 44) 59''33	Jody Scheckter (Tyrrell Ford 007) 59''32
James Hunt (Hesketh Ford) 59''51	Patrick Depailler (Tyrrell, Ford 006) 59''43
Jean Pierre Jarier (UOP Shadow) 59''59	Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 59''54
John Watson (Brabham BT 42) 1'00''02	Jacky Ickx (Lotus JPS 72) 1'00''00
Vittorio Brambilla (March Beta 741) 1'00''26	Arturo Merzario (Iso Marlboro) 1'00''16
Jochen Mass (Surtees Ford 15 16) 1'00''36	Jean Pierre Beltoise (BRM P 201) 1'00''36
Guy Edwards (Lola Embassy) 1'00''68	Henry Pescarolo (BRM P 201) 1'00''67
Francois Migault (BRM P 160) 1'00''86	Graham Hill (Lola Embassy) 1'00''73

...e (in 17) al traguardo

1. Ronnie Peterson (Lotus JPS 72) che compie gli 80 giri, pari a 257,6 km in 1'21''55''02 alla media di kmh 192,721; 2. Lauda (Ferrari B3) 1'22''16''38; 3. Regazzoni (Ferrari B3) 1'22''22''86; 4. Scheckter (Tyrrell Ford 007) 1'22''23''13; 5. Ickx (Lotus JPS 72) 1'22''32''56; 6. Hulme (Texaco Marlboro McLaren) 1'22''33''16; 7. Hailwood (Yardley McLaren) a 1 giro; 8. Depailler (Tyrrell Ford 006) a 1 giro; 9. Merzario (Iso Marlboro) a 1 giro; 10. Beltoise (BRM P 201) a 1 giro; 11. Brambilla (March Beta) a 1 giro; 12. Jarier (UOP Shadow) a 1 giro; 13. Hill (Lola Embassy) a 2 giri; 14. Migault (BRM P 160) a 2 giri; 15. Edwards (Lola Embassy) a 3 giri; 16. Watson (Brabham BT 42) a 4 giri.

I primati

● Sulla distanza: Ronnie Peterson (Lotus JPS 72) che compie gli 80 giri del percorso in 1'21''55''02 alla media di 192,721 kmh (non esistono primati precedenti in quanto si corre per la prima volta su questa pista).

● Sul giro: Jody Scheckter (Tyrrell Ford 006) il 10. giro in 1'00''00 media kmh 197,340 (non esistono primati precedenti in quanto si corre per la prima volta su questa pista).

La classifica mondiale F. 1

	ARGENTINA	BRASILE	SUDAFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONTECARLO	SVEZIA	OLANDA	FRANCIA	TOTALE
Lauda	6	—	—	9	6	—	—	9	6	36
Regazzoni	4	6	—	6	3	3	—	6	4	32
Fittipaldi	—	9	—	4	9	2	3	4	—	31
Scheckter	—	—	—	2	4	6	9	2	3	26
Peterson	—	1	—	—	—	8	—	—	9	19
Hailwood	3	2	4	—	—	—	—	3	—	12
Hulme	9	—	—	1	1	—	—	—	1	12
Depailler	1	—	3	—	—	—	6	1	—	11
Beltoise	2	—	8	—	2	—	—	—	—	10
Reutemann	—	—	9	—	—	—	—	—	—	9
Jarier	—	—	—	—	—	4	2	—	—	6
Ickx	—	4	—	—	—	—	—	—	2	5
Stuck	—	—	2	3	—	—	—	—	—	5
Hunt	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Pace	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Merzario	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Watson	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1
Hill	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1

Si è iniziato con il GP di Francia la seconda parte del mondiale conduttori: con il punteggio ottenuto in questa gara i due piloti della Ferrari passano in testa alla classifica mentre Peterson balza di colpo al quarto posto. Restano ancora da disputare le seguenti prove: GP di Gran Bretagna, Germania, Austria, Italia, Canada, Stati Uniti. La PROSSIMA PROVA sarà dunque il GP di Gran Bretagna, che si disputerà sul circuito di Brands Hatch il 20 luglio prossimo.

La nostra pagella dei protagonisti

●●●● Peterson - ●●●● Lauda, Regazzoni, Fittipaldi - ●●● Hailwood, Scheckter, Hulme, Ickx, Brambilla, Merzario - ●● Depailler, Watson, Beltoise, Edwards, Migault, Hill - ● Jarier - non classificabili: Pryce, Reutemann, Hunt, Pescarolo, Mass.

I RITIRI QUANDO, PERCHÉ

Pryce, 1. giro, collisione; Hunt, 1. giro, collisione; Pescarolo, 1. giro, frizione; Mass, 3. giro, frizione; Reutemann, 23. giro, sospensione (avariata nella collisione in partenza); Fittipaldi, 26. giro, motore.

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

tutto da giocare, per cui le prossime gare saranno di estremo interesse. Adesso, però, la qualità delle Ferrari è venuta fuori anche nelle statistiche, nella aritmetica del campionato, e dal come le cose sono andate nel recente passato e dal come si può prevedere che andranno, questa di Francia è stata una giornata molto buona, buonissima, per un bilancio che deve essere accettato con soddisfazione.

Ronnie Peterson vincitore e le due Ferrari a seguire. La corsa è stata tutta qui, per le cose importanti, e le preoccupazioni della vigilia, determinate dal percorso decisamente troppo corto e dalla breve durata della gara, sono state annullate dalle vicen-

vole di Scheckter, che è stato distanziato all'inizio ma che ha saputo poi uscir fuori da un gruppo che era troppo numeroso per essere veloce, e porsi in caccia di Regazzoni.

Scheckter ci era quasi riuscito, a dar fastidio a Regazzoni, ed il finale è stato tutto da vedere, ma lo svizzero ha reagito da campione, quando il giovane sudafricano gli è arrivato sotto, ed aumentando un poco il ritmo, anche a rischio di acrobazie, se l'è tenuto dietro, conservando la sua posizione e automaticamente difendendo quella di Lauda.

Forza HULME ICKX resiste

C'è stata la bella gara di Hulme che era partito nelle retrovie, persino dietro a Beltoise, Merzario e Watson, e che ha avuto nella sua grinta tenace la forza per districarsi e poi risalire le posizioni, pur se non ha potuto passare davanti a Ickx. Il quale Ickx ha compiuto una gara bellissima, con una azione che è stata costantemente di attacco, perché la sua macchina non era di certo alla altezza di quella di Peterson, non avendo ricevuto le ultime cure (validissime) che la gente della Lotus ha dato alla macchina dello svedese.

Con la Lotus 72 non aggiornata Ickx è andato davvero forte, e alla fine aveva logicamente il morale molto alto, sapendo bene di aver fatto molto. Il che gli servirà moltissimo nella prossima gara a Brands Hatch dove lui va forte e dove avrà la macchina in condizioni migliori.

Alla garibaldina Arturo e Vittorio

C'è stata la bella corsa, ancora, di Arturo Merzario, che ha effettuato la consueta risalita delle posizioni, giungendo abbastanza in alto nella classifica per poter legittimamente pretendere elogi.

C'è anche la bella gara di Vittorio Brambilla, che dopo la avventura nelle prove, con l'uscita di strada che lo ha fermato nel momento dello sforzo per i tempi di qualificazione, ha dovuto adattarsi a correre con la macchina di Stuck, che non poteva essere perfetta se è vero che Stuck non ha potuto farne abbastanza da qualificarsi. E quindi la corsa di Brambilla, vista con questa prospettiva, e altrettanto meritoria di quella di Merzario.

C'è stata anche la sfuriata iniziale di Hailwood, che ha dato fondo a tutte le sue riserve pur di riuscire a stare davanti a coloro che nell'avvio non erano riusciti a scattare bene come lui. Poi per lui sono intervenuti i fattori negativi che hanno rallentato un poco le Ferrari (gomme) ed anche la poca simpatia per i tracciati tortuosi, a fargli perdere nian piano contatto coi grandi.

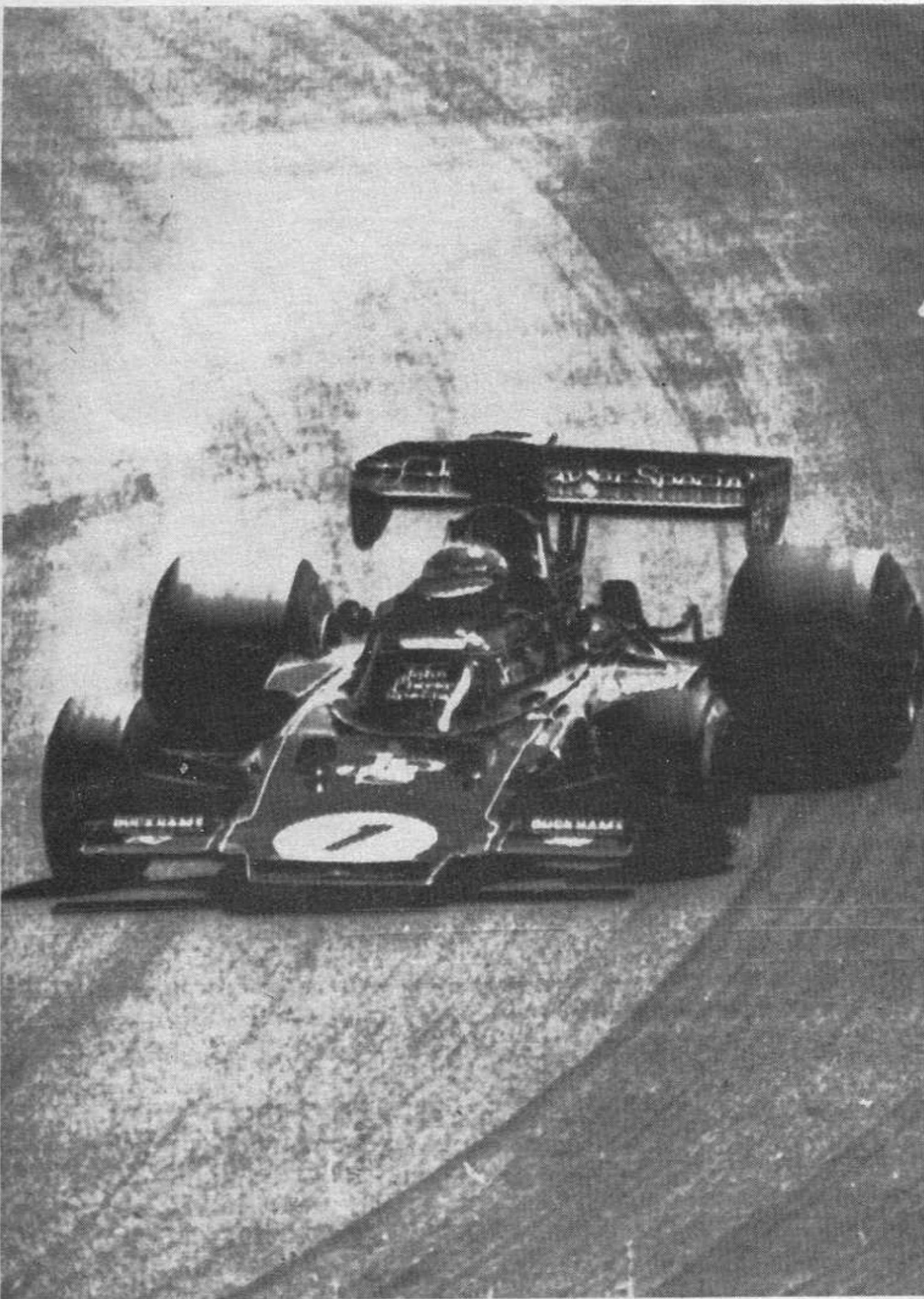
Depailler, per il quale i francesi speravano di poter celebrare

de della corsa, che è stata lineare.

Sono mancati, purtroppo, tre dei possibili protagonisti di primo piano. La collisione che ha eliminato praticamente Hunt, Reutemann ed il sorprendente Pryce, che ha fatto tanto presto ad inserirsi tra i grandi, questa collisione ha avuto un lato curioso nel fatto che già in Olanda Pryce e Hunt si erano eliminati dalla gara proprio all'avvio. (E si sa che del secondo si parlava come di un papabile nel team Hesketh). La collisione ha avuto però soprattutto l'effetto di togliere dalla corsa tre uomini che avrebbero forse potuto dare un volto molto differente allo svolgimento della gara. Ed è un peccato.

SCHECKTER in caccia

Comunque, oltre ai tre primi, che hanno fatto la loro corsa al meglio e senza errori, abbiamo potuto vedere altre cose interessanti, quali la prestazione note-



Ronnie Peterson, lanciato verso il suo sesto successo in un G.P. di F. 1, ottenuto nel circuito di Digione al suo battesimo nel mondiale piloti. La gara, teletrasmessa in differita ha permesso al telecronista Casucci di « pronosticare » il duello finale tra Regazzoni e Scheckter, che aveva già visto, ma non gli ha evitato le solite clamorose sviste. Poteva anche evitare di fingersi presente a Digione, con lamenti ai comunicati sempre in ritardo, quando si sapeva già che stava commentando nel tubo, a Roma. A destra Jackie Stewart, presente a Digione, ha « provato » una nonna Fiat che ha partecipato alla celebrazione dell'80. compleanno dell'AC di Francia

un ritorno alla vittoria dei piloti di casa, è stato sfortunato nelle prove, con la disgraziata uscita di strada che ha distrutto la 007, ma ha avuto la fortuna di un Ken Tyrrell molto furbo e anche un poco al limite dei regolamenti, riuscendo a partire in posizione decente con la 006 (come vi raccontiamo in cronaca). Così ha fatto la sua corsa al meglio, pur se la macchina non gli permetteva di più, ed è ben piazzato.

Jarier delude i connazionali

Però per i francesi la delusione c'è stata e abbastanza grande, tanto più che dello squadrone di casa nessuno ha saputo o potuto far grandi cose. Il più deludente, dei francesi, è stato senza dubbio Jarier, che forse sente troppo queste cose, psicologicamente, e che per questo è portato a strafare, come era accaduto a le Mans tra l'altro.

Quello dei tanti francesi in liz-

za è un discorso che meriterebbe molta attenzione. Ne avevano iscritti addirittura nove e nelle prove sono state otto solo perché una macchina non è arrivata. Se ne sono qualificati cinque, ed è stato quindi un bel successo. Che poi non abbiano potuto fare molto, sia perché i tre della BRM non potevano avere ambizioni, sia perché Depailler e Jarier sono stati sotto il livello sperato, è un altro discorso. Intanto però c'erano e ci pare che sia importante!

La corsa in sé, come vedete dalla cronaca, è stata semplice, e si è presto spezzettata in duelli, distanziati tra loro. Questo circuito è selettivo, non vi è dubbio, per la sua conformazione che riesce a tirar fuori il massimo sia dai piloti nella parte tortuosa, sia dalle macchine nel lungo rettilineo e nelle necessità di tenuta di strada e accelerazione. Gli manca solo quel chilometro e mezzo in più che è nei pani ma che per stavolta non c'è stato, ad essere un tracciato mol-

Un bacio cinematografico per i multi-compleanni di PETERSON

CHAPMAN sbaglia il...paragone

DIGIONE - Un bacio colossale di Barbro è il premio per Peterson che festeggia così il compleanno della sua prima vittoria in Grand Prix con il sesto successo della sua carriera ed il secondo di questa stagione.

« Era la mia giornata — dice lo svedese — sul finire delle prove di sabato ero riuscito a mettere a punto la Lotus in maniera perfetta tanto è vero che nelle prove libere di stamane, a serbatoi pieni, avevo anche visto di essere più veloce della Ferrari. Purtroppo in partenza mi sono innervosito e Lauda è riuscito ad andarmi via ma lo avevo sempre a vista ed anche se lui ha poi rallentato per i problemi alla tenuta penso che alla lunga lo avrei superato egualmente anche se avesse avuto la vettura in perfetta efficienza ».

« Certo sono tutti bravi — dice Chapman — ma alla lunga la vettura migliore è sempre quella che vince e dato che la mia 72 oggi è prima debbo dire che i più bravi siamo noi. Ed ora scusate, ma voglio andare a vedere se quei piccoli olandesi sanno fare nei confronti della Germania come i piccoli della Lotus nei confronti della Ferrari... »

E invece poche ore dopo si è visto che è stato più bravo il... Crujff svedese di mr. Colin e che perciò forse quel paragone è meglio dimenticarlo!...



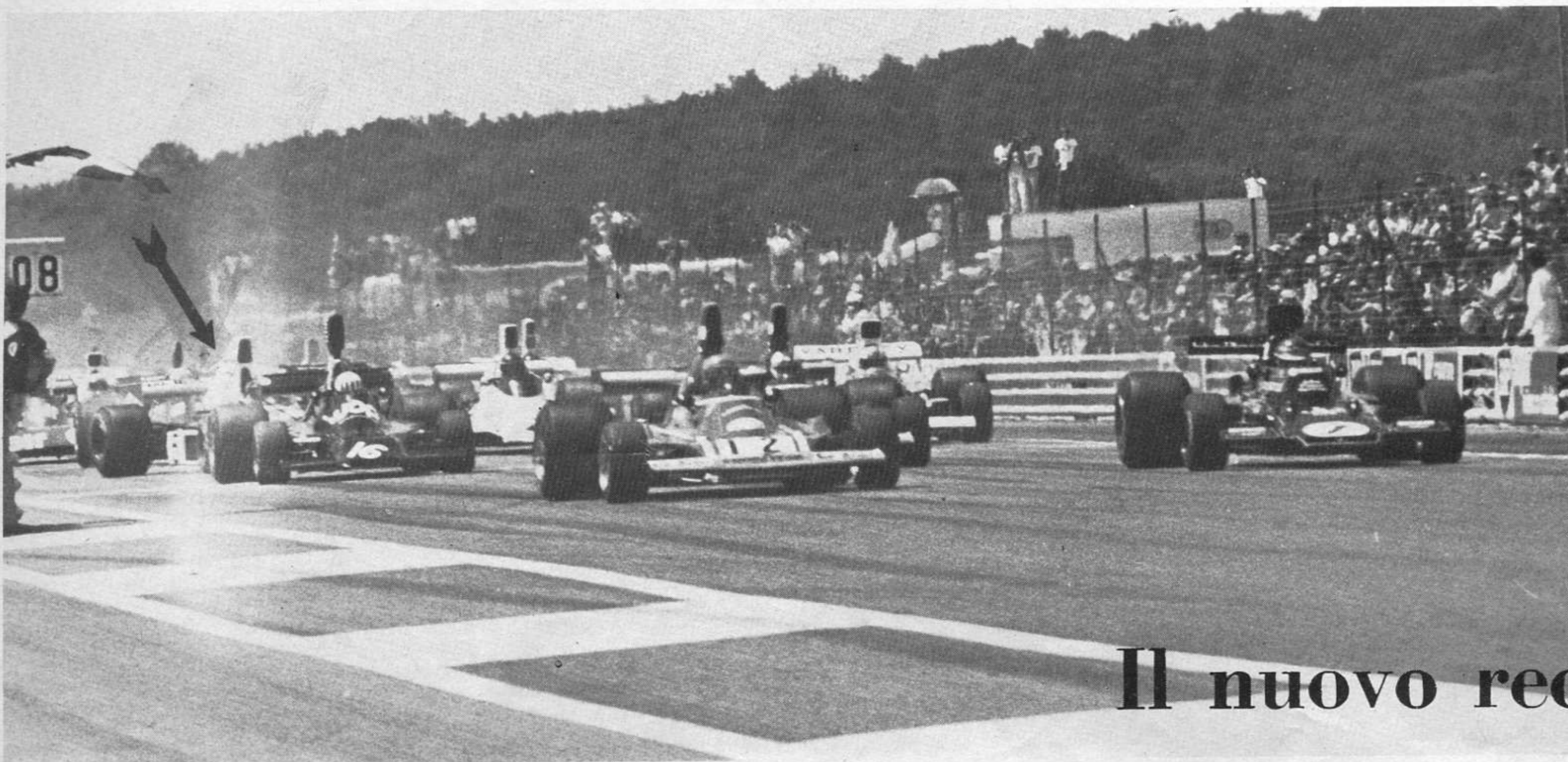
to bello. E quando ci sarà la « bretella » prevista, diventerà un circuito di grande valore, e anche di grandi affluenze, perché è benissimo localizzarlo ai fini del richiamo del pubblico.

Praticità organizzativa

Dal punto di vista organizzativo dobbiamo dire che è stato esemplare, e che tutto, è stato condotto con una visione delle cose che non soltanto è praticissima, ma che è soprattutto intelligente. Niente preziosismi, niente prosopopea, ma come pratiche e ben concepite. Trattandosi di una iniziativa privata di un solo uomo, praticamente, quel Francois Chambelland che è una specie di terremoto in azione, ci fa meditare sulla razionalità delle cose pianificate da grossi comitati...

Con questa gara il Campionato mondiale si avvia nella seconda

metà. I punteggi sono quelli che sono e per noi sono molto semplici. Abbiamo adesso in testa i due uomini della Ferrari, ma rammentiamo che non è il caso di illuderci che tutto sia adesso facile. Di gente che intende andare all'assalto della roccaforte ce n'è molta, ed è tutta gente decissima. Quello che ha saputo fare Ronnie Peterson, con una macchina che non è certo esempio di freschezza tecnica è sintomatico. A Brands Hatch ci saranno anche le McLaren rinnovate e Fittipaldi ci sarà tanto, in questa nuova macchina, per rimontare nella classifica mondiale. A Brands Hatch ci dovrebbero essere anche altre cose nuove, ma una di queste è la Ferrari. Ed è per questo che, ripetendo che è stata la Ferrari a fare l'affare migliore a Digione anche senza vincere noi siamo adesso decisamente ottimisti. Che sia proprio il « nostro anno », come ci ha detto Lauda a Montecarlo?



Il nuovo rec

Un'altalena

(per modo di dire)

negli 80

giri a Digione

10 giri

Lauda
Peterson
Regazzoni
Scheckter
Fittipaldi
Hailwood
Ickx
Depailler
Watson
Beltoise
Hulme
Merzario

20 giri

Peterson
Lauda
Regazzoni
Fittipaldi
Scheckter
Hailwood
Ickx
Depailler
Hulme
Watson
Beltoise
Merzario

30 giri

Peterson
Lauda
Regazzoni
Scheckter
Ickx
Hulme
Hailwood
Depailler
Merzario
Beltoise
Edwards
Brambilla

40 giri

Peterson
Lauda
Regazzoni
Scheckter
Ickx
Hulme
Hailwood
Depailler
Merzario
Beltoise
Brambilla
Jarier

REGAZZONI fa «muro»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DIGIONE - Mentre nell'aria c'è ancora l'odore dell'olio di ricino delle vetture antiche che hanno partecipato alla manifestazione per l'80 anniversario dell'A.C. France, i 22 qualificati al G.P. di Francia si schierano, il tempo è bello e sono presenti circa 40.000 spettatori. Vittorio Brambilla parte con la macchina di Stuck che non si è qualificato e perciò alla March si è preferito dare al monzese la vettura del tedesco, invece di riparare la sua danneggiata nell'incidente in prova.

Al via succede un pandemonio mentre Lauda, con perfetta scelta di tempo, infila Peterson alle cui spalle si è buttato Regazzoni. Pryce lascia andare il motore fuori coppia e quindi non si muove dalla linea della partenza, Fittipaldi riesce ad evitarlo di misura mentre Hunt, che ha accelerato troppo ed è quindi in sbandata, centra in pieno la Shadow. Pryce si gira, Hunt ha le sospensioni rotte e Reutemann, passando sulla Shadow letteralmente in volo danneggia a sua volta le sospensioni della Brabham.

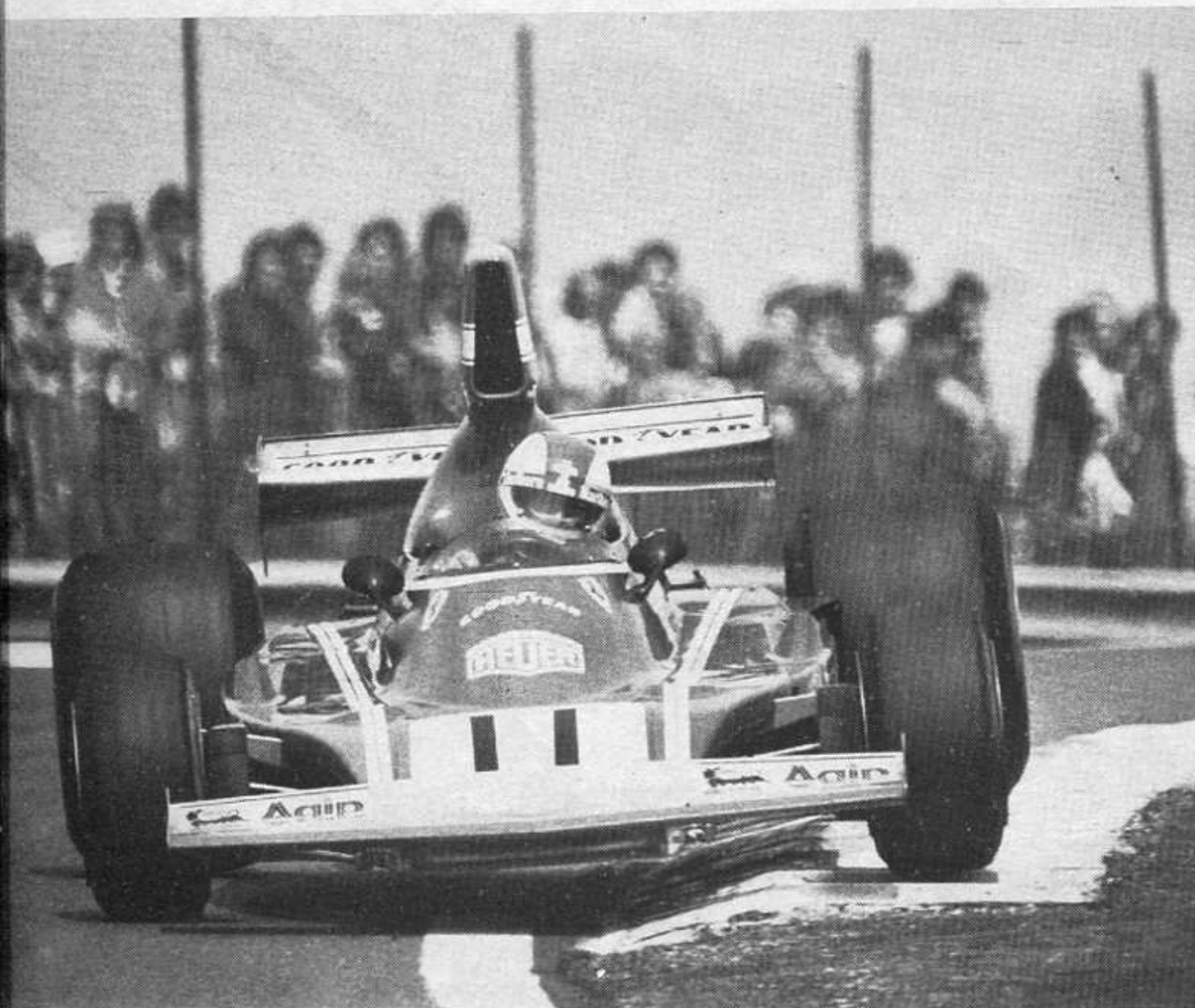
Al primo giro Lauda è davanti a Peterson, Regazzoni, Hulme, Depailler, Ickx, Fittipaldi, Watson, Scheckter. Manca Pescarolo che è rimasto a sua volta al palo senza frizione. Rientra ai boxes al terzo giro Mass, per noie alla frizione, mentre Pryce, che

dopo il botto ha cercato di ripartire, ha già lasciato la vettura inservibile lungo il percorso. Reutemann è ai boxes a controllare la sospensione.

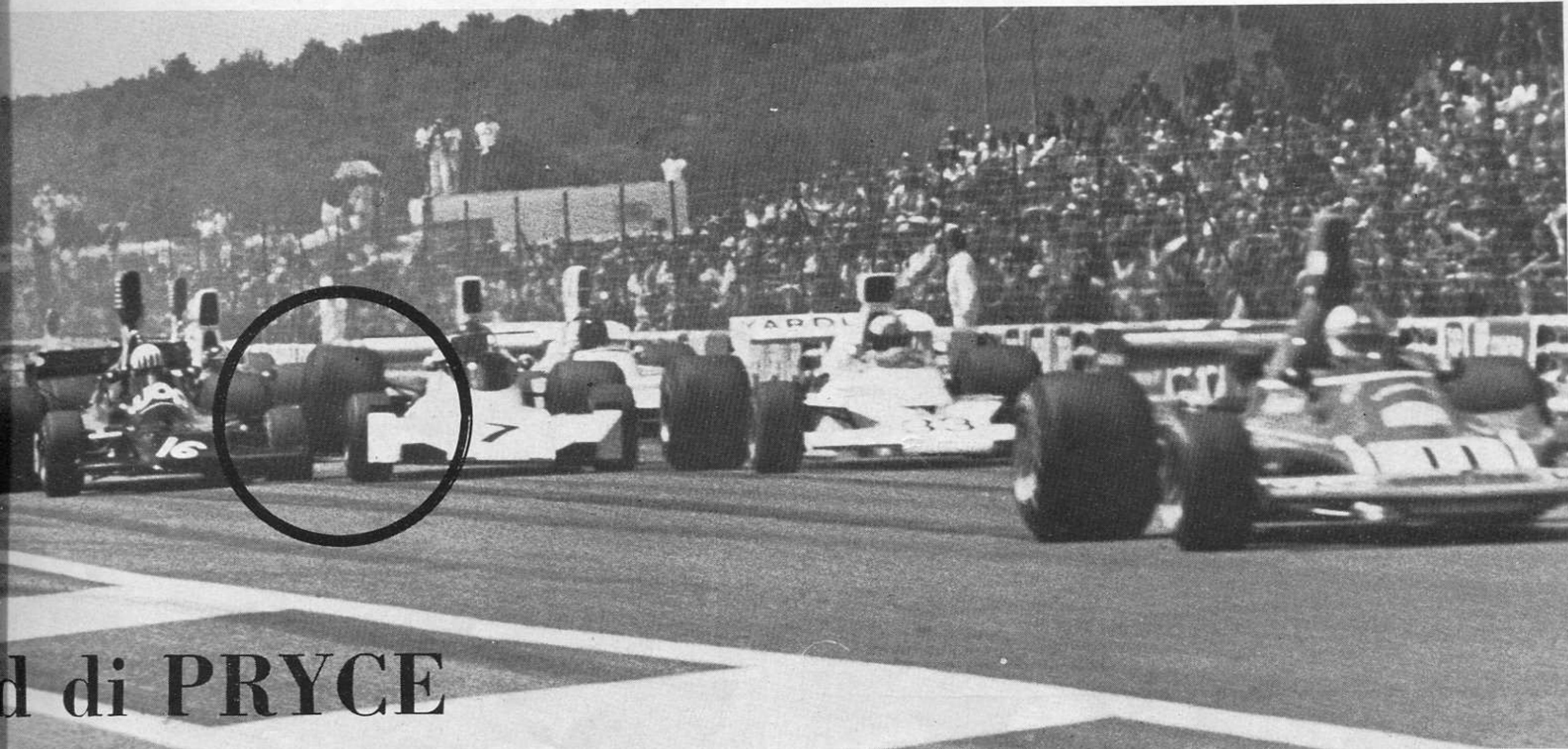
Al decimo giro tutto immutato, fatta eccezione per la quinta posizione alle spalle di Scheckter, dato che Fittipaldi al settimo giro ha passato di forza Hailwood, più dietro Hulme passa Merzario ma si trova davanti Beltoise che, pur avendo un mezzo nettamente inferiore, fa di tutto per ostacolare il neozelandese. Lauda, che aveva qualche centinaio di metri di vantaggio su Peterson, comincia a perdere terreno anche se il fumo che si sprigiona dalle sue ruote in frenata lascia vedere che l'austriaco ce la sta mettendo tutta. Regazzoni invece perde terreno mentre Fittipaldi al 14 giro riesce a passare anche Scheckter.

Lo scatto di PETERSON

Nel corso del diciassettesimo giro Lauda, che ha ancora tre secondi di vantaggio su Peterson, viene superato dallo svedese che in una sola tornata riesce a prendere un secondo di vantaggio sulla Ferrari. Al ventesimo giro perciò Peterson è al comando con tre secondi di vantaggio su Lauda e sei su Regazzoni che alle spalle non ha più l'insidia Fittipaldi, dato che il brasiliano ha



Così Clay Regazzoni ha risposto al deciso attacco di Scheckter e si è conquistato un meritato 3.º posto che lo accoppia a Lauda in vetta al mondiale



d di PRYCE

50 giri

Peterson.
Lauda
Regazzoni
Scheckter
Ickx
Hulme
Hailwood
Depailler
Merzario
Beltoise
Brambilla
Jarier

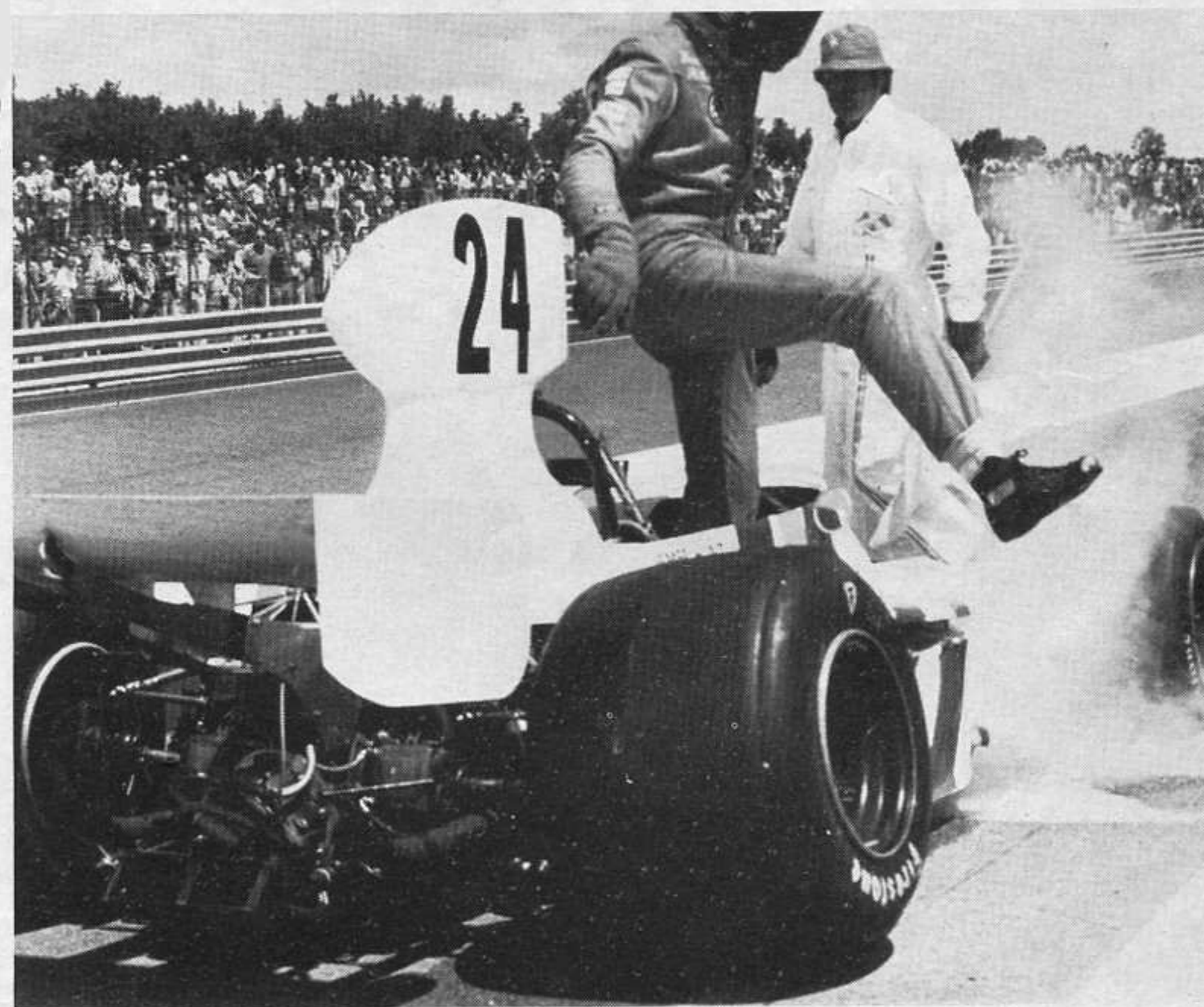
60 giri

Peterson.
Lauda
Regazzoni
Scheckter
Ickx
Hulme
Hailwood
Depailler
Merzario
Beltoise
Brambilla
Jarier

70 giri

Peterson.
Lauda
Regazzoni
Scheckter
Ickx
Hulme
Hailwood
Depailler
Merzario
Beltoise
Brambilla
Jarier

Anche a Digione movimentata partenza con incidente del quale ancora una volta è stato protagonista Pryce che in Olanda riuscì però a fare 400 m di corsa. Questa volta non è quasi riuscito a superare la linea di partenza, causa la collisione con Hunt che (sotto) vediamo abbandonare la vettura. Reutemann riesce a passare «in volo» a danno delle sospensioni della Brabham



Ma a metà corsa di tutto questo non è successo nulla, anche se ad ogni giro c'è qualcuno che prova ad allungare la frenata l'unica novità è che Edwards, peraltro molto indietro, ha portato la sua Lola ai boxes per controllare le gomme che difatti gli vengono sostituite nell'anteriore.

La corsa procede senza scosse mentre arrivano gli ultimi spettatore bloccati da un ingorgo colossale all'entrata della pista data l'inadeguatezza delle vie di accesso. Invece, proprio negli ultimissimi giri, batticuore per i boxes Ferrari: Scheckter è riuscito ad riavvicinarsi alla coda della Ferrari di Regazzoni e comincia a provare la frenata ad ogni staccata, Clay però in frenata non è secondo a nessuno e

finisce che Jody alla lunga, per tenergli testa, si intraversa. Il sudafricano capisce che non è musica per lui e si accontenta del suo quarto posto, togliendo così l'incubo ai tecnici della Ferrari, che il batticuore lo hanno anche per uno strano rumore che, a tratti, si sente nel motore di Lauda. Così, dietro Ronnie che è salutato dal solito berretto di Chapman lanciato in aria, finiscono le due Ferrari, Scheckter, Ickx, Hulme, Hailwood, Depailler, Merzario, Beltoise, Brambilla, Jarier, dato che nessuno di questi uomini nella seconda metà della gara è riuscito a portare a buon fine gli attacchi che aveva sferrato a chi lo precedeva.

Tito Zogli

Nessuno sotto il 1'

SCHECKTER	1'00"00
PETERSON	1'00"04
LAUDA	1'00"05
FITTIPALDI	1'00"06
HULME	1'00"07
REGAZZONI	1'00"09
ICKX	1'01"03
HAILWOOD	1'01"05
DEPAILLER	1'01"07
EDWARDS	1'01"07
MERZARIO	1'01"08
BELTOISE	1'01"08
WATSON	1'01"08
HILL	1'02"00
JARIER	1'02"00
BRAMBILLA	1'02"02
REUTEMANN	1'02"04
MIGAULT	1'02"07
MASS	1'06"08

stenta tenere a freno Ickx. Più staccati Depailler, insidiato da Hulme, che ha superato uno dopo l'altro Watson e Beltoise. Quest'ultimo verrà superato con la solita staccata da brivido due giri dopo anche da Merzario. D'altronde per passare il francese non c'è altro mezzo, come si accorgeranno Peterson e Lauda quando si accingono a doppiarlo.

La battaglia per gli inseguitori

Ickx nel frattempo, visto che Hailwood è in difficoltà con le gomme e gli ammortizzatori, si decide ad attaccare e passa al 26. giro Fittipaldi: al 28. giro Hulme passa anche Depailler e perciò dopo trenta giri, dietro Peterson che prosegue tranquillo ci sono Lauda, Regazzoni e poi le piccole bagarre individuali tra Scheckter-Ickx-Hulme, tra Hailwood e Depailler, tra Merzario e Beltoise e tra Brambilla e Jarier, dato che Watson al 29. giro si è fermato ai boxes per cambiare la scatola dei transistori.

Per le prime tre posizioni si vede che non c'è più nulla da fare a meno di sorprese e perciò, mentre i doppiaggi si succedono con una certa difficoltà, si resta a vedere come finirà appunto tra Ickx e Hulme, tra Hailwood e Depailler, tra Merzario e Beltoise e tra Brambilla e Jarier,

lasciato la McLaren nella curva dopo il rettilineo con il motore esploso. Da notare che erano già tre giri che gli scarichi di Fitti lasciavano preoccupanti scie di fumo.

In quarta posizione Scheckter solo davanti a Hailwood, che

Dai ferraristi a Merzario

Ce l'hanno tutti con le GOMME!

DIGIONE - Aria allegra anche in casa Ferrari. Non si è vinto ma con il secondo e terzo posto odierno Niki e Clay sono al comando della classifica mondiale dato che Emerson Fittipaldi una volta tanto si è ritirato.

« Ero partito per vincere — dice l'austriaco — e credevo dopo quella partenza indovinata di farcela invece dopo pochi giri ho avuto delle strane vibrazioni alle gomme ed ho dovuto mollare perché avevo la vettura sottosterzante. Non so se dipenda dalle gomme o dalle sospensioni dato che Peterson con le stesse gomme non ha avuto problemi, adesso a Fiorano guarderemo con calma ed attenzione. Comunque anche se non ho vinto sono egualmente contento della corsa perché per la prima volta sono in testa al mondiale e direi con un buon bottino di punti in vista delle prossime gare, certo che oggi guidare era peggio che a Nivelles ».

« Con una macchina in quelle condizioni — dice Regazzoni — ho fatto quel che ho potuto badando a difendermi più che ad attaccare. Infatti già in partenza avevo vibrazioni alle gomme ed un assetto sottosterzante. La stessa cosa mi era successa a Zandvoort, non riesco a capire da cosa dipenda. Comunque meno male che i freni ed il motore andavano bene altrimenti non so come avrei fatto a tenere Scheckter negli ultimi giri ».

« Regazzoni era troppo veloce per me in rettilineo — spiega Jody — inoltre mi si era rotto il contagiri per cui avevo sempre paura che in scia il motore mi andasse fuori giri, per il resto tutto OK ».

« Mai avuta una vettura così perfetta — dice Depailler, che ha corso con la 006 dello scorso anno — Tutto splendido: tenuta, motore, freni, sospensioni, gomme. Peccato solo per l'aerodinamica ».



Per gran parte della gara Mike Hailwood e Jacky Ickx (sopra e sotto) lottano per le prime posizioni (alle loro spalle la Shadow di Pryce che non è riuscito nemmeno a compiere un giro) finché non hanno raggiunto Fittipaldi



Tradito dal motore questa volta Emerson Fittipaldi non è riuscito a raggranellare nemmeno un punto: qui lo vediamo alle spalle di Jacky Ickx, che finalmente ha portato a termine una gara all'altezza delle sue possibilità

BELL con SURTEES

● Sarà sicuramente Bell il pilota che prenderà il posto di Pace nel team Surtees Fina. Il costruttore inglese ha deciso dopo essere stato a lungo in ballottaggio con Watson che guida le Formula Due ufficiali del team.

● Sebbene i medici abbiano stabilito che per la visibilità la miglior combinazione è nero su giallo, la GPDA ha preteso che venissero cambiati i cartelli segnalanti le distanze di avvicinamento alle curve verniciati a Digione appunto secondo questo principio, con altri dove i numeri neri erano invece su fondo bianco.

● Peterson debutterà domenica al Nurburgring sulla BM da turismo nella 6 Ore.

Con lui ci saranno anche Ickx, Stuck e Bell.

● Al Mugello il posto nella squadra ufficiale March di F. 2 lasciato libero da Stuck, impegnato per priorità di contratto con la BMW al Nurburgring, sarà preso dall'inglese Brian Henton che è con Pryce una delle due stelle della F. 3 d'Oltremarica.

● Un giornalista svizzero ha organizzato una specie di riffa sul risultato del Gran Premio. Ha voluto partecipare, pagando i dieci franchi richiesti, anche Lauda. Il suo pronostico era: primo Lauda, secondo Depailler e terzo Ickx. Ovviamente Niki non ha incassato il ricco montepremi.

● Lauda fino a sedici anni non si interessava di automobilismo. Lo scoprì, grazie a Rindt che era il suo idolo, ma anche grazie alle Ferrari che Jochen citava sempre come le macchine che avrebbe voluto guidare.

CHAPMAN: «Vedrete la 76...»

● Colin Chapman ha decisamente smentito la notizia fatta circolare in Gran Bretagna e secondo la quale egli avrebbe deciso di abbandonare completamente il progetto della Lotus 76 a causa delle deludenti prestazioni di questi tempi. « Chi ha fatto mettere in giro queste voci è quello che noi inglesi deniamo un comico — ci ha detto —. La macchina ha qualche problema di giovinezza, e non ne siamo sorpresi. Ma è una macchina che avrà molto avvenire, e lo vedrete. Continuiamo la sua messa a punto e la vedrete in pista al posto delle 72. Per adesso continuano a tentare di modernizzare le 72 ed anche in questo Gran Premio si è visto come abbiano lavorato sulle sospensioni, per migliorarne la tenuta di strada ».

● Deluso per la non ottenuta qualificazione, Gerard Larrousse era comunque sorridente, perché ha appena concluso un periodo particolarmente felice. Il mese di giugno infatti gli è stato favorevolissimo, con un calendario di cinque domeniche durante le quali Larrousse ha ottenuto cinque vittorie. Dopo Imola è venuta la Targa Florio, poi Le Mans, poi la corsa delle 2000 a Clermont Ferrand e infine la Mille Chilometri di Zeltweg. « Si vede che il mese di giugno è il mio favorito », dice Larrousse che sperava di poter continuare la serie, ma che non ha potuto ottenere la qualificazione con la Brabham della Scuderia Finotto che non ha avuto il tempo di mettere a punto.

● Il Gran Premio di Francia 1974 sarà ricordato in Francia come la gara che ha visto in pista il maggior numero di piloti nazionali mai riscontrato in un Gran Premio. Nelle prove dovevano essere addirittura nove, ma non essendo arrivata la Token prevista per Lafitte essi sono stati solo otto: Depailler con la Tyrrell, Beltoise, Pescarolo e Migault con la BRM.

« In Sudafrica uno stregone deve essersi indispettito della mia vittoria — dice Reutemann — anche oggi guardate cosa mi è andato a succedere senza che io ne avessi colpa ».

« La colpa se non è di Reutemann non è nemmeno chiaro di chi sia precisamente. Il motore mi è andato sotto coppia — dice Pryce — e mentre cercavo di riportarlo su qualcuno mi ha toccato facendomi girare. Poi non so cosa sia successo esattamente. So solo che ho visto ruote da tutte le parti e per la seconda volta la mia corsa di Formula uno è finita prima di cominciare ».

« Quel Pryce — dice Hunt — se non vuole venire alla Heschek è meglio che lo dica perché sembra che ce l'abbia proprio con noi. In Olanda fuori lui e fuori io alla prima curva. Qui alla partenza sono nei guai perché sono partito troppo bruscamente e le ruote mi pattinano mandandomi di qua e di là. E chi mi trovo bloccato di traverso in mez-

zo alla pista? Proprio Pryce. Gli sono volato sopra e addio sospensioni ».

Bilancio egregio per gli italiani Merzario e Brambilla che sono nella classifica finale.

« Il motore andava così così — dice Arturo — ma il dramma sono state le gomme. Non mi riusciva di stare in strada e poi quel Beltoise per passarlo che fatica! Ma ho visto che prima di me ci si era divertito anche Hulme quindi non è solo un caso personale mio quello di dover sempre arrivare all'ultimo metro per passare il francese ».

« La vettura non era male — dice Brambilla — ma il motore di Stuck non era potente come quello montato sulla mia vettura. Si faceva fatica a tenere in strada la vettura perché la pista era molto deteriorata e le gomme ne risentivano molto ».

t. z.

● Dopo le solite liti (durante quella di Zandvoort per poco Pescarolo non ha piantato subito in asso la BRM) ci si chiede se il francese intenda restare con la Casa, oppure se stia cercando un altro ingaggio. Alla BRM regna il silenzio.

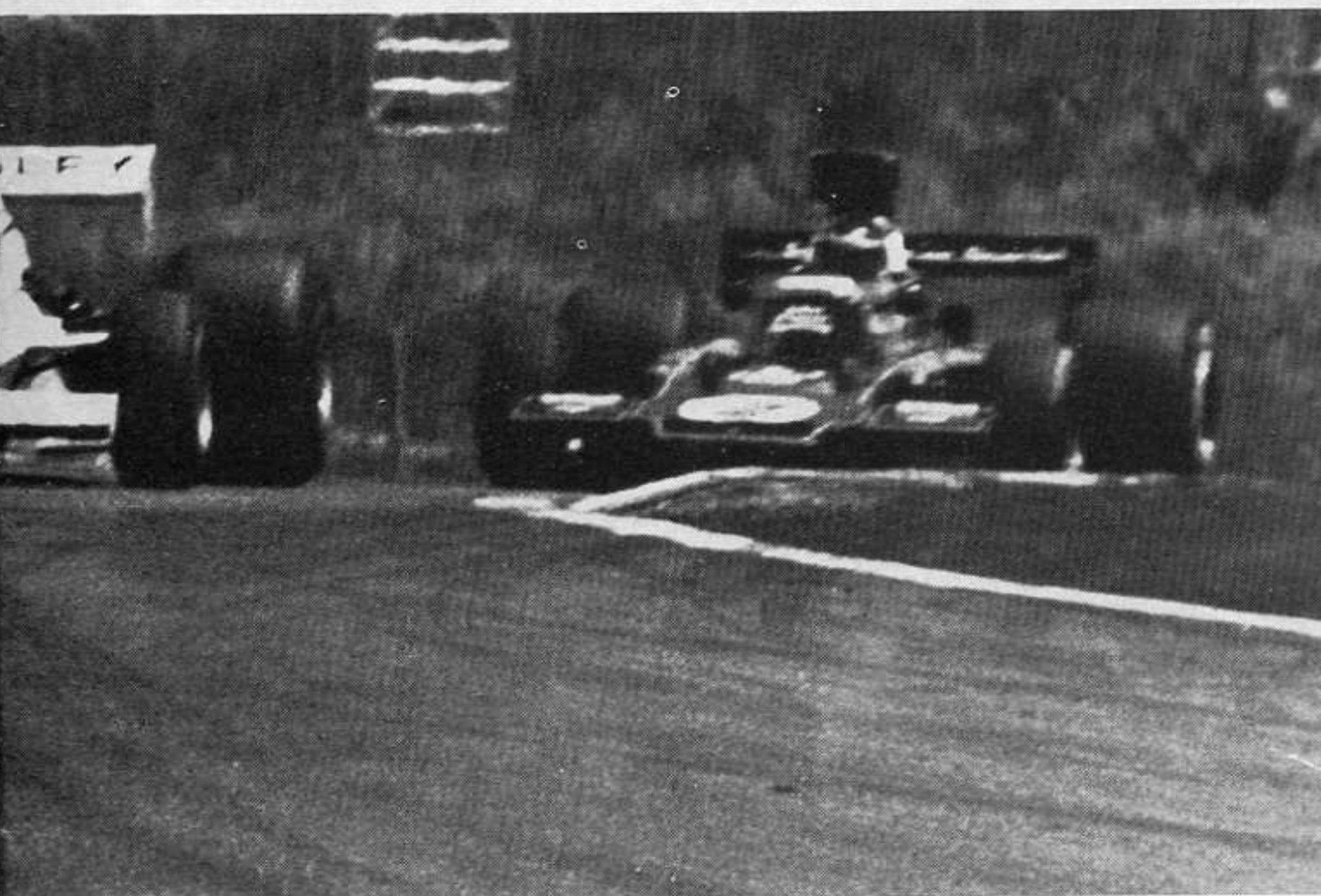
● Pare che la Lotus abbia rinunciato ai tentativi di fare gareggiare la nuova JPS, quale misura provvisoria per potere costruire la nuova 72 come vettura di riserva del team.

● Sembra probabile che Harper troverà qualche combinazione per fare correre la Token in F. 1 per Purley e/o Quester (cioè Purley nel G.P. d'Inghilterra e l'altro nel G.P. d'Austria, com'è giusto).

● Probabilmente la nuova Hesketh sarà pronta prima della fine della stagione e corre voce che la vettura brasiliana di F. 1, la « Fittipaldi » potrebbe essere pronta per il G.P. d'Italia.



Considerando gli « acciacchi » subiti da una violenta uscita di strada in prova Vittorio Brambilla si è comportato molto bene a Digione: tra l'altro è stato il solo con la March a classificarsi nel lotto dei 22 partenti



Molto bella anche la prova di Merzario, che ha saputo rimontare posizioni su posizioni, andando a prendere persino Beltoise e lottando con lui fino alla fine. Nella foto sopra nell'ordine Depailler, Beltoise, Watson e Merzario

Jabouille con la Iso Marlboro di Frank Williams, Dolhem con la Surtees, Larrousse con la Brabham Finotto, Jarier con la Shadow. Cinque sono riusciti a qualificarsi, mentre Jabouille, Larrousse e Dolhem non ce l'hanno fatta.

● Fine delle prove libere: sebbene su Digione splenda il sole, alla Lotus decidono di provare il cambio delle gomme. Peterson simula l'arrivo, i meccanici si affrettano attorno alla vettura con le chiavi a pistola e le gomme. Chapman, cronometro alla mano, controlla trentuno secondi e Peterson riparte come un razzo. Chapman sorride ma si gela all'istante: dietro alla Lotus è rimasto il crick di sollevamento. Meno male che non è piovuto.

● Fittipaldi giura e spergiura che quella del Super Cosworth è una chiacchiera di Autosprint. Però quando qualcuno gli fa notare che se gli inglesi vogliono vendere ancora dei motori nelle condizioni attuali, *quelles des autres* fare, e molto in fretta, Emerson fa un sorriso che dice tutto in maniera molto diplomatica.

Questione di «grana» per la bretella

DIGIONE - Il circuito di Digione ha subito molte modifiche, negli ultimi tempi, per essere pronto ad ospitare il Gran Premio di Francia che la FFAA gli ha assegnato per la prima volta.

Il programma di completamento del circuito prevedeva da una parte la sistemazione definitiva della pista, con la costruzione della famosa « bretella » che lo avrebbe allungato fino a 5 chilometri, e dall'altro quello della sistemazione dei servizi che erano ancora piuttosto approssimativi.

La disponibilità finanziaria, tuttavia,

non ha permesso che una parte di questi lavori, e così gli organizzatori si sono trovati davanti alla scelta: o completare la pista o mettere a disposizione del pubblico e della stampa delle strutture valide. Hanno optato per seconda soluzione, pensando che per poter assicurare avvenire alla pista era necessario invogliare il pubblico. Così la costruzione della bretella di allungamento è stata rimandata.

Sono state invece costruite tribune metalliche fisse, coperte, che possono ospitare il pubblico sono stati sopraelevati

i terrapieni che attorniano la zona delle curve ad esse, e che ora permettono una eccellente visibilità, e per quanto riguarda la pista è stato provveduto alla stabilizzazione delle fasce laterali mediante bitumazione Fix, oltre alla posa di cordature in certi punti che i piloti avrebbero volentieri utilizzato per « tagliare » le traiettorie ai fini di fare tempi migliori. La posa di reti metalliche a triplice barriera, nella zona delle curve ad esse, ha completato queste nuove installazioni. La pista è quindi rimasta corta, con gli inconvenienti che ne sono derivati.

PILOTA e VETTURA	I sessione	II sessione	III sessione	IV sessione
Lauda (Ferrari B3)	1'00"00	58"91	58"79	59"10
Peterson (Lotus JPS 72)	1'00"61	59"28	59"27	59"08
Pryce (UOP Shadow)	1'00"65	1'00"58	59"11	59"91
Regazzoni (Ferrari B3)	1'00"46	59"77	59"48	59"13
Fittipaldi (Texaco McLaren)	59"20	59"41	59"56	59"78
Hailwood (Yardley McLaren)	1'01"30	1'00"2	59"22	59"59
Scheckter (Tyrrell 007)	1'00"76	1'00"4	59"32	59"68
Reutemann (Brabham BT 44)	59"93	59"84	59"80	59"36
Depailler (Tyrrell 007)	59"43	1'00"96	1'01"43	1'01"09
Hunt (Hesketh Ford)	1'00"29	59"51	59"90	59"95
Hulme (Texaco McLaren)	1'01"58	1'00"08	59"54	1'00"22
Jarier (UOP Shadow)	1'00"40	59"72	59"59	59"83
Ickx (Lotus JPS 72)	1'01"48	1'00"31	1'00"55	1'00"00
Watson (Brabham BT 42)	1'01"08	1'00"34	1'01"03	1'00"02
Merzario (Iso Marlboro)	1'00"34	1'00"68	1'01"52	1'00"16
Brambilla (March Beta)	1'00"95	1'00"26	1'00"49	—
Beltoise (BRM P 201)	1'00"67	1'01"25	1'00"75	1'00"36
Mass (Surtees TS 16)	1'01"65	1'02"14	1'00"48	1'00"71
Pescarolo (BRM P 201)	—	1'13"84	1'00"67	1'00"80
Edwards (Lola Embassy)	1'01"72	1'01"60	1'00"80	1'00"68
Hill (Lola Embassy)	1'02"15	1'01"50	1'00"73	1'00"83
Migault (BRM P 160)	1'01"01	1'00"86	1'11"82	1'01"79
Schuppan (Ensign Ford)	1'02"63	—	1'01"90	1'01"24
Pace (Brabham BT 42)	1'01"35	1'01"76	1'02"33	1'01"62
Jabouille (Iso Marlboro)	1'01"52	1'02"93	1'02"28	1'02"04
Stuck (March 741 Ford)	1'04"05	1'01"60	1'02"16	1'01"99
Dolhem (Surtees TS 16)	—	1'01"70	1'02"31	1'02"16
Von Opel (Brabham BT 44)	1'02"27	1'02"18	—	1'02"34
Larrousse (Brabham BT 42)	1'05"27	1'03"68	1'03"27	—
Kinnunen (Surtees TS 16)	1'03"63	—	1'04"56	1'03"15

Le NOVITA' si vedranno a B. HATCH (le poche viste in FRANCIA erano ispirate... all'anatomia)

Gobba Mc LAREN unghia BRABHAM

DIGIONE - Nessuna novità grossa, e dovremo attendere il Gran Premio di Gran Bretagna prima di vederne qualcuna di rilievo. Tuttavia qualcosa c'era anche qui a Digione, a significare la abituale costante evoluzione tecnica delle monoposto.

La più vistosa era sulla McLaren Texaco Marlboro di Fittipaldi, che ha inaugurato una nuovissima presa d'aria dinamica dotata di forma molto più gibbosa della precedente. Un tutto unico abbastanza voluminoso, che dovrebbe permettere di avere migliore flusso d'aria sull'alettone posteriore. La ricerca della McLaren ai fini del miglior lavoro dell'alettone posteriore è continuata anche con un nuovo esperimento di abbassamento dell'alettone a limiti molto bassi, cosicché ha potuto essere spostato più indietro

di quello che la regolamentazione internazionale permette per gli alettoni elevati in altezza.

Dopo un paio di giri tuttavia Emerson Fittipaldi è rientrato al box e di questa soluzione non si è più parlato, almeno qui.

La Brabham di Larrousse aveva un vistoso nuovo frontale, a forma di unghia e molto avanzato, disegnato e costruito dai suoi meccanici, che dovrebbe assicurargli una migliore aderenza anteriore oltre che un buon raffreddamento dei due radiatori laterali.

Pare che la aderenza anteriore adesso sia troppa, e crei qualche squilibrio con la tenuta di strada posteriore.

Sulla BRM 201 di Pescarolo i radiatori laterali erano spostati ancora più indietro di quanto lo fossero sulla macchina di Beltoise, ed entrambi li hanno utilizzati senza la carenatura vista in Olanda.

Anche sulla March sono state viste delle prese d'aria diverse, dalla forma più affilata in sezione assiale e un poco allungate rispetto a quelle finora viste.

Nessuna novità alla Ferrari, ma sappiamo che a Fiorano stanno lavorando alacremente a mettere a punto delle importanti modifiche aerodinamiche che saranno provate la settimana prossima e che dovremmo già vedere in opera nel G.P. di Gran Bretagna.

Segnaliamo infine che sulla Brabham di Reutemann sono state provate ancora le gomme montate su cerchi di soltanto dieci pollici posteriormente. L'aspetto esterno di queste gomme è veramente curioso, anche se i risultati non sembrano per ora molto soddisfacenti.

f. l.

La Scuola MORROGH tiene a MONZA i corsi estivi

ROMA - Dal 13 luglio al 15 agosto la Henry Morrogh Racing School opera sulla pista di Monza. I corsi estivi, con lezioni giornaliere, si terranno tutte le settimane, fatta eccezione per i lunedì. Le tariffe, che sono in corso di aggiornamento (in seguito ai recenti aumenti del prezzo della benzina), sono calcolate sulla base di un'istruzione della durata di dieci giorni.

Chi intende pagare anticipatamente deve versare un importo di L. 280.000; viceversa chi preferisce pagare a lezione avrà versato a fine corso 475.000 lire.

In entrambi i casi è dovuta una tassa d'iscrizione al Club, pari a L. 5.000 più IVA. Si ricorda che l'allievo deve essere titolare di patente di guida e se minore di anni ventuno deve risultare in possesso di autorizzazione del padre o di chi ne fa le veci.

Il corso-base si articola in 15 lezioni: si comincia con una biposto al fianco di un istruttore; poi l'allievo è ammesso alla guida di F-Ford o di una F-Italia su percorsi completi del circuito (con rilievi cronometrici). Alla fine del corso, che si tiene esclusivamente in pista, l'allievo viene di diritto iscritto ad un programma di competizioni.

Coloro che volessero noleggiare le monoposto dell'Henry Morrogh Racing School possono farlo a vantaggiose condizioni.

«Facevano i tempi» così?...



● Domenica prossima al Nurburgring assisteremo ad una delle più veementi battaglie della categoria Turismo. Nella Sei Ore tedesca si affronteranno gli squadroni della Ford e della BMW, entrambi con due macchine. E sarà una battaglia feroce perché le occasioni di incontro di queste macchine si sono fatte rare dopo l'annullamento di molte delle gare del Campionato Europeo Turismo. La Ford avrà gli equipaggi Lauda-Mass e Hezemans-Glemser, per le sue Capri RSR 3001, mentre la BMW schiererà le coppie Stuck-Ickx e Peterson-Bell. Basterebbero queste quattro macchine a rendere interessante la gara tedesca che avrà anche altri protagonisti con gli equipaggi privati messi in campo dalla Alpina e da altri preparatori tedeschi.

● Per Arturo Merzario questa di Digione è stata una gara importante perché la storia di questo circuito si è aperta due anni fa proprio con una vittoria del nostro pilota, ottenuta nella gara inaugurale al volante di una Abarth 2000.

● Lord Alexander Hesketh, oltre alle scritte che gli avevamo già viste, inalberava anche un distintivo metallico con la effigie del famoso orsetto distintivo. Era una placca di metallo cromato, che faceva novità, ma che sarà presto seguita, ci ha detto, da un'altra placca speciale, dorata, che porterà la dizione «Obe», che non vorrà dire «Order Brithis Empire», come la onorificenza ufficiale britannica, ma «Order Bear Ear», cioè l'ordine delle orecchie dell'orso.

Questa documentazione fotografica può spiegare in che modo sono stati ottenuti tempi strepitosi da parte di alcuni piloti: come si vede Jody Scheckter è completamente all'interno del cordolo della pista, guadagnando in questa maniera metri preziosi che si faranno pesantemente sentire (con i 2" pieni riscontrati al termine delle prove). Ma a proposito, i commissari dov'erano?...

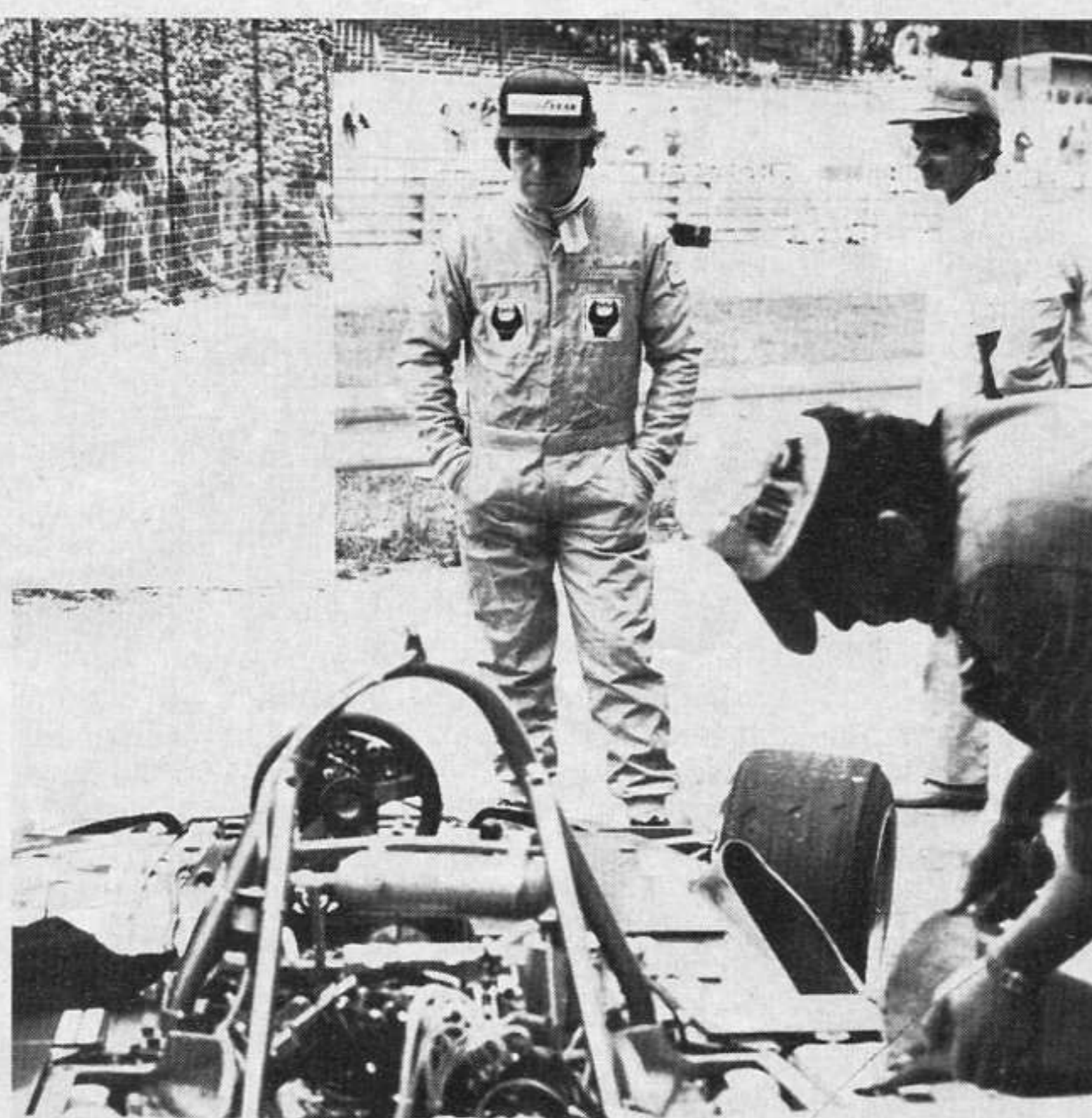


La «gobba» delle McLaren era una delle novità tecniche viste a Digione: le McLaren, a parte la vettura di Fittipaldi che ha rotto il motore, si sono comportate molto bene (sotto) Stirling Moss, presente a Digione per la sfilata delle veterane, si è interessato molto alle ultime monoposto



Erano migliaia gli appassionati italiani che sono andati in grandi gruppi a sostenere le Ferrari: ecco alcuni striscioni dei «Ferrari Club» di diverse città d'Italia attaccati in... prima linea

Vittorio Brambilla ancora imbronciato per la picchiata in prova, si consola mangiandosi con gli occhi la Ferrari! Al bookmaker di Maranello pare crescano le quote sulla possibilità che fin da Monza gli venga affidata la terza F. 1 rossa. Anche un'altro pilota italiano potrebbe debuttare al G.P. d'Italia (Lella Lombardi a parte): Gabriele Serblin, e con uno sponsor d'eccezione, pare, una volta vicino alle corse ciclistiche. Si tratta, nientemeno, della Davide Campari SpA



Sempre più vivaci i contrasti per le ammissioni al «via»

La FERRARI lascia «L'ASSO. F.1»?

DIGIONE - Un Pryce che parte in prima fila dopo essere tre corse fa stato giudicato non esperto per la F. 1, uno Stuck che non si qualifica con la March (anche se una bionda ragazza della Texaco con cui era in compagnia venerdì notte all'una dice molte cose dato che Brambilla con la stessa vettura era nettamente più veloce del tedesco) al pari di Pace, sono fatti che acuiscono la crisi dell'eccesso degli iscritti e del criterio per selezionare i partenti che ha messo in guerra organizzatori CSI e costruttori.

A Digione è successo di tutto. Alla fine delle prime prove appare un comunicato che dice: saranno ammessi ai restanti tre turni di prove solo i migliori 24 tempi. Poi, dopo la seconda sessione di prove altro comunicato: la GPDA non autorizza Schuppan e Kinnunen a proseguire le prove. Poi Schuppan prova egualmente il giorno dopo e così Kinnunen scarica la vettura e prova a sua volta, nell'ultimo turno di prove. una situazione insostenibile che ha provocato la reazione della Ferrari.

«A questo punto — dice Montezemolo — noi entriamo apertamente in polemica con la associazione costruttori, bisogna che ci riuniamo e che si ridiscuta il tutto. Noi chiediamo due cose: primo per evitare confusione da oggi alla fine della stagione e per l'anno prossimo deve essere stabilito subito il numero massimo dei partenti ammessi, così che tutti si sappiano regolare e non si debba più assistere alle lotte come per questa corsa francese.

«Secondo, il criterio della partenza garantita per quelli che della F. 1 association è antisportivo e ille-

gale così come quello della partenza garantita per chi ha i punti in campionato. Tutti debbono essere liberi di provare e di qualificarsi. Quello è un gioco che interessa alla Lotus e agli altri membri dell'associazione ma a noi non fa piacere. Ci sono dei regolamenti e vanno rispettati. Se ciò non accadesse e le nostre richieste non fossero accolte, siamo pronti ad andare anche fino alle estreme conseguenze. Ferrari di azioni clamorose per salvaguardare lo sport ne ha già fatte in passato ed è pronto a ripeterle adesso per dare una soluzione a questo problema».

Il quanto di sfida Ferrari potrebbe essere il ritiro dalla associazione costruttori che, perdendo un membro così importante, perderebbe anche molta della sua forza che oggi è indebolita allo stesso interno per dissidi tra i soci.

Infatti a Ecclestone e Chapman, che sono per la partenza garantita ai soci, fa da contraltare la posizione di Mosley e di Tyrrell che invece non accettano questo criterio.

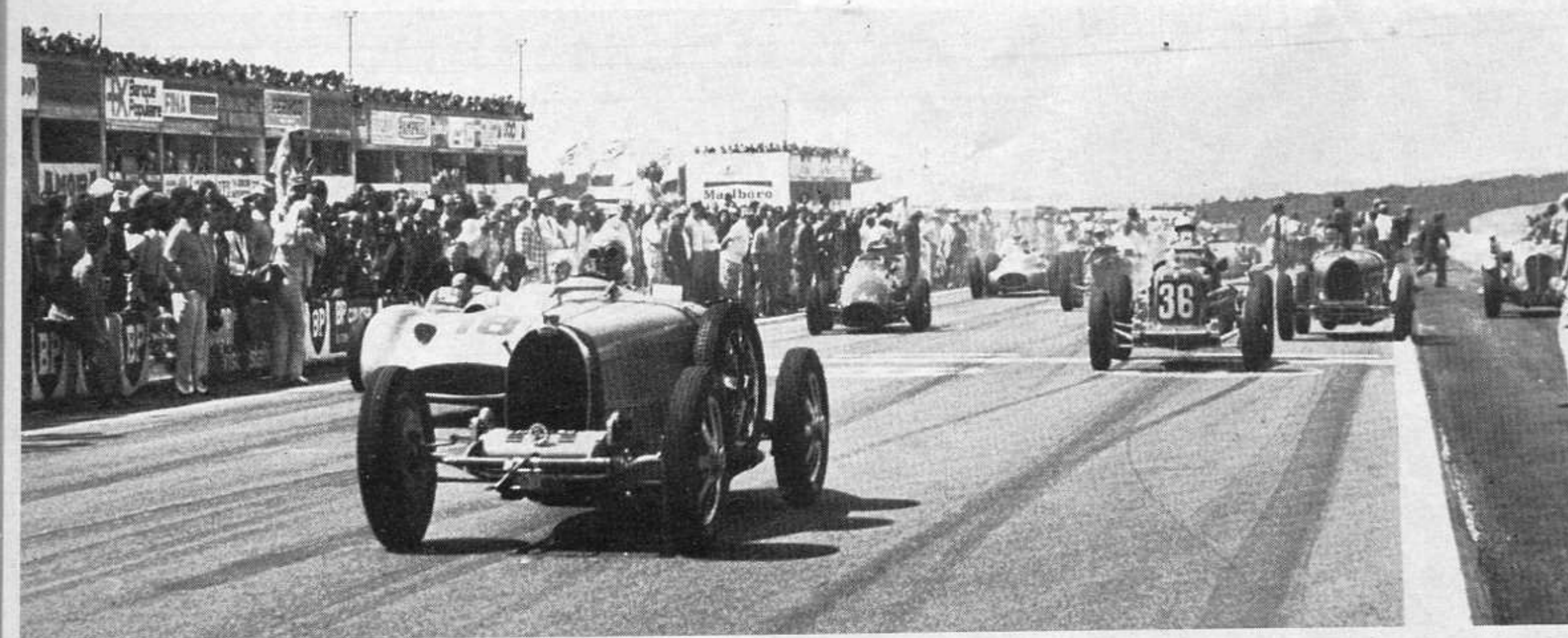
«Dovrebbe essere un problema degli organizzatori — dice Mosley — e non il nostro. Per noi va tutto bene purché ci siano qualificazioni regolari per tutti. La partenza garantita è solo antisportiva e nessuno di noi serenamente può accettare questa accusa. Se qualcuno ha degli altri interessi è meglio che lo dica perché la nostra forza è solo quella del professionismo e quindi è giusto che il migliore in pista sia davanti e non il migliore nelle pubbliche relazioni o in altri intrallazzi. Ci accusano di mafia ma non era questo lo scopo con cui è stata creata la nostra associazione...».

La rabbia di Mosley alla parola mafia, vera o meno, fa a pugni però con l'episodio Depailler. Il francese, dopo aver stabilito nelle prime prove il nono tempo, ha distrutto la sua 007 proseguendo gli allenamenti con la 006.

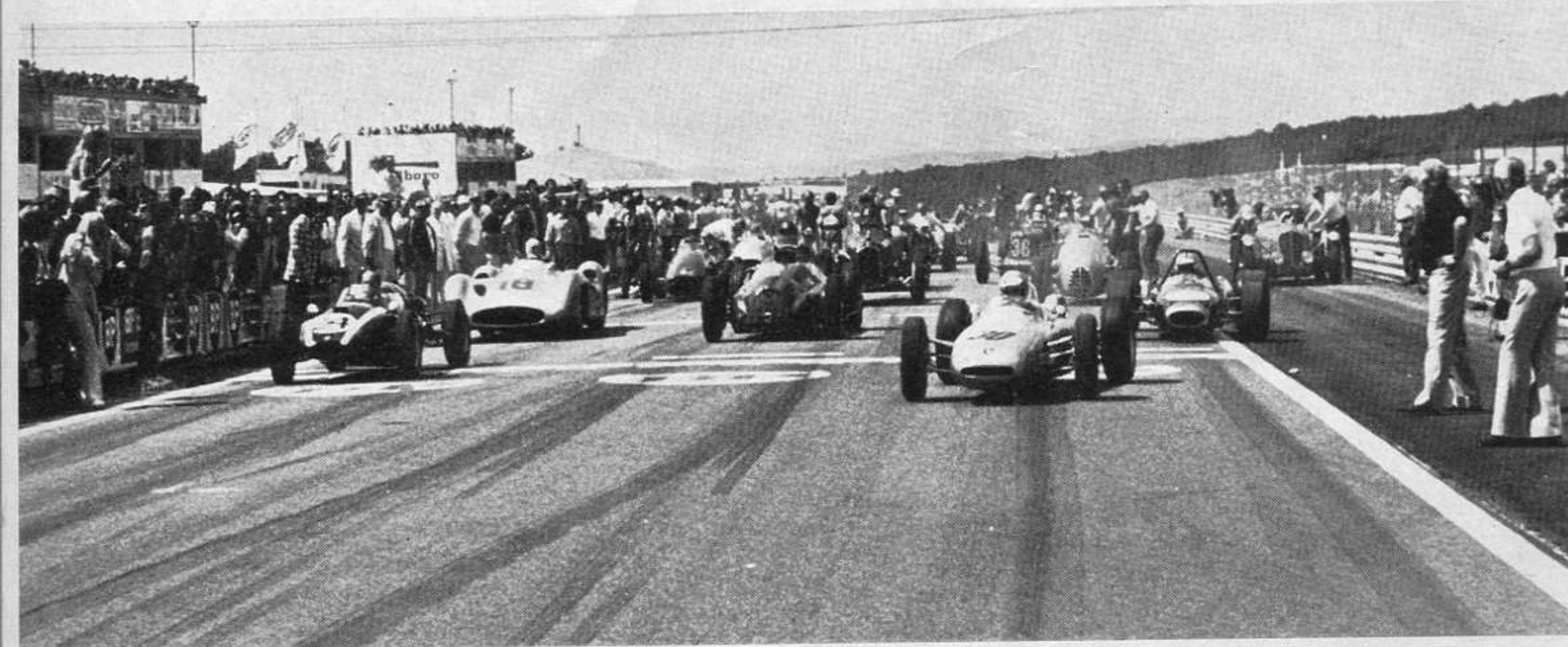
Non è però riuscito a fare il tempo per qualificarsi. I commissari però lo hanno ammesso alla partenza lo stesso con la 006 e nel nono posto dell'allineamento in quanto Tyrrell, dopo aver letto il regolamento, in cui si precisa che a qualificarsi non è la vettura ma l'uomo purché poi utilizzi una monoposto dello stesso tipo di quella usata per fare il tempo, ha rilasciato una dichiarazione scritta in cui ha firmato che la 006 è una monoposto dello stesso «tipo» della 007.

Evidentemente un gioco di parole sulla parola «tipo» perché anche un cieco sa che tra le due monoposto in comune c'è solo la formula ed il marchio Tyrrell. Comunque i commissari l'hanno presa per buona anche perché eventuali reclami potevano essere fatti solo dopo che Depailler avesse effettivamente preso il via con la 006 e nessuno degli esclusi sebbene ci sia stata una levata di scudi iniziale di Williams, Mosley ed altri se l'è sentita di mettersi contro Tyrrell, la Elf e tutti gli altri padri di Digione.

Hanno sfilato le «nonne terribili» per l'80° dell'AC FRANCIA



Quella lacrima di CHIRON



Con la stessa foga di altri tempi scattano i bolide che per anni hanno entusiasmato su tutte le piste. Presenti a questa rievocazione molte vetture perfettamente conservate, fra le quali una Fiat F2 che Jackie Stewart si è rifiutato di guidare! Sopra: Jack Brabham, con casco dell'epoca al volante della sua F. 1 di molti anni fa, assieme a Merzario e Brambilla. Sopra a destra: Hans Hermann siede nell'abitacolo della Porsche 804 F. 1. A destra, Piero Taruffi conversa con Emerson Fittipaldi



DIGIONE - Un acre odore di ricino nell'aria, nelle orecchie il rombo cupo di motori più cattivi di quelli della F. 1 e sulla pista di Digione gli spettatori si sono ritrovati d'incanto non al Gran Premio di Francia del 1974 ma a quello di tutti i tempi. Una festa eccezionale ed una idea magnifica quella di raccogliere le vecchie glorie di ieri sulle loro vetture. Sembrava veramente di essere ad una corsa di dieci come di venti, come di trenta o quaranta anni fa. Fiat, Alfa, Ferrari, Mercedes, Talbot Lagot, Delage, Cooper, Brabham. Invece erano state allineate al via di Digione per una rievocazione e non per una corsa vera e propria.

Ad aprire la passerella è stata la Fiat del 1907, guidata da Felice Nazzaro, e che l'avv. Agnelli ha prestato personalmente a Jackie Stewart che però si è rifiutato di guidarla per paura di romperla e dopo il giro a fianco del collaudatore ha detto: « Non ho preso tanta paura in dieci anni di corse. Ma come facevano a guidare questi mostri! E pensare che io ammiravo Fangio! ».

A fianco della vettura torinese la Brabham Repco con cui Jack il Nero vinse il suo ultimo titolo mondiale e guidata per l'occasione da Dennis Hulme che ha anche risfoderato la tuta ed il casco dell'epoca. Ma l'armatura di Hulme era misera in confronto alle immacolate tute in seta azzurra ed ai berretti, caschetto ed occhiali tenuti gelosamente per tanti anni nei cassetti o nelle vetrine dei cimeli e dei ricordi e messi oggi con lo stesso susseguo di un tempo dai vari Chiron, Etancelin, Von Brausicht, Manzon, Trintignant, Hermann Lang.

Ognuno di questi grandi del passato come Lurani, Taruffi, Villosi ha ripreso posto con lo stesso sguardo compresi di un tempo al volante del bolide con cui aveva un tempo creato la sua fama per il pubblico. Il passaggio dell'Alfa Targa Florio, della P2, dell'Alfetta, della Mercedes W 135 del mondiale di Fangio, della Sport delle Mille Miglia di Moss, della Ferrari del 1962, della Maserati 250 F, della Cooper, Coventry Climax di Moss e di altre vetture altrettanto celebri ed immortali si potrebbe dire, dopo averle riviste in pista ancora una volta, è stato uno spettacolo indimenticabile e la piccola lacrima non si sa se di gioia o di dispiacere con cui Chiron ha spiegato a Fittipaldi cosa erano quelle vetture e cosa era quel correre, ha messo la cosa più bella nel cuore di tutti sia che quell'epoca l'avessero vissuta direttamente, sia che l'abbiano avuta solo dalle cronache sbiadite degli annuari.

Un solo commento alla fine da parte degli uomini che poche ore dopo avrebbero corso la nona prova del Mondiale 1974.

« Quante cose dobbiamo ancora imparare », e onestamente non si può dare loro torto.

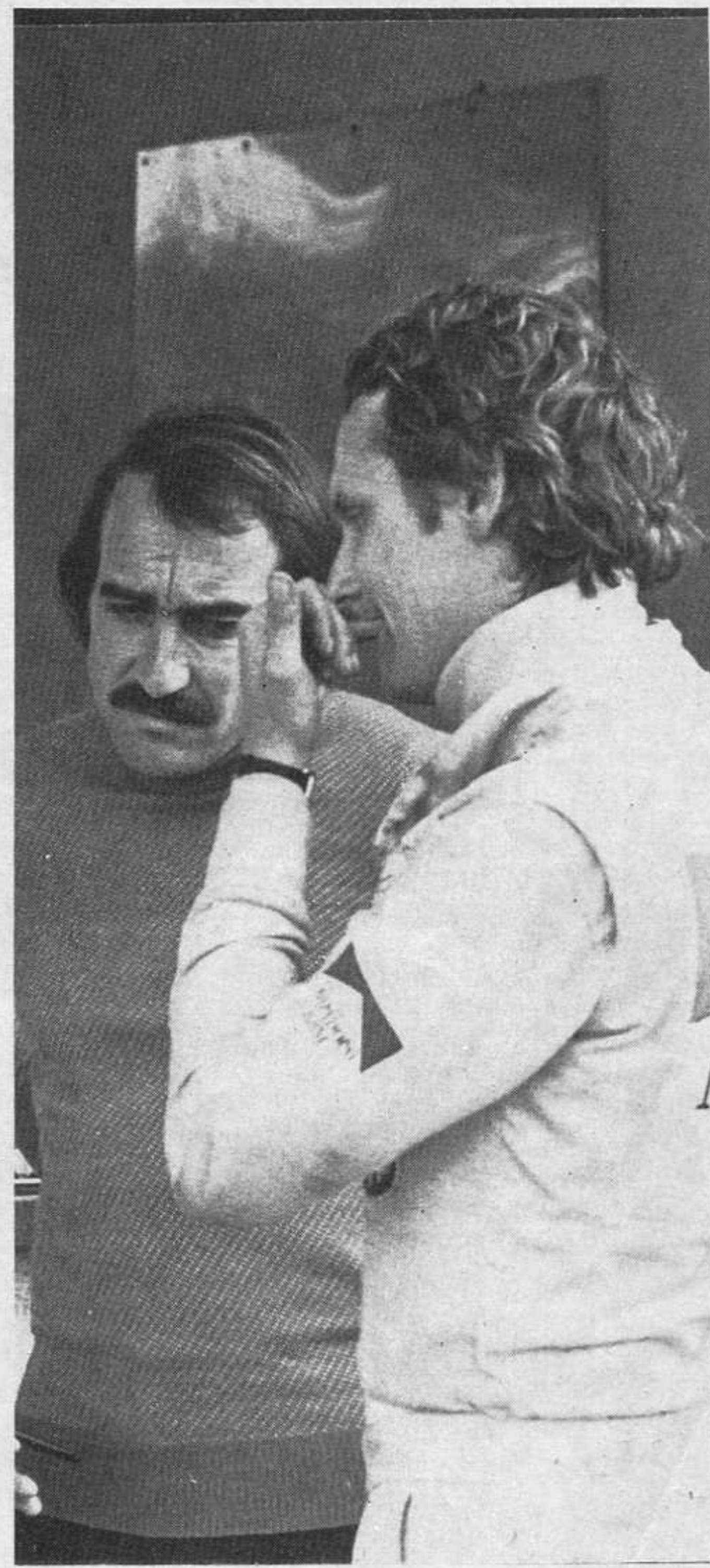
30 domande a LAUDA e REGAZZONI

(passando sotto la forca caudina del DRAKE)



La fantasia perduta

*Protestò tutta quanta la vita
che i giornali eran tutte menzogne
che non era colpevole lui della caduta di
Minerva,
aveva solo tentato di aiutarla...*



FIORANO era un crogiuolo quel martedì, martedì della scorsa settimana. Si leziavano gli ultimi ritocchi sui rossi torelli per Digione, ma avevano voluto accontentarti nella tua richiesta di intervista con i due Gemini della Speranza Ritrovata. Gran Cerimoniere l'amico Luca (di Montezemolo) che non voleva guastare (almeno lui) il plafond di amichevole soggiacenza alle esigenze della critica, nel modo nuovo di tener aperti i rapporti con la stampa (più fastidiosa). Era stata una scommessa con te stesso, questa di tagliar corto — una volta per tutte — a tante storie e di far parlare in diretta, per i tuoi lettori scettici o contestatori, il Niki e il Clay di tanti recenti dubbi e rivincite. Farli parlare senza l'artificio della interpretazione controllata e non a caldo dopo una gara, ma a freddo (si fa per dire) prima, e soprattutto prima di un cotanto appuntamento, nel mo-

mento della grossa svolta al giro di boa del mondiale forse più incerto del dopoguerra.

Un risultato che appaga i conti

La leggete adesso questa intervista, col senno di poi di un risultato tanto scioccante — da altalena rinnovata — come quello di Digione. Un risultato che appaga i conti ragionieristici, ma lascia amarevoli sul risultato come tale. Forse è più facile, adesso, capire e interpretare, leggere tra le righe. Martedì lo era meno. Anche col trovarsi con quell'austriachino, tutto perfetto e bravo giovane pulito, dal sorriso di ghiaccio (che Luca ti giura essere timidezza) o col Regazzoni che ti sembra diventato asettico, un lambrusco rimasto stappato per mezza giornata.

Al più hai avuto un dubbio sulla compitezza tradita del bravo primo della classe quando non ha avuto un'incertezza nell'accettare il tuo cedergli il passo davanti al portoncino della fattoria-direzione del mini autodromo, quando ti sei trovato a infilarla a due e ha mostrato la facile albagia di chi sa che quel rispetto gli è dovuto, fosse pure a casa sua e a venticinque anni. Ma è stato un attimo. Poi ti è sembrato solo scherzoso, con quel notare la lupara campeggiante sulla parete del primo piano-salotto, in genere tempio inaccessibile per i piloti in quel di Fiorano, a sentir loro...

Una intervista a due voci che è stata una lezione. Una lezione di avviamento professionale al nuovo modello di una squadra da corsa, con tanti robot che non sono robot a fare il loro compito quotidiano, in pista, in officina, in allenamento, in corsa, a stender relazioni e tessere una novella tela di Penelope '74 nella

quale invischiare i Proci delle squadre rivali. Sissignori, un compito continuato e senza errori, anzitutto, ma soprattutto senza svolazzi di fantasia.

Soltanto applicazione

La Fantasia è finita, non ci vuole più fantasia per le cose e per nulla oggi. Ci vuole applicazione e basta, ripetitività di atti studiati e calcolati. E non puoi capire allora se la prima accusa che ti fanno è quella di «mancanza di fantasia», per i cronisti che avrebbero visto il «dissapore» di Montecarlo. Te lo contesta Regazzoni. E nulla vale suggerirgli che forse la... mancanza di fantasia è nella scarsa fantasia del-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 34

**LAUDA e
REGAZZONI:
il SUPER
COSWORTH?
Non ci crediamo**

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

le vicende di sempre tra uomini e macchine, e non solo tra loro. Nella ripetitività delle vicende di cronache e di loro stessi che ne sono gli artefici, i produttori, gli animatori, i protagonisti.

Non ero andato dagli abitanti del villaggio,

tutto perché dicevo il mio pensiero, e affrontavo quelli che mancavano verso di me con chiara protesta, non nascondendo

né nutrendo segreti affanni o rancori.

La lingua è magari un membro indisciplinato —

ma il silenzio avvelena l'anima.

Mi biasimi chi vuole — io son contento.

Il filo delle domande scorre. Ti appare persino compitato. E raffinato persino, con certi slanci culturali, con certi contrappunti tempestivi, vuoi ironici, vuoi suggestivi, vuoi impegnati, che ti fanno pensare a

quant'è ormai scomparsa la facilità del «sono contento di essere arrivato primo». La dinamica è vivace. Giudicherete anche voi. Ma qualche cosa deve pur rimanere inesperto o adombrato se poi, a pranzo con lo stesso Drake e il compasato direttore generale ing. Dondo, Lauda nasconde sogghigni beffardi al dire «a nuora perché suocera intenda» dell'elegantissimo (in blu marino) ingegner Enzo. E rimugina anche il Nikino, rimugina la domanda di Montecarlo sul suo «comportamento sbagliato». Si vede che non gli va giù, nonostante il fair play

**AUTO
SPRINT
DOMANDA**

**RISPONDE
NIKI LAUDA**

1) Dicono che io sia un suo denigratore, un suo nemico, perlomeno un giornalista che non la stima. Anche lei lo pensa? E perché?

Non so. Io AUTOSPRINT non lo leggo perché non capisco l'italiano. Guardo solo le pictures (leggi foto). Poi la penso diversamente: cioè, se uno ha visto la cosa in un modo e io non sono riuscito a spiegare il mio punto di vista non posso aver nulla da eccepire. Invece se il mio parere l'ho potuto dare, come avvenuto con de Adamich a Montecarlo, dopo l'incidente di Regazzoni, e leggo che del mio punto di vista non ne è stato tenuto conto, allora me la prendo.

2) Quali argomenti userebbe — se lo fossi — per convincermi del contrario?

Io non l'ho vista più da quel giorno d'inverno a Val-lungia prima della trasferta sudamericana. Adesso che ho ripreso i contatti stia sicuro che sarò io a cercarla se avrò da dire qualcosa su quello che scrive. Per dirle le mie ragioni.

3) Quanto pensa che, del suo successo lo si debba alla Ferrari, macchina e ambiente, e quanto a lei? E in genere quanto pensa che si debba del successo nelle corse a un pilota e quanto alla macchina? E che cosa le piace di più in una Ferrari?

Un elemento completa l'altro. Più questa comunione è totale più sono possibili i risultati. Io non so cosa accadeva prima alla Ferrari, so che adesso i risultati ci sono perciò la Ferrari mi piace.

4) Che cosa pensa del suo partner? Ieri alla BRM oggi alla FERRARI?

Clay è simpatico, è un very nice man. In BRM non era felice, alla Ferrari è felice.

5) E' vero che quando le proposero di correre per la Ferrari condizionò la sua accettazione al nome del partner?

No, perché non potevo permettermelo. Mi dissero se volevo correre con la Ferrari, mi sottoposero il programma e io accettai. Dopo aver firmato seppi chi avrei avuto in squadra.

6) Ritieni di essere in tutto alla pari con Regazzoni?

Certo. Sono alla pari con Regazzoni.

7) Se la Ferrari fosse una Casa austriaca e avesse ingaggiato un pilota italiano, lasciando lei a correre con una monoposto... Steyr Puch-Marlboro, lei come avrebbe reagito?

Non avrei avuto niente da dire. Perché è un problema professionale e non credo ormai più conti la nazionalità nel nostro sport.

**RISPONDE
CLAY REGAZZONI**

E' la sua (di Lauda n.d.r.) fidanzata Mariella, che conosce l'italiano, a leggere AUTOSPRINT. E glielo traduce.

No comment. Io ti conosco bene.

Oggi conta la macchina. Anche un superman, un super pilota col 20-30% di capacità di più degli altri non riesce a dimostrare nulla se non ha una macchina valida.

Lauda l'ho conosciuto alla BRM. L'ho sempre appoggiato come pilota. Nelle settimane di incertezza del mio ritorno alla FERRARI mi chiesero quali giovani «vedessi». Dissi che non vedevo supermen. Comunque non vedevo LAUDA inferiore agli altri nomi che si facevano. Dissi di ritenerlo comunque migliore di Jarrier che sembrava allora candidato a guidare la Ferrari. Credo di averci azzeccato. Alla BRM è sempre andato molto bene anche se c'è da considerare che verso metà stagione dell'anno scorso gli davano la macchina più competitiva a mio dispetto essendo già cominciati certi contrasti con Mr. Stanley.

Ti ho già risposto prima no?

No, non si sta ripetendo quello che accadde a fine stagione con la BRM. Almeno non credo. Le macchine sono completamente eguali, penso piuttosto che lui abbia un vantaggio su di me, perché collabora in una maniera più diretta continua totale con quelli delle gomme, cosa che io non riesco a fare, per natura. Lauda si sta impegnando molto per vincere il titolo. Sa che potrebbe essere il più giovane Campione del Mondo. Un fatto mai avvenuto. Che è molto importante anche per l'Austria. E ha dei giornalisti amici che lo spingono, tanto. Si dà molto da fare, certo, con la Goodyear.

Che vuoi? Ormai sono solo i giornalisti italiani, argentini, brasiliani che fanno queste storie.

di poco prima. E Ferrari gli dà manforte ma deve ripiegare sul ricordo di un tallonamento altrettanto famoso che mise ko in tandem, alla chicane del porto, Hawthorn e Collins un '58 indimenticato.

Non ha perso verve il « solitario », non ostante i colpi della sorte che lo affliggono in famiglia e sul fisico. Sente il suo anno di rivincita e non è nemmeno generoso. Macina dispetto. Si sente che prepara un muggente fine d'anno conferenziale, il Numero Unico stavolta lo rispolvera, come sempre gli anni che vinca. Lancia botte a destra e manca.

Senza far finta o facendolo. Un tempo quando vinceva diventava persino conciliante. Oggi quella « generosità » è dimenticata. E' un ruggire come i suoi motori. Si sente che ne ha mandate giù troppe (a suo vedere). Persino la scoperta di Lauda non la concede più a nessuno. « So io, so io chi andò quel giorno a Montecarlo '73 per sceglierlo allora ». E non serve nemmeno ricordare che, prima di quel Montecarlo, non era ancora stato dimostrato nulla da Lauda, la sua stella cominciò quel giorno ad affacciarsi. No, non concede più nulla. Prepara il suo

riscatto decennale. Persino l'Olanda calcistica col suo calcio-totale sembra offrirgli il motivo per un paragone. Non a caso forse si lascia andare a una ammissione di tifo per Cruyff e C. per la finalissima. E a un altrettanto sprezzante crucifige di Rivera, quasi ne voglia trarre similitudine per abatinismi chissà come ravvicinabili nel suo mondo.

Poi domenica l'Olanda sarà sconfitta, nonostante i patrocinanti del giornalismo e TV italiana, dai caracollanti estrosi di Germania e i rossi torelli troveranno un ragno nero a dar fastidio nella fasta di

Francia. Ma una volta tanto un calcolo ragionieristico di punteggio iridato avrà meglio giovato. La fantasia, ha ragione « Rega », non conta più tanto oggi. Anche la fantasia di vincere di forza. E' out. Meglio così.

m. s.

... Perché io non riuscii mai a farti capire che nessuno sa che cosa è il male; e nessuno sa che cosa è vero se non sa che cosa è falso... (i versi sono tratti da: « SPOON RIVER ANTHOLOGY di Edgar Lee Masters)

AUTO SP RINT DOMANDA

RISPONDE NIKI LAUDA

RISPONDE CLAY REGAZZONI

8) Come giudica un giornalista che sostiene un pilota connazionale?

Ripeto, non lo giudico, credo che lui faccia il suo mestiere e penso che spetti a lui regolarsi come crede.

E' normale, no? Anche se diventa sempre meno normale nel mondo di oggi.

9) Quale è il pilota, di ieri e di oggi, cui preferisce, o ambisce paragonarsi? Si pensa più simile a Rindt o Stewart?

Nessuno. Non ci sono due piloti uguali, così come ogni uomo è differente, ogni uomo è un certo tipo di uomo. Io preferisco essere io. ...io paragono Regazzoni a Rindt, è molto simile a lui...

Specialmente oggi che è più un problema di macchine che di piloti, è difficile paragonarsi, scegliersi un esempio, un modello. Casomai è più facile dare un giudizio dall'esterno di un altro, non di se stesso. Così come io potrei dire che paragono Lauda a Stewart per come lavora. Non lascia mai nulla al caso. Concede molto al suo lavoro. Tanto. Non si lascia distrazioni.

10) Che cosa pensa sia più importante per un pilota, oggi?

Trovare la migliore combinazione per la macchina nel giorno della gara. Come ha detto? Sul piano umano? Capire la macchina. Lavorare insieme alla macchina.

Essere professionisti, essere atleti, il pilota oggi deve riuscire a trovare la sua migliore forma e quella di messa a punto della macchina. Deve sapersi controllare. Quando si trova in macchina, oggi che sono così tanto più impegnative, ha necessità di trovare facilità di esprimersi con essa. Perciò devi lavorare nei minimi particolari. Si lavora per decimi, centesimi di secondo. Che cosa sono materialmente? Niente. Oggi per un pilota sono importanti queste cose. Perciò non può essere più superficiale e non deve più lasciare nulla al caso. Con la fantasia non si fa più nulla.

11) E' superbo?

What means? Come su-per-bo? Ah! No.

Non mi sembra.

12) E' ambizioso?

No. Però ho voglia di fare tutto al cento per cento.

E' un difetto che non ho. Magari l'unico. Purtroppo. Lui però (e si riferisce a Lauda ovviamente) penso che lo sia.

13) E' generoso?

No.

Abbastanza. E sai perché sono così sicuro di esserlo? Perché lo sono anche fuori dell'ambiente delle corse. E quando mi capita di non esserlo, non so di non fare una elemosina, mettiamo, poi ho rimorso.

14) E' dongiovanni?

No... perché Mariella legge AUTOSPRINT.

E me lo chiedi proprio tu, giornalista? Che vuoi, rovinarmi con mia moglie?

15) E' un computer?

Il Computer è una macchina, io non sono una macchina.

Assolutamente no.

16) Le danno fastidio le critiche? La esaltano gli elogi?

Se spiegano bene la situazione non ho nulla da obiettare alle critiche, ma se mi si viene a domandare qualcosa e non se ne tiene conto, dopo, allora mi arrabbio. Perché io rispondo sempre a tutti. Proprio per evitare che certe critiche abbiano origini inesatte. Gli elogi fanno piacere a tutti, ma non mi esalto se so di meritarmi.

Mi danno fastidio le critiche e gli elogi fuori luogo.

17) E' vero che quando Ickx a Pasqua le regalò a Salisburgo un bell'uovo con un coniglio di pezza, lei quasi si offese?

No no, anzi fu molto carino.

Ma tu come l'hai saputo? Che avevi una radio spia nell'uovo?

18) Come ha cominciato a correre?

Fu a Mulacken, nel '68. Era una gara in salita e la disputai con una Mini Cooper. No, non arrivai primo, fui secondo.

Anch'io, guarda, cominciai con una Mini Cooper.

19) I suoi familiari cosa pensano di questa sua attività?

Non capiscono le corse di automobili.

Con i miei, lo sanno tutti, è un po' diverso.



**AUTO
SPRINT** DOMANDA

**RISPONDE
NIKI LAUDA**

20) L'ha aiutato qualcuno per cominciare? E' vero che lei Lauda chiese un prestito ad una banca austriaca come per un qualsiasi investimento d'affari, che in questo caso era lei, pilota con ambizioni da professionista della F. 1?

E' un po' differente. Fu nel '69, quando dovevo cominciare a correre con la March in F. 2. Avevo bisogno di 16 milioni. La mia banca me li avrebbe dati, mi dissero. Al ritorno da Londra a contratto firmato, improvvisamente saltò fuori che tutto era cambiato, che i miei genitori avevano messo il veto. E allora andai in un'altra banca, quella che ho attualmente e chiesi un prestito al 6%, così come si fa per un investimento di una casa.

21) Chi ringrazierebbe per quello che è diventato?

Nessuno.

22) E chi rinfaccerebbe?

Tanto meno.

23) A Montecarlo considera giusto il suo comportamento in gara con Regazzoni nella fase iniziale? Lo rifarebbe?

Io non ho fatto nulla di speciale. Non credo che mi si possa attribuire nulla di sbagliato. Facevo la mia corsa. Non ero partito molto bene? Poi c'è stato quel dinoplex.

24) Si accorda con Regazzoni sulle tattiche di gara? E con il direttore sportivo?

Sicuro, perché siamo nella stessa squadra e l'obiettivo principale è il successo della squadra. Al verde, al via ci si gioca la corsa.

25) A che cosa attribuisce l'impasse nei risultati Ferrari tra Jarama e Zandvoort?

Intendiamoci subito. In tutte le gare, quest'anno, le Ferrari sono state competitive. Si è potuto dare il caso che vi siano stati dei problemi particolari in corsa. In Spagna non ne abbiamo avuti e abbiamo vinto. A Nivelles eravamo altrettanto competitivi, ma Clay ha avuto quel problema con Larrousse e io con le gomme. A Montecarlo eravamo tutti e due in prima fila ed è stata vera sfortuna come è andata. In Svezia è saltato fuori un problema di cambi.

26) Che consiglio darebbe a un giovane pilota italiano con ambizioni di arrivare alla F. 1, magari Ferrari?

Lavorare sodo e duro per farsi esperienza.

27) E a un giovane pilota austriaco?

Lo stesso, non cambia nulla. Lavoro sodo per esperienza.

28) Quale considera il suo pregio e quale il suo difetto? Come uomo e come pilota...

Se sapessi di avere delle super qualità allora dovrei smettere di cercare di migliorare. Piuttosto come so di avere un difetto faccio il possibile per eliminarlo.

29) Pensa di diventare Campione del Mondo quest'anno? E quale avversario lo preoccupa di più?

Non lo so. Non so mai di vincere prima della bandiera a scacchi. Chi temo di più? Clay e Fittipaldi.

30) C'è da temere il super Cosworth che a Digione si dice lo abbia anche Fittipaldi?

Io non so di super Cosworth. Non penso ci fosse in Svezia, non c'era a Zandvoort. O se c'era...

**RISPONDE
CLAY REGAZZONI**

Ah, certo in Svizzera non è mai successo nulla del genere, figurati in Italia.

Io ho molte persone da ringraziare, a cominciare dal caro Silvio (Moser n.d.r.). E poi Sonvico e Pederzani e Ferrari che mi fece correre in F. 1.

Forse qualcuno ma non me ne curo. Io dimentico.

I tuoi cronisti non hanno molta fantasia...

Non è mai stata concordata una vera tattica. Facciamo il possibile anzitutto per non compromettere il successo di squadra.

Al Jarama non è stata una esplosione trionfale. Probabilmente avremmo vinto comunque, come sono andate le cose, con quei cambi di gomme, ci ha facilitato. Non eravamo superiori come siamo stati poi a Zandvoort. Io penso che più gli altri che noi hanno avuti alti e bassi, guarda la Brabham: all'inizio della stagione sembrava dovesse vincere il mondiale, poi è sparita.

Dare consigli ai piloti non è mai stato possibile, figurati oggi! Oggi il problema principale è avere o trovare i soldi. Ai piloti italiani comunque posso dire solo che debbono convincersi di non poter più sperare nella Ferrari.

... Anche nelle formule minori.

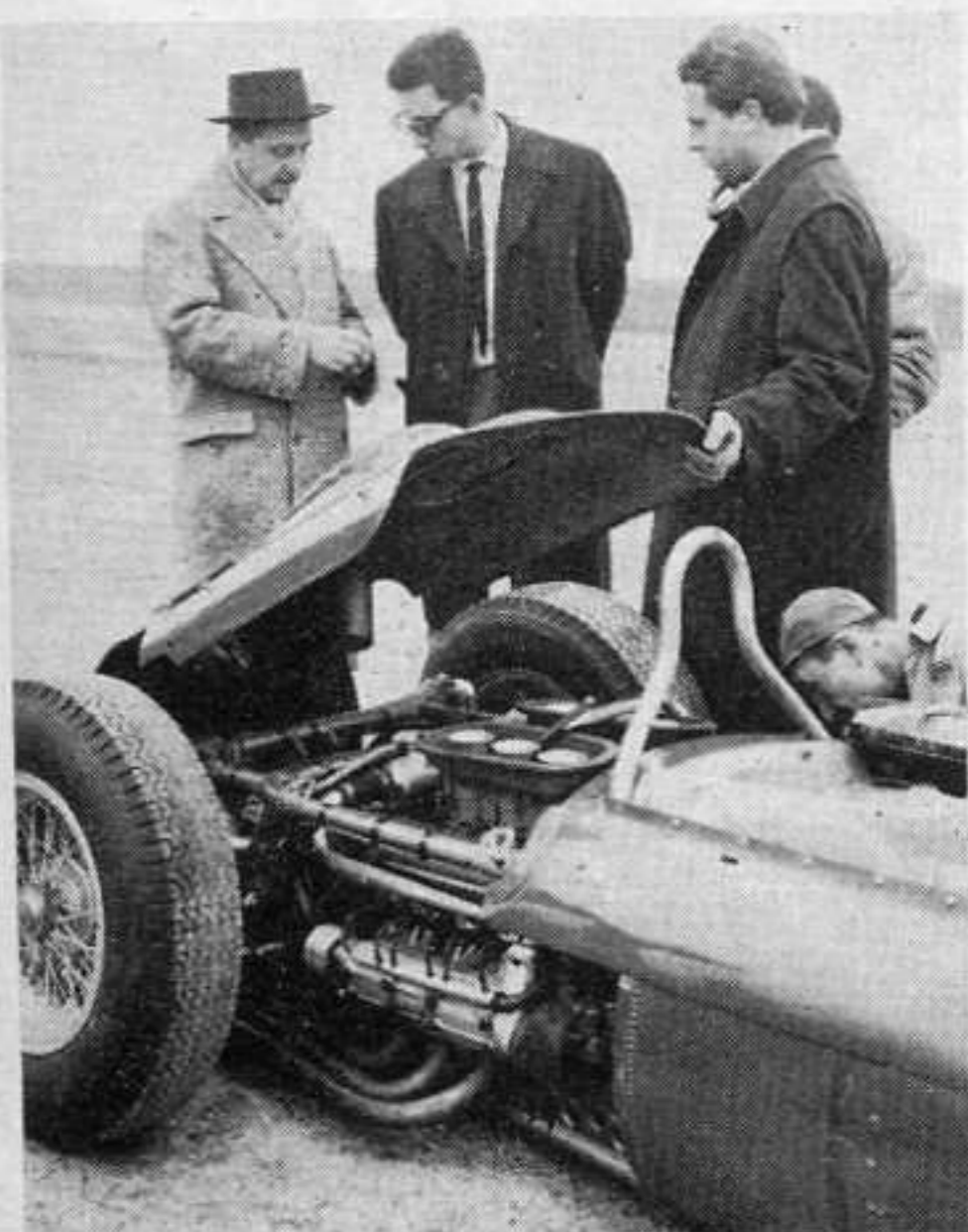
Il mio difetto l'ho detto: non essere abbastanza ambizioso. Pregi? Non ne ho.

Noi siamo legati alla Ferrari, e la Ferrari spera, conta di vincere il titolo mondiale '74. E ci prepara delle macchine per conquistare questo titolo. Il resto si vedrà. I rivali? Lauda e Fittipaldi.

Che cosa è? Chi lo dice? Mah... Non si fa una vettura a un motore in una settimana!...

FINE

I quindici anni di FORGHIERI



Mauro Forghieri, con il compianto Eugenio Dragoni, in una foto del 1961. In quell'anno era già stato investito di grosse responsabilità in seno alla Ferrari

MODENA - Mauro Forghieri sta per festeggiare i quindici anni di appartenenza alla Ferrari, nella quale è entrato alla fine del '59 - primi del '60. Ha 39 anni, età ancora brillantemente giovanile. Enzo Ferrari, lo appoggiò sin dall'università, essendo figlio di uno dei suoi più fedeli collaboratori. Il carattere di Mauro Forghieri, che si laureò brillantemente in ingegneria meccanica, è quello di un giovane progettista che deve applicarsi per giornate su un tavolo da disegno, trasferendo poi il tutto sul piano pratico.

Ha avuto i suoi momenti difficili, momenti che sembrano ormai superati. Si irrita un attimo quando legge qualcosa che non gli va, ma poi dimentica alla svelta. Un giorno dello scorso anno ci disse « A volte mi chiedo perché ho fatto questo mestiere di ingegnere corsaiolo... avrei potuto dedicarmi ad altro settore... ». Era il periodo forse più difficile della sua presenza a Maranello, allorché parve che egli venisse giubilato o quanto meno relegato in un ufficio marginale. In realtà stava studiando per il futuro (prossimo) e anche se non appariva ai boxes o nelle prove a Fiorano, il suo pensiero era sempre rivolto ai motori. « Ora sto riposandomi — aggiunse quel giorno — niente più trasferte spasmodiche; viene il momento in cui si ha bisogno di riposare, di prendere fiato... ». Ma il suo era un modo per tradire, forse, l'attesa di un grande ritorno. La fiducia del « capo » non gli è mai mancata; è difficile che Enzo Ferrari abbandoni gli uomini da lui rivelati e « creati » come artefici dei suoi successi. E sono venuti i giorni del riscatto.