

La FERRARI paga con un arrosto di motori il forsennato «corsa-libera» ai suoi piloti



Merzario se la fuma sul podio monzese con la coppa al «primo dei piloti italiani». Non tutto il fumo di Monza '74 è stato senza buon arrosto: nero (d'amaro) quello Ferrari, ma tricolore (praticamente per i punti guadagnati nella classifica del campionato italiano assoluto) per Merzario. E intanto il suo patròn Frank Williams fa già i conti di quanto può pesare il felice risultato monzese del suo fantino sulla possibilità di concretizzare in questa settimana a Torino le speranze di un contratto per il '75 con lo sponsor Martini. Chissà...

L'asado e la beffa

dal direttore

MONZA - «...La perturbazione n. 3, che voi vedete qui sulla carta segnata già oltre l'isola britannica, arriverà ad interessare nella giornata di domenica soltanto l'arco alpino e non dovrebbe perciò portare addensamenti cumuliformi dalla Lombardia in giù...». Se questa previsione meteorologica del vice Bernacca Andrea Baroni fosse stata smentita dalla realtà climatica, come lo era stata al sabato (quando si annunciavano altri temporali anche sul Nord Italia dopo quelli del tardo pomeriggio del venerdì, mentre invece poi si vide un azzurro raramente così terso) la Ferrari avrebbe vinto il 45. Gran Premio d'Italia (magari con lo stesso Lauda) e gli italiani — non solo i 150 mila di Monza ma i milioni che erano al video — non avrebbero conosciuto il secondo 8 settembre più amaro da 31 anni in qua.

Ma il colonnello n. 2 dello staff meteorologico di via Teulada stavolta può vantare di aver letto giusto i geroglifici del cielo e il sole sempre caldo di settembre ha regalato al nostro Paese un'altra di quelle bellissime giornate che ne fanno l'eden del turismo, un sole peraltro risultato fin troppo caldo per i 12 cilindri boxer di Maranello. Così questi, dopo una stagione di ruggiti trion-

fali in longeve esistenze agonistiche — quelle che pur si consumano nell'arco di trecento rapidissimi chilometri —, hanno fatto vedere proprio sul più bello, agli ammutoliti fans austro-italo-elveticici gli amarissimi sbuffi di fumo che non erano messaggi di successo all'indiana ma testimonianza visiva di una resa, in un arrosto di motori che sin dalla vigilia, in verità, aveva tenuto in allarme i boxes modenesi, pur se la suspense tecnica veniva abilmente mascherata, portando fuori pista i cronisti poco furbi che si aggiravano intorno agli oracoli ufficiali in servizio di pubbliche relazioni.

Si paventavano desciazzamenti di gomme, specie dopo il pericoloso avviso nelle ultime prove alla Ferrari n. 11 di Regazzoni sul curvone, in realtà si cercavano di nascondere le escursioni delle lancette dei manometri olio-acqua che attingevano con facilità ai 105 olio e 95 acqua (abbondanti) contro i 95-85 dei rivalissimi Cosworth sulle Brabham. Temperature già allarmanti nel parti-e-ferma delle prove, figurarsi nel ritmo rabbioso dei 52 giri del Gran Premio ipotetica iridata!

E, pur se Clay e Niki la sera in tivvù hanno continuato testardamente a far la guardia al bidone delle informazioni tecniche sulle avarie determinanti, quel fumo

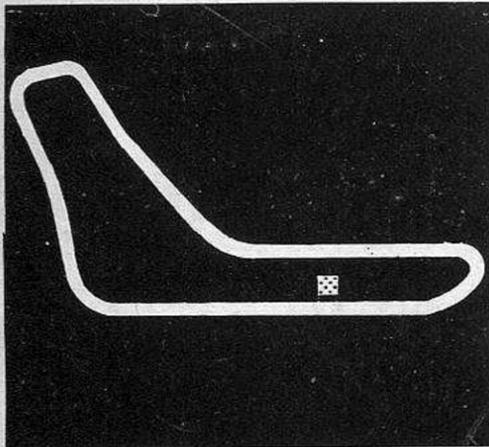
biancastro levatosi inappellabile tra le 16.20 e le 16.40 dagli spaghetti degli scarichi dei due fino allora esaltanti boxer cavallino, diventava la testimonianza definitiva del drammatico asado che si stava cuocendo sui cinque chilometri dell'autodromo lombardo. Le migliaia di appassionati che fino a quel momento avevano contrappuntato con sventolio di bandiere e coro di incitamenti la marcia scatenata delle rosse rampanti, si è trovata così davanti allo choc dell'accoppiata di ritiri in un quarto d'ora delle osannate beniamine.

Non preparata all'ipotesi di una resa così drastica, maturata anche nell'avvio ventre a terra dei due piloti-corsa-libera, che il forsennato ritmo sul filo del record avevano mantenuto anche quando si eran fatti polpette delle bianche rivali Brabham (già ghiottinate dall'ukase Goodyear col veto ultimo minuto alle gomme più morbide), la meravigliosa folla è annichilita ed ha dovuto rivedere il funereo ripetersi al vertice della classifica di una macchina che quest'anno almeno figurava outsider.

«Speriamo di non scannarci tra noi», aveva confidato in vigilia Regazzoni a chi

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 24



G.P. d'ITALIA

gara internazionale di velocità valida quale tredicesima prova del campionato mondiale piloti di Formula 1. Circuito di Monza, di km. 5,780. 52 giri, pari a km. 300,560. Spettatori 150.000. 8 settembre 1974.

COSI' (in 25) AL VIA

Niki Lauda (Ferrari 312 B3) 1'33"15	Carlos Reutemann (Brabham BT44) 1'33"27
Carlos Pace (Brabham BT44) 1'33"53	John Watson (Brabham BT44) 1'33"63
Clay Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1'33"73	Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'33"95
Ronnie Peterson (Lotus JPS 72) 1'34"24	James Hunt (Hesketh-Ford 308) 1'34"34
Jean Pierre Jarier (UOP-Shadow DN3) 1'34"50	Patrik Depailler (Tyrrell-Ford 007) 1'34"56
J. Pierre Beltoise (BRM P201) 1'34"62	Jody Scheckter (Tyrrell-Ford 007) 1'34"70
Vittorio Brambilla (March Beta 741) 1'34"76	Rolf Stommelen (Embassy-Lola T370) 1'34"84
Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 1'35"02	Jacky Ickx (Lotus JPS 76) 1'35"19
Jacques Laffite (Iso-Marlboro) 1'35"22	H. Joachim Stuck (March 741) 1'35"23
Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'35"63	Tim Schenken (Trojan-Ford) 1'35"72
Graham Hill (Embassy-Lola T370) 1'35"82	Tom Pryce (UOP-Shadow DN3) 1'36"27
David Hobbs (Yardley-McLaren) 1'35"31	Francis Migault (BRM P201) 1'36"36
Henri Pescarolo (BRM P201) 1'36"64	

COSI' (in 11) AL TRAGUARDO

1. Ronnie Peterson (Lotus JPS 72), 52 giri in 1.22'53"6, media 217,920 kmh; 2. Fittipaldi (Texaco-Marlboro-McLaren M23) 1.22'57"4; 3. Scheckter (Tyrrell 007) 1.23'21"3; 4. Merzario (Iso-Marlboro) 1.24'24"3; 5. Pace (Brabham BT44) a 1 giro; 6. Hulme (Texaco-Marlboro-McLaren M23) a 1 giro; 7. Watson (Brabham BT44) a 1 giro; 8. Hill (Lola-Embassy T370) a 1 giro; 9. Hobbs (McLaren-Yardley M23) a 1 giro; 10. Pryce (Shadow-UOP DN 3) a 2 giri; 11. Depailler (Tyrrell 007) a 2 giri.

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

sperava in dichiarazioni di tattica, rifiutata da Lauda anche per il conquistato imprimatur del «budda» di Maranello (come si legge a pagina 20 in una informazione non sospetta di data agostana). E invece hanno finito per scannarsi i motori, arrivati a valori termici che solo una temperatura più controllata — sia climatica che agonistica — avrebbe risparmiato a quel Quarto d'Orta nero di arresti tra le 16.28 e le 16.43. E con i motori sono andate in fumo le speranze di anticipare i tempi di un risultato-riscatto che tutta l'Italia, non solo automobilistica e sportiva, aveva imparato a sognare rinfocolando le ambizioni altrui col gioco che va sui tappeti d'asfalto americani dove i più diretti avversari possono anche vantare persino una migliore assuefazione, come il giovane Scheckter.

Il fantino consolatore

Una volta sola, in effetti, la Ferrari aveva rotto seriamente motori quest'anno e una volta sola Merzario — nelle strette anche economiche del suo team — era riuscito a far punteggio nella classifica iridata della F. 1. E proprio a Monza è avvenuto il rovescio!

Due motori Ferrari sono saltati per far nera la domenica di 150 mila spettatori diretti, mentre la consolazione è arrivata proprio dallo snobbato pilota nazionale, che già al mattino era stato fatto partire con un poco generoso viatico dall'ex patron modenese. Questi non doveva aver trovato migliore occasione per riproporre la polemica col suo «ex», ricordando a sua personalissima interpretazione il perché di non aver fatto apparire un pilota italiano, anziché un austriaco e uno svizzero, al volante della sua macchina italiana nell'anno del Grande Ritorno.

La presuntuosa pretesa alla umiltà di Merzario, avanzata dal costruttore, sembra aver avuto quasi l'emblematica risposta della Sorte che, nel giorno della avarizia più nera il Drake e i suoi kamikaze d'assalto (in famiglia), ha saputo elargire il premio più bello allo 'stuzzicadenti' di Civenna. Per fatti importanti si chiamerebbe Nemesi, per piccole (seppur grandi) vicende sportive si chiama beffa.

Le nere facce ufficiali sul podio, non certo per... ospitalità al premiato pilota JPS, diventavano così il marchio di un risultato negativo che più di tutti il pubblico non meritava per la sua passionalità sincera e totale. Ma è il prezzo di un'umiltà che, questa sì, non hanno avuto né i due piloti, né soprattutto i dirigenti — anche pontificatori dalla poltrona di comando — del team cavallino. L'augurio è che la passione degli sportivi pesi di più e resti ipoteca per quel «miracolo» che si spera solo rimandato, anche se in genere va in premio a chi dimostra — nel momento della verità — di saperlo meritare, prima di tutto nel rispetto di umana generosità.

m. s.

Mondiale F. 1

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	OLANDA	FRANCIA	G. BRETAGNA	GERMANIA	AUSTRIA	ITALIA	TOTALE
Regazzoni	4	6	6	3	3	6	4	3	9	2				46
Scheckter				2	4	6	9	2	3	9	6		4	45
Fittipaldi		9	4	9	2	3	4		6				6	43
Lauda	6			9	6			9	6					36
Peterson			1			9			9		3		9	31
Reutemann				9						2	4	9		24
Hulme	9				1	1			1	1		6	1	20
Hailwood	3	2	4						3					12
Ickx		4							2	4	2			12
Depailler	1		3				6	1						11
Beltoise	2		6		2									10
Hunt							4					4		8
Jarier						4	2							6
Stuck			2	3										5
Pace		3											2	5
Watson						1						3		4
Merzario			1										3	4
Hill							1							1
Pryce											1			1
Brambilla												1		1

I NUOVI PRIMATI

● Sulla distanza: Ronnie Peterson, media 217,920 kmh. Primato precedente: Ronnie Peterson (Lotus JPS 72), media 213,449 kmh (1973, su 55 giri pari a 317,625).

● Sul giro: Carlos Pace, il 46. giro in 1'34"2, media 220,891 kmh. Primato precedente: Jackie Stewart (Tyrrell 005) in 1'35"3, media 218,153 kmh (1973).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Regazzoni	40. giro	motore
Lauda	31. giro	motore
Ickx	30. giro	distributore iniezione
Stommelen	21. giro	trasmissione
Laffite	21. giro	motore
Jarier	19. giro	motore
Brambilla	16. giro	uscita di strada
Schenken	14. giro	cambio
Reutemann	11. giro	cuscinetto del cambio
Stuck	10. giro	rottura telaio
Pescarolo	3. giro	motore
Hunt	2. giro	motore
Migault	1. giro	trasmissione
Beltoise	1. giro	frizione

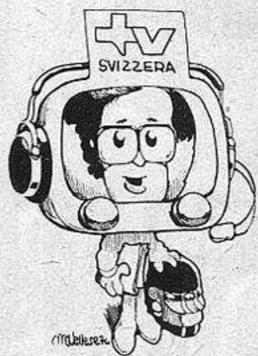
LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

- Peterson, Merzario, Pace.
- Fittipaldi, Regazzoni, Lauda, Brambilla.
- Reutemann, Scheckter, Hulme, Watson, Hill, Depailler.
- Hobbs, Pryce, Ickx, Stommelen, Laffite, Jarier, Schenken, Stuck.
- Non classificabili: Pescarolo, Hunt, Migault, Beltoise.
- Il prossimo appuntamento è per il Gran Premio del Canada, in programma a Mosport il 22 Settembre.

SURTEES (avvilito) abbandona

MONZA - La notizia circolava per i box di Monza sussurrata a mezza voce: la Surtees abbandona le corse della F. 1. Non c'è nessuno in grado di confermarla o smentirla, ma è una notizia probabile, perché in Formula uno le macchine di John Surtees, dopo un avvio abbastanza buono, sono andate sempre più decadendo. Cosicché in questa stagione si è visto come si debba parlare di vera e propria decadenza totale, come hanno dimostrato le corse fin da maggio.

Che Surtees abbia deciso di non occuparsi più delle F. 1 sembra quindi plausibile, ma quel che è certo è che le attività della Surtees continueranno. Le macchine della F. 2 e quelle della F. 5000 sono state abbastanza buone anche quest'anno, per cui è da credere che se Surtees non farà più le F. 1 sarà per potersi dedicare con maggior attenzione e assiduità alla F. 2 ed alle altre monoposto.



DE ADAMICH telepilota

Azzeccato da CHAPMAN il cocktail by night



Per la Lotus JPS e per Ronnie Peterson, c'era a Monza anche un bello stendardo, forse di tifosi memori delle bellissime corse che da tre anni a questa parte le nere 72 fanno al Gran Premio d'Italia. In alto, tutti felici sul podio, assieme al presidente dell'ACI, Carpi; da Peterson a Fittipaldi e, naturalmente, il terzo, Scheckter

Per FITTI l'iride adesso si gioca a tre AI GLEN la FERRARI si può battere

MONZA - Chapman strillava addirittura, saltellando sul muretto del box mentre le vetture di testa, nel G.P. d'Italia, apparivano al termine dell'ultimo giro. Durante la tornata conclusiva aveva ansiosamente contato i secondi, parlando con Warr, poi la JPS ha ottenuto la terza vittoria di fila, per la prima volta in qualsiasi gara.

Dopo la sua vittoria, Peterson ha detto: «Sapevo che avrei vinto soltanto quando ho tagliato il traguardo! Per tutta la corsa ero stato tallonato duramente e in prova avevamo avuto numerosi problemi. Ieri sera, però, i meccanici hanno lavorato di lena per rimettere la vettura nelle stesse condizioni, in fatto di regolaggi, in cui era lo scorso anno, eccettuato per l'alettone posteriore. Stamattina, segnando i tempi non cronometrati, sono andato bene e ho capito che avrei fatto una discreta figura in gara, poi, all'improvviso, ho visto apparire bandiere svedesi! Dopo che Reutemann è andato al box c'era Regazzoni che mi precedeva di chilometri e chilometri, si fa per dire, e non potevo fare niente, finché lui ha rallentato. Dopo c'è stata una bella battaglia fino alla conclusione. Del resto quando si ha

Emerson alle spalle si è sempre sotto pressione e nell'ultimo giro io non potevo andare più forte perché avevo una ruota posteriore che si bloccava e questo mi handicappava nelle chicanes. Quando è passato era sulla traiettoria sbagliata e due ruote si sono sollevate in aria sul cordolo, tanto che pensavo stesse per fare un testa-coda. Ho perso parecchia velocità e ben presto sono potuto passare di nuovo avanti. Vedevo che tentava, fino alla conclusione, per cui quando sono riuscito a tagliare il traguardo per primo sono stato veramente felice».

A sua volta, Fittipaldi ha detto: «Ronnie aveva gli alettoni sistemati in modo diverso da me. Io guadagnavo tempo sulle chicanes, ma lui era in vantaggio in rettilineo. Benché fossi riuscito a superarlo alla prima chicane è sbucato a fortissima velocità, prima di Lesmo. Se io avessi potuto aprirmi un varco nelle chicanes, alla fine le posizioni avrebbero potuto essere invertite perché la nostra velocità era più o meno uguale. Il campionato adesso si gioca fra noi tre. La Ferrari potrà andare bene in Canada, ma noi possiamo batterla negli Stati Uniti». Scheckter ha dichiarato: «E' stata una

corsa faticosissima, però mi ha dato grosse soddisfazioni, alla fine, e sono veramente molto felice. La vettura non era perfetta al cento per cento, in fatto di maneggevolezza, ma in gara è andata assai meglio che in prova. Stamattina al box, per fortuna per me, sono riusciti a metterla quasi completamente a posto, ma non avrei mai pensato di potere raggiungere Fittipaldi perché a quindici giri dalla fine mi precedeva di 14". Dal mio box non mi sono mai stati fatti segnali, per dirmi di quanto era indietro Merzario, per cui non dovevo preoccuparmi per tema di essere raggiunto. Penso che ora abbiamo più probabilità per il titolo di quanto avessi creduto possibili all'inizio della stagione».

Tyrrell ha detto: «Non avrei mai creduto di potere assistere a un simile risultato, ma ne sono molto felice». Non era sorpreso che Lauda si fosse ritirato, ma non gli era sembrato che la vettura di Regazzoni fumasse in modo preoccupante. Ha però osservato: «E' sempre molto difficile vincere il "proprio" grande premio!»

David Hodges

MONZA - Quando è scritto che uno deve vincere, non c'è preparazione tecnica che tenga per gli avversari: vince lui. Ronnie Peterson ha girato per due giorni di prove ufficiali tentando di rendere competitiva la sua Lotus, senza mai riuscirci e finendo in quarta fila sullo schieramento di partenza.

Sabato notte, però, i meccanici della Lotus, su direttiva di Colin Chapman, hanno cambiato tutto, giocando un po' d'azzardo e sperando di centrare le soluzioni giuste: hanno preso la scocca della vecchia 72, il posteriore della nuova 76, sospensioni anteriore e posteriore a carreggiata stretta, barre di torsione più tenere e hanno messo insieme il tutto.

Hanno lavorato fino alle quattro del mattino, a dormire tre ore e alle sette erano già in pista. Dalle nove e mezza alle dieci pieno di benzina, e Ronnie gira facile sotto il minuto e trentacinque. Buon segno. Gli chiedo come va, mi dice che ora gli sembra di essere a posto, certo molto meglio di prima.

Parte la gara e avete visto la sua bella rimonta, la grinta con cui ha superato gli altri, si è messo in coda a Fittipaldi, ha sfruttato il suo errore per infilarlo e tenerlo poi a bada tutta la gara. All'ultimo giro, poi, quando sembrava possibile vedere un arrivo in volata, «Fitti» ha fatto un errore alla seconda di Lesmo, toccando forte il cordolo interno e perdendo quei metri irrecuperabili in due chilometri. Era destino, come lo era che Emerson rompesse il suo motore da gara alle prove libere delle nove e mezza e partisse con motore che, invece, ha tenuto perfettamente per cinquantadue giri. Basta un giro in meno alle nove e trenta, e addio sei punti per Fittipaldi.

Destino, in cui però ci ha messo lo zampino la Ferrari e il ritmo incredibile imposto da Lauda fin dal primo giro. Il guasto tecnico che ha fermato le due Formula 1 italiane deve essere grave e forse sarebbe saltato fuori anche utilizzando i motori a regimi inferiori; siamo nel campo dei forse, ma se le due Ferrari si fossero accontentate di restare a controllare le Brabham e gli altri? Se, come ho già sostenuto dal Gran Premio di Germania, uno dei due piloti Ferrari fosse stato sacrificato a favore dell'altro, «forse» Lauda non avrebbe cercato di andarsene a quel ritmo, «forse» Regazzoni non avrebbe avuto bisogno di restargli a contatto, «forse» avrebbero corso usando ambedue meno il motore e «forse» almeno Clay, fermo al quarantesimo giro, sarebbe invece riuscito a farne almeno cinquantadue.

«Forse, forse, forse». Certo, ma almeno si sarebbe tentato veramente tutto, e il di più toccava al famoso destino darlo. Ora poi arriva lo spauracchio America, in piste dove Scheckter andava come una bomba lo scorso anno in F.A. e Can-Am e dove Fittipaldi ha già vinto in passato.

Andrea de Adamich



Guastata la festa anche per il notevole Vittorio Brambilla

Il ghiaccio bollente

Per i tifosi di Lauda un'altra amarezza, quando al 30. giro la Ferrari n. 12 ha concluso al box le sue fumate bianche. Dieci giri dopo, è toccato a Clay rientrare malinconicamente ai box col motore ko

DALL'INVIATO

MONZA - Scaldata dalle prodezze di Lauda nelle prove, ma soprattutto dalle vicende della prima parte della gara, la folla di Monza si era esaltata intravedendo un gran successo a doppietta dei suoi beniamini, il trionfo delle macchine rosse che insolentemente stavano umiliando le avversarie. Lauda prontissimo nell'avvio, Regazzoni che ha fatto presto a liberarsi di tutti per accodarsi al compagno, stavano costruendo la vittoria a rullo compressore, complice forse la vicenda delle gomme di cui vi si parla a parte, ma di certo in grazia delle loro capacità e delle qualità delle macchine. Insolentemente, abbiamo detto, perché i distacchi che i due stavano infliggendo agli altri erano fantastici, favolosi. E si poteva davvero pensare, come tutti pensavano più col cuore che con la mente, alla vittoria schiacciante ed al campionato del mondo vinto.

Raggelante, è venuta a metà della corsa la scomparsa di Lauda dopo che i più attenti la avevano già intravista, disegnarsi nelle sbuffate di fumo che dagli scarichi della Ferrari uscivano sempre più spesse, ad ogni decelerazione ed accelerazione, sbuffate che d'improvviso diventavano nuvolette dense. Restava in testa Regazzoni, stavolta da solo e (pareva) avviato a vincere, adesso che — scomparso il pungolo della presenza del compagno davanti — poteva forse diminuire il ritmo. Anche dalla sua macchina uscivano sbuffate di fumo, ma erano meno dense, e ad un certo punto erano diventate pressoché inavvertibili. Si pensava, anche con la mente, che Regazzoni potesse farcela, tanto più che lui doveva sapere quanto fosse importante arrivare. La illusione è durata dieci giri, poi anche questa Ferrari, e senza preavviso, è entrata al box, per uscirne subito, cacciata fuori a correre dietro alla assurda

speranza di un miracolo che potesse fargli finire la corsa senza olio.

Il gelo ha avvolto i centomila e passa di Monza, gli italiani e gli svizzeri e gli austriaci che erano calati in massa all'autodromo, bivaccandovi per tre giorni, per assistere al trionfo dei loro idoli. Poi è venuta la rassegnazione, e poi è rinato l'interesse. Peterson splendido con la sua vecchissima Lotus 72, Fittipaldi accanito nel mantenere la sua ruota nonostante le acrobazie cui doveva sottostare, si davano battaglia, e Fittipaldi ha tentato anche di attaccare decisamente, per conquistare

ancor più punti di quanti già la situazione ne promettesse. E' persino riuscito a passare davanti a Peterson, ma è stata faccenda di metri, perché lo svedese lo ha risuperato. Fittipaldi ha visto che non ce la faceva e si è accontentato di questa situazione, che già era per lui un regalo insperato. E dietro loro due si è contentato, rallegrandosi, anche Scheckter, che non sperava tanto nemmeno lui, che anzi temeva peggio.

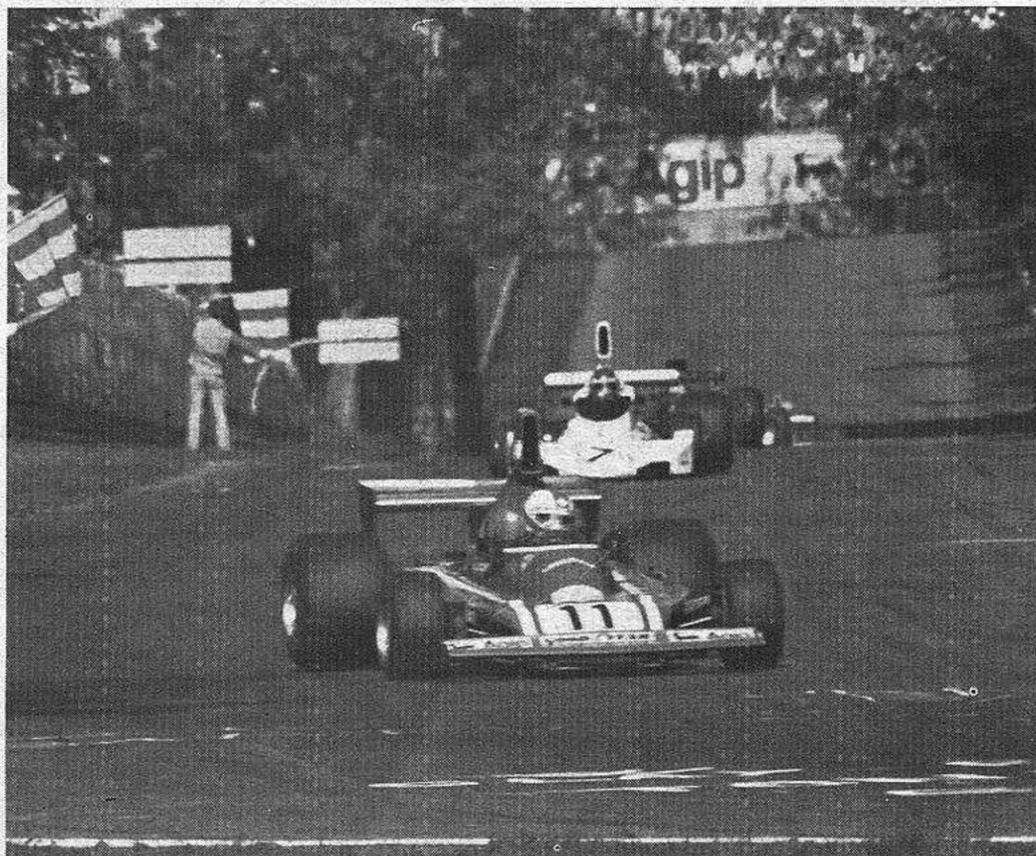
Per quelli che hanno dovuto assistere alla fine della corsa che li aveva tanto delusi c'è stata la consola-

zione. Dietro i tre che si sono trovati in avanti senza volerlo, era giunto Arturo Merzario, ed era impresa fantastica! Merzario che era partito ultimo o quasi, per la frizione che slittando gli ha impedito lo scatto, Merzario che aveva fatta tutta la corsa con la frizione inutilizzabile, era riuscito a rimontare le posizioni, a riportarsi in vista, ed ora era addirittura al quarto posto. Con la sua macchina, con tutte le remore che l'uso di materiale stanco comporta anche nella attenzione delle manovre, Merzario aveva tirato fuori tutta la sua grinta, per ottenere il risultato che era esaltante come una vittoria. Si è meritato il premio «Rouge et blanc», e saremmo stati sorpresi se non fosse stato così.

Per i centomila e passa di Monza c'era stata all'inizio anche la favolosa prodezza di Vittorio Brambilla, capace di accodarsi senza complessi ai «grandi» che combattevano per le prime posizioni. Una prodezza esaltante, che la gente ha gustata ed apprezzata, e che è stata annullata da un piccolo errore suo o da una piccola imperfezione della macchina, quale che sia stata la causa che ha portato la March in sbandamento ad urtare la cordatura della chicane, ad uscire fuori strada. Merzario e Brambilla, insieme con Regazzoni e Lauda, avevano scaldato la gente di Monza, e di certo quella che dai televisori ha seguito la corsa. Le vicende hanno raggelato tutti, riaprendo tuttavia la meravigliosa incertezza del campionato.

Ora sono in tre, a combattere per il titolo. In tre e non più in quattro, perché Niki Lauda ha perduto a Monza l'ultima possibilità di restare in lizza per la vittoria finale, e lascia a Regazzoni il compito piacevole ma gravoso di battersi contro Scheckter e Fittipaldi che sono arrivati alle calcagna dello svizzero.

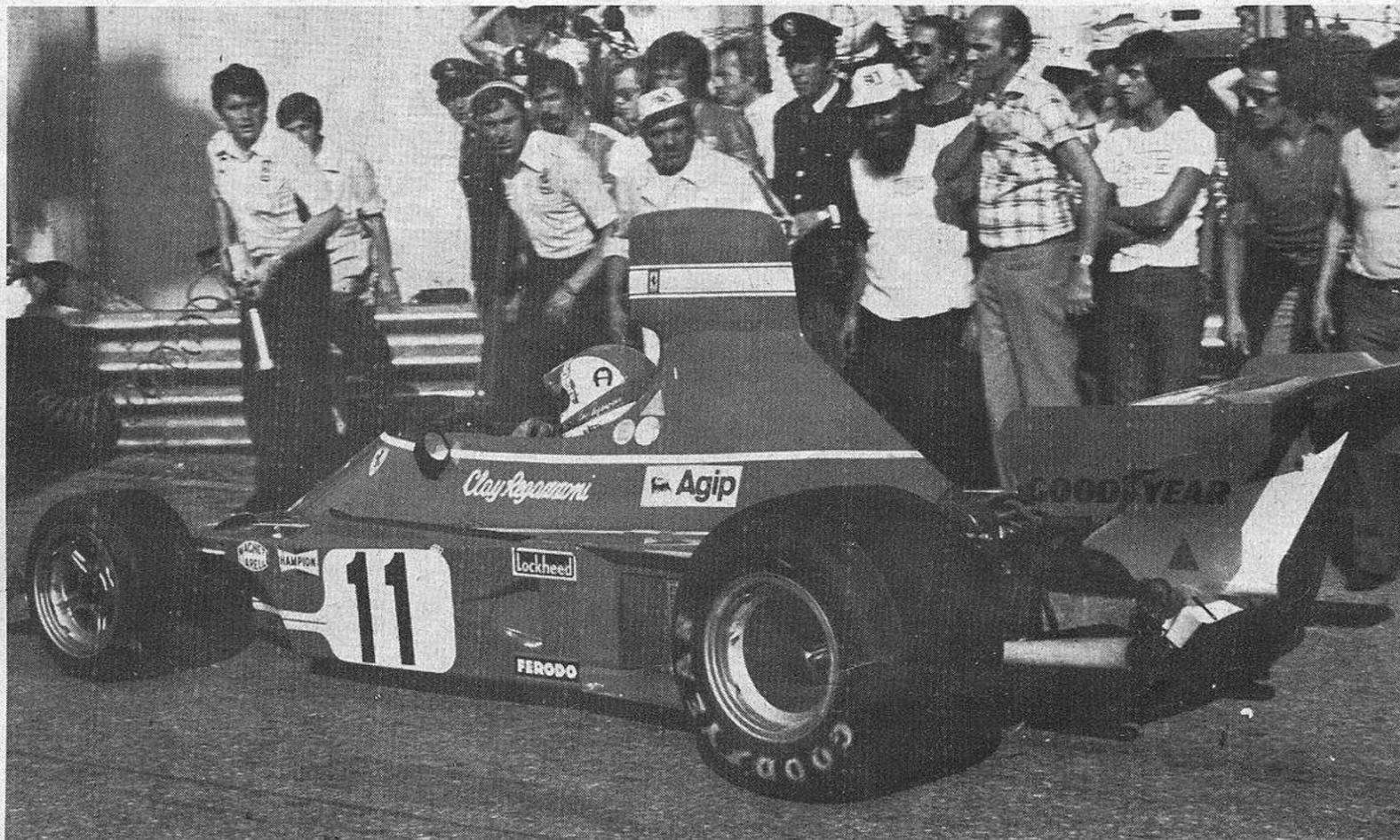
Scheckter a un punto e Fittipaldi a due sono di certo scomodi, per Regazzoni che comunque resta in



Gran sventolio di bandiere giallo-rosse, davanti a Regazzoni e Reutemann in variante, dopo la sbiellata di Pescarolo, ma non un pugno di filler per terra, per espresso desiderio della GPDA che ne teme gli inconvenienti



Fra i moltissimi cartelli e striscioni che ornavano tribune e reti di Monza, la maggior parte era per la Ferrari ed i suoi piloti, ma non mancavano gli accenni all'avv. Agnelli che, atteso; ha preferito poi non venire



testa alla classifica del campionato e che adesso non ha più punti da togliere, dal quoziente finale. Ora tutti i punti che potranno essere guadagnati sono buoni, per lui ma anche per gli altri. In Canada ed a Watkins Glen il campionato del mondo 1974, questo torneo stupefacente, avrà un finale accesissimo, e certo bello.

Come si sia giunti a questo punto, come siano sfuggite le occasioni di dominio netto, che apparivano certe, è difficile spiegare. Sicuramente la banalità di due motori che si rompono è chiara. E' il perché i motori si siano rotti, che non è chiaro. Sono le vicende che hanno portato a questo risultato negativo che sono difficili da spiegare.

Si potrebbe presumere che le alte temperature di esercizio dei motori Ferrari, accusate nelle prove del venerdì abbiano potuto ripetersi, tanto più che a Monza faceva più caldo di sabato e di venerdì. Ma Regazzoni — e lo sappiamo onesto e sincero — afferma che in corsa le temperature erano ottime, che non hanno mai superato i limiti della buona funzionalità. Non sappiamo se sia stata la stessa cosa per Lauda, perché all'austriaco non abbiamo potuto parlare, anche perché lui con la gente non della sua lingua non è loquace. Possiamo però presumere che sia stato lo stesso. Quindi non deve essere stata la condizione di Monza, all'origine del cedimento dei motori Ferrari.

D'altra parte di motori, alla Ferrari, se ne sono rotti parecchi, negli ultimi tempi, e la logica ci dice che le cause debbano essere ricercate in qualcosa di diverso dalle condizioni particolari di una corsa. Staremo a vedere, o almeno staranno a vedere gli uomini che alla Ferrari hanno la responsabilità dei propulsori. Con la speranza e l'augurio che la soluzione sia facile e che le origini siano tali da poter essere eliminate presto.

Perché come diceva Regazzoni a fine corsa, gli uomini della Ferrari non temono nessuno, e le macchine sono nel loro complesso forti. Basta, adesso, che non ci siano più avvenimenti negativi imprevedibili, ad assicurare comunque il successo finale.

Certo che la fase di avvio di questa corsa di Monza, con Regazzoni in caccia di Lauda e Lauda a lepre per non farsi raggiungere, può aver esasperato le condizioni di debolezza implicite, se esistono; forse un ritmo più blando, una volta stac-

ed anche Pace ed anche Watson, il che significa che le Brabham sono forti. Non può essere casuale che dietro Lauda, nelle prove, ci fossero le tre Brabham in fila. E se Reutemann non si fosse contentato del risultato raggiunto, preoccupandosi più di mettersi a punto bene la macchina che di rincorrere il prestigio della pole position, forse il tempo di Lauda avrebbe potuto essere migliorato. E' intervenuta, a limitare la possibilità di Reutemann e di Pace, la vicenda delle gomme che la Goodyear ha contestato e

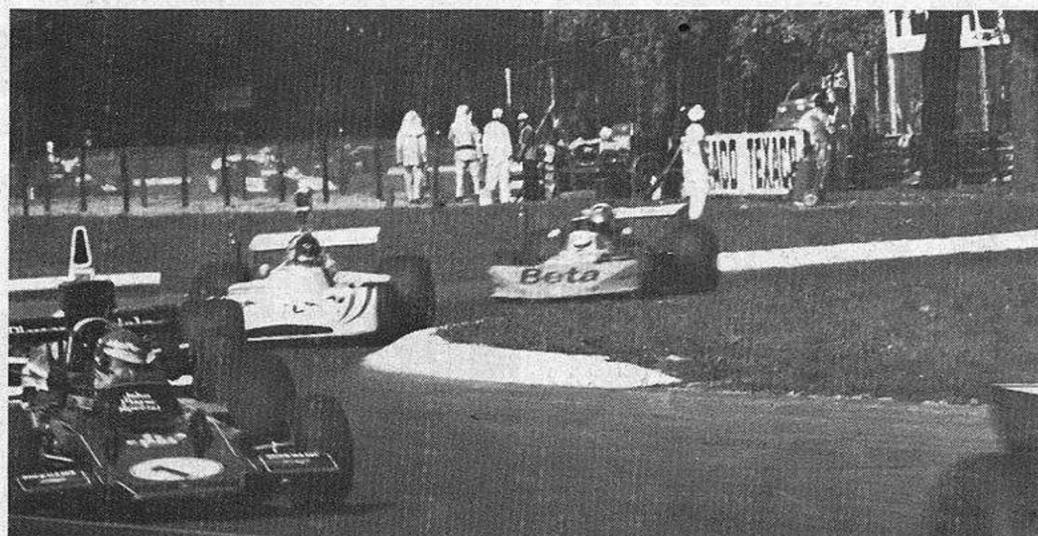
battistrada sulla macchina di Pace e il grippaggio di un cuscinetto sul cambio della macchina di Reutemann. Senza questi avvenimenti imprevedibili e sfortunati le due Brabham sarebbero state comunque davanti alla Lotus di Peterson ed alla Texaco Marlboro di Fittipaldi, e ora la classifica del campionato del mondo sarebbe stata ancora favorevole a Regazzoni in maniera più netta. E' andata così, ed è peccato.

Non sono esistite le BRM, sono state in ombra le Shadow è stata buona la March con Brambilla, non potendolo essere con Stuck che aveva una vettura abborracciata. Gli altri hanno fatto le comparse. La pena, da questo Gran Premio d'Italia ci viene dalla Surtees che ha forse raggiunto il punto più basso di un declino cominciato da tempo, e dalla malinconica comparsa di Amon con la sua macchina che è davvero troppo difficile far andare bene.

La sorpresa è venuta dalle Tyrrell che non sono state all'altezza della loro fama. Dicono per consolarsi che a Monza loro non sono mai andati bene. Dimenticando però che un certo Stewart era riuscito sempre a farle camminare. Forte. Comunque Tyrrell alla resa dei conti è quello che ha fatto l'affare migliore, in questa gara. Scheckter è adesso decisamente in lizza per il titolo e nelle due corse che ci aspettano, avrà volontà e grinta decuplicate, per la attrattiva dei punti ed anche per quella dei tanti dollari.

Lasciamo Monza, in fondo senza tanti rimpianti. Poteva essere una grande giornata per i nostri colori ma è stata una bella giornata per la esaltazione delle corse. L'acuto interesse per il campionato mondiale terrà desta l'attenzione e la passione di tutti quanti, nel mondo seguono queste vicende. E' un fatto positivo.

Franco Lini



All'uscita dalla bella variante Mirabello (la chicane box è stata molto criticata anche quest'anno), vediamo il futuro vincitore Peterson nel secondo giro di gara precedere Fittipaldi, Hunt ed il magnifico Brambilla

cati gli avversari, avrebbe ritardato il cedimento, se non lo avesse potuto del tutto evitare. Di certo non si può dare la colpa ai piloti. Quel che auguriamo alla Ferrari, e ci auguriamo, è che se qualcosa di imperfetto esiste esso sia lieve e scopribile presto.

Questa poteva essere la giornata delle Brabham come lo era stata in Austria. Le Brabham e Reutemann,

proibite, e che ha avuto aspetti grotteschi.

Una limitazione, di certo, che se non fosse intervenuta forse avrebbe potuto limitare i distacchi fantastici che Lauda e Regazzoni hanno inflitto alle altre macchine. Comunque ciò non cambia nulla, per quanto riguarda il valore delle Brabham e dei suoi uomini. Cambia invece molto, ai fini del campionato, la sfortuna di una gomma che perde il

PETERSON non proprio generoso con i ferraristi

Quando rompevo io dicevano che non sapevo correre!



Sfrecciano davanti ai box i due protagonisti finali del GP d'Italia. Peterson, come fa anche ora, non ha fatto che cercare « Fitti » nei retrovisori

MONZA - Mentre sul podio l'on. Ripamonti, ministro per il Turismo e spettacolo chiedeva affannosamente con la corona di alloro in mano, all'avv. Carpi quale fra i quattro piloti scaricati dalle jeep della polizia fosse Peterson, dice il biondo svedese: « Se va avanti così riusciamo a fare per la fine della stagione una tripletta, perché con la "72" possiamo vincere anche in Canada e Stati Uniti ».

« Certo », risponde Chapman, « e poi siccome siamo gli arbitri del Mondiale ci vendiamo al migliore offerente tra Ferrari, Tyrrell e McLaren. Scherzi a parte, quello che è sicuro invece è che in Canada e Stati Uniti vi porto a te e ad Ickx due "72". Guai se avessi avuto fiducia in questo modello fin dall'inizio di stagione! La davo finita due anni fa quando a Monza vinse Fittipaldi e invece dopo che Ronnie ha vinto lo scorso anno eccoci ancora qua a sfuggire per la terza volta consecutiva agli assalti dei tifosi italiani. Però avete visto che sotto il podio c'era anche uno striscione inneggiante alla Lotus? Allora vuol dire che a Monza non ci sono solo tifosi di Ferrari ».

« Ma se nemmeno in Svezia », riprende Peterson, « ho visto tante braccia agitate al mio passaggio! Però sembra quasi un destino che io a Monza debba sempre avere Fittipaldi alle spalle. Quest'anno per fortuna invece di toglierlo dalla lotta per il Mondiale ce l'ho rilanciato. Quindi Emerson non si dispiacerà se gli sono stato davanti! ».

« E un grazie alla Ferrari non pensi di doverlo dire? ».

« Perché? Perché loro sono partiti come ossessi e poi hanno rotto il motore? Ma se quando lo facevo io, tutti dicevano che ero uno sfegatato che non sapevo correre. Monza è stata uguale a Montecarlo e adesso scriveranno che ho vinto perché la Ferrari mi ha regalato la corsa. Io non so cosa hanno fatto loro, posso solo dire che io ho fatto la mia corsa sempre al massimo con una macchina che ha reso sempre al cento per cento. Se mi lasciano la "72" penso di poterlo dimostrare anche in Canada e Stati Uniti. So che matematicamente potrei ancora vincere il titolo ma non voglio pensarci, preferisco pensare solo a vincere sempre e il più possibile. Al titolo lascio che ci pensino gli altri, anzi non voglio nemmeno sapere chi ha più possibilità di vincerlo ».

Il pianto asciutto di NIKI

MONZA - Muro del pianto-asciutto di Lauda; non dice nulla l'austriaco appena si ferma ai box con il motore fumante, non tenta neppure di ripartire e scende dalla macchina dicendo di aver visto la pressione dell'olio a zero e l'acqua andare a temperature impossibili. Non riesce a capire come possa essere successo, prende la fidanzata Mariella sotto braccio e si va a rilassare. Lo vedremo poi la sera, alla TV, assieme a Regazzoni.

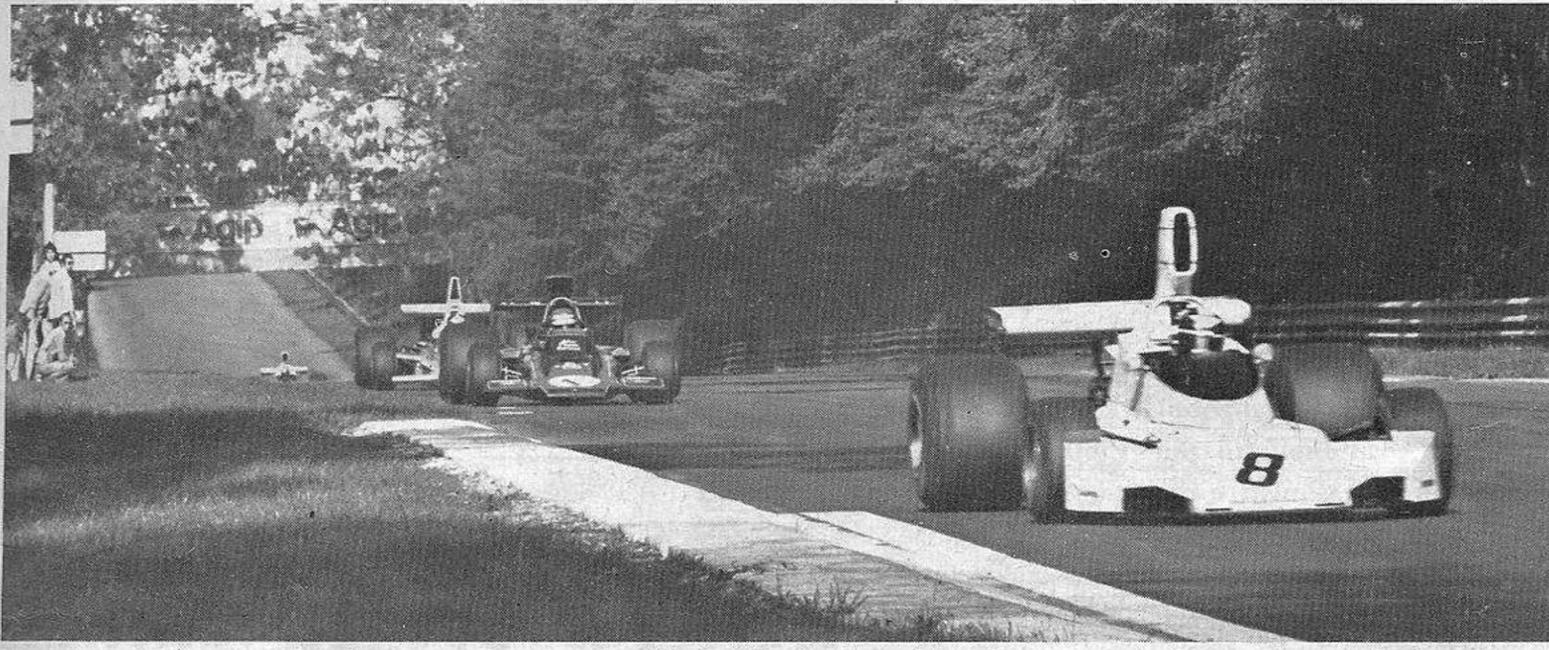
Merzario eccezionale, un quarto posto a Monza è più di quanto sperasse all'inizio. Gli avevamo parlato prima del via: « Mi accontento di arrivare » aveva detto, invece poi è autore di una gara bellissima e si prende tre punti in classifica mondiale. « E' da dieci anni che corro a Monza e non avevo mai vinto niente, quest'anno invece ho vinto con Andretti la 1000 KM con l'Alfa e oggi addirittura quarto, è certamente il miglior risultato che abbia mai ottenuto e anche quello che mi ha dato più soddisfazione. Avrei forse potuto anche fare meglio se non avessi avuto dei problemi alla frizione che slittava fin dal principio e non ho potuto rendere al massimo, altrimenti sarei potuto arrivare terzo ».



All'inizio della gara, causa la sua frizione, Merzario era rimasto in coda al gruppo. Eccolo seguire Hill e Hobbs. Poi, la rimonta fino al 4. posto

Dallo scatto anticipato di LAUDA al rush record finale di PACE

MONZA - Scoppia la barabonda prima del via quando Tyrrell per motivi di sicurezza chiede, visto che la Goodyear non garantisce i pneumatici, 15 minuti di prove supplementari. Alcuni team che usano Firestone si oppongono regolamento alla mano e viene concesso ai piloti di fare due giri prima del via. Tutti i team con le Goodyear usano un tipo di pneumatico a miscela dura, lo stesso che venne provato a Zeltweg. Si parte con cinque minuti di ritardo, un bel sole scalda tutti (anche i motori) e principalmente le 150.000 persone



Pace, quando ancora era davanti a Peterson e Fittipaldi. Carlos, dopo la sosta, si è consolato col giro record

che sin dal mattino affollano ogni posto di Monza stabilendo il record assoluto di presenze e di incasso. Quando vengono dati i 5 minuti al via, Stewart con a fianco la moglie Helene in completo rosa va a fare gli auguri a Niki, il suo favorito.

Con cotanta «protezione» Niki ne approfitta e parte prima dell'abbassarsi della bandiera italiana tenuta da Restelli. Subito gli altri gli sono dietro, ma il vantaggio del ferrarista fin dal termine del primo giro è già di due secondi. In partenza, Beltoise rompe e si ferma dopo cento metri, Merzario parte male ed è in ventiduesima posizione, Brambilla è nono.

Dietro alle spalle di Lauda che guida con tracotante sicurezza anche al secondo giro, c'è Reutemann, poi Pace, Regazzoni è quarto dopo aver passato Watson che è partito con il «muletto» di Reutemann dopo aver distrutto ieri la sua macchina in prova. Il vantaggio di Lauda aumenta sempre più giro dopo giro, la potenza della Ferrari è eccezionale, Regazzoni impiega cinque giri per raggiungere il posto che gli spetta alle spalle di Lauda, più indietro sono Reutemann, Pace, Peterson Fittipaldi e Brambilla autore di una corsa entusiasmante fino ad ora.

Regazzoni, una volta secondo, fa stabilizzare i distacchi di tutti i concorrenti, Lauda ha un vantaggio di 7", mentre Reutemann è a 10". Poi Peterson e Fittipaldi, che hanno passato Pace, e Brambilla che fa entusiasmare i suoi tifosi «personali» venuti da tutta Monza per lui. Al nono giro le posizioni non sono cambiate, Brambilla supera Pace e si stabilisce in sesta posizione, Merzario è in sedicesima posizione, il vantaggio di Lauda

è di 6"5 su Regazzoni mentre quello su Reutemann è di 9".

Dodicesimo giro: Brambilla supera anche Scheckter ed è quinto. Fino a questo momento la folla è in delirio per le due Ferrari che guidano con baldanza la gara e per la prestazione del monzese che sta disputando forse la sua più bella corsa. Reutemann non passa dietro alle due Ferrari, è il primo dei tanti colpi di scena che accadranno durante la corsa, si ferma ai box l'argentino recente vincitore in Austria con il cambio rotto, per lui la gara è finita.

Dalle retrovie, sarebbe più giusto dire dal fondo classifica si fa avanti intanto Merzario che guadagna posizioni su posizioni ed è ottavo al diciassettesimo giro, quando Brambilla entra male alla chicane e sbanda, con la marcia che non gli è entrata bene e va a finire contro il guard-rail, la sua bella corsa finisce malinconicamente lì.

Si sono ritirati intanto fino a questo momento Beltoise per la frizione, Migault per la trasmissione, Pescarolo e Hunt per la rottura del motore, Stuck per la rottura del telaio di sostegno del motore, Reutemann e Schenken per il cambio, Jarier e Laffite hanno rotto il motore, e Stommelen una sospensione.

Trentesimo giro: in un garrirè di bandiere svizzere Regazzoni passa Lauda, che ha problemi da cinque giri al motore che fuma, al trentaduesimo si fermerà ai box definitivamente con la pressione dell'olio a zero e la temperatura dell'acqua alle stelle. C'è però ancora speranza alla Ferrari nonostante la delusione; Regazzoni passa davanti ai box e segnala in continuazione «OK», alle sue spalle gli avversari non lo intimoriscono, infatti Peterson

che è a 15", Fittipaldi a 16" gli altri ancora più indietro e sono Scheckter e Merzario che al trentottesimo giro è quinto.

Quarantesimo giro, una cappa di delusione scende sull'autodromo di Monza, Regazzoni si ferma ai box e passa a guidare Peterson seguito da Fittipaldi, come l'anno scorso solo che ora il brasiliano guida una McLaren. Fittipaldi tenta di passare lo svedese, ci riesce alla chicane, ma in rettilineo la Lotus è più veloce e passa in testa ancora una volta. Regazzoni riparte in quarta posizione a 20", ma non terminerà il giro perché il motore non regge e si ferma definitivamente. Anche per Regazzoni come per Lauda è stato il motore 12 cilindri boxer a cedere. E' il quinto in 15 giorni che

In tema di umiltà (e di «cretinetti»)

MERZARIO smentisce FERRARI

MONZA - Il «Corriere della Sera» in un articolo a firma del suo fresco reporter d'automobilismo, lo scrittore Malapelle, al secolo Nantas Salvalaggio, ha riportato la mattina del G.P. d'Italia una affermazione dell'ing. Enzo Ferrari che diceva:

«Se Merzario avesse avuto un po' di umiltà a quest'ora sarebbe al posto di Regazzoni. Ma è un impulsivo, una testa calda. Si è lasciato montare dai soliti «cretinetti» dell'ambiente e mi ha sparato una cifra insostenibile. Così gli ho detto: "Arturo se non ti piace più sei libero"».

Merzario, rimasto esterefatto di quanto ha letto, alla fine della corsa ci ha chiesto di riferire questa sua dichiarazione «...una volta per tutte sui suoi rapporti con Ferrari e con la Ferrari, a scanso di equivoci o di interpretazioni interessate sul suo operato».

Il comasco ha così continuato:

«L'ing. Enzo Ferrari ha detto che io sarei andato via dalla sua squadra per problemi finanziari. Tengo a precisare che, effettivamente, io sono venuto via di mia spontanea volontà. Ho infatti detto no a quanto mi offriva Ferrari come pilota che intendeva gareggiare tutte le domeniche. Ho lasciato la Ferrari per il rifiuto del costruttore di Maranello di garantirmi un programma preciso, come del resto aveva fatto con altri piloti italiani, al contrario degli stranieri che hanno sempre ottenuto contratti precisi, sia per le F. 1 che per le Sport. C'è da aggiungere che, arrivato a questa decisione dopo il G.P. Monza del '73, mi ero dichiarato pronto a rinunciare anche alle due successive corse F. 1 in America. Invece, checché ne dica Ferrari, per la parte finanziaria eravamo d'accordo perché (e Ferrari non mi può smentire) come nel passato io avevo lasciato fare a lui. Forse è stato questo il mio errore.

«Se avessi accettato la sua proposta di essere la terza guida, escludendo già in partenza le gare sud americane, visto come sono andate le cose non sarei più risalito su una macchina da corsa per tutto il '74, considerando anche che gare con la sport non ne sono state fatte.

«Vorrei anche dire che con il carattere che ho, è difficile che qualcuno mi influenzi. Non so comunque chi possano essere i "cretinetti dell'ambiente". Spero che l'ing. Ferrari non abbia voluto comprendere persone dalle quali, proprio lui, giornalmisticamente, ha avuto certo più bene che male.

«Una volta per tutte — ha concluso Merzario — era necessario dire queste cose, perché chiunque la smetta con facili giochi di verità».

g. c.

I conti in tasca all' A.C. MILANO (anche se si arrabbiano)

Mezzo miliardo d'incasso?

MONZA - Se mai a Gerusalemme decideranno di privarsi del « muro del pianto » non ci sarà bisogno di un'asta, se lo è già aggiudicato con ampio merito da tempo l'A.C. Milano organizzatore del « G.P. d'Italia ». La musica del « ci rimettiamo » è stata sbandierata tante volte che ormai non fa più notizia, ma che addirittura anche questa edizione del 1974, diventata grazie agli exploit della Ferrari, « monstre » con largo anticipo sulla data di effettuazione, sia stata, secondo i responsabili milanesi, passiva proprio non lo avremmo creduto. Abbiamo perciò voluto fare un po' i cosiddetti conti della serva prendendo per buona la cifra accusata dall'AC Milano necessaria per le spese dell'organizzazione del « G.P. d'Italia ». Secondo voci uniformi questa cifra sarebbe attorno ai 350 milioni comprese le 75.000 sterline di premi e ingaggi da versare al

segretario della « F. 1 Association », Mc Intosh. Ebbene, l'AC Milano ha dato presenti 80 mila spettatori paganti, cifra record. Sappiamo che le tribune contengono 20 mila spettatori. I biglietti andavano da 4500 per le gradinate alle 10.500 per la tribuna centrale e le altre tribune degli 11.000 posti numerati. Per cui facendo una media di 8000 lire a biglietto si ottengono 160 milioni. Rimangono i 60 mila biglietti di prato venduti a 2500 lire e quindi totalizzanti 150 milioni. 80 mila persone a Monza debbono venire in macchina. Ma anche calcolando solo 10 mila vetture necessarie a portare questa fiumana di gente a 3000 lire ciascuna per il parcheggio, danno un totale di altri 30 milioni.

Rimangono le prove. Due giorni a 2500 lire al biglietto più 1500 la macchina. Facciamo i pessimisti e diciamo che solo 20 mila spettatori

hanno assistito ad ogni giorno di prove. Diventano altri cento milioni minimo, minimo. Perciò sommando solo queste cifre affrettate e trascurando affitti di chioschi e altre amenità come ad esempio la pubblicità, siamo già a 450 milioni il che vuol dire che spendendone 350 almeno cento milioni sono arrivati alle casse dell'AC Milano. Ma forse noi ci stiamo sbagliando e se il « G.P. d'Italia » non è un affare ma l'AC Milano lo organizza solo per prestigio e per compiti istituzionali vogliamo venirgli incontro e chiedere che questa « grana » (non sta per soldi però!) tocchi un po' anche a Imola o al Mugello, se non altro per ristabilire un po' di giustizia e non gravare sempre i milanesi che già debbono sostenere l'economia nazionale in altri campi.

Tito Zogli

La « guerra » delle PROVE irregolari

MONZA - Appena finite le prove libere in programma dalle 10 alle 10,30 prima del « G.P. d'Italia » la Goodyear ha chiamato tutti i costruttori che impiegano le sue gomme per avvertirli che tutte le coperture portate a Monza e previste per la pista italiana presentavano un difetto di costruzione evidenziato solo all'ultimo momento dal fatto che durante i giorni delle prove la temperatura era stata di un sei gradi abbondanti al di sotto di quella registrata prima della gara.

Si presentava così la necessità di montare gomme di tipo completamente diverso, con le inevitabili conseguenze che un simile provvedimento può avere sulle Formula Uno attuali, dove l'assetto e il rendimento della vettura è condizionato appunto dal tipo di copertura. A questo punto Tyrrell, con la scorta di alcuni tecnici della Goodyear, si recava in direzione corsa, erano circa le 13, chiedendo sulla base di questa motivazione un quarto d'ora di ulteriori prove libere dalle 14.45 alle 15. La direzione corsa non si opponeva, anche perché a termini di regolamento in casi particolari quando è in ballo la sicurezza, queste prove possono essere concesse.

Con una rapida comunicazione verbale perciò la Goodyear

avvisava i suoi concorrenti dell'avvenuto cambiamento di programma. A questo punto però scattava la reazione dei concorrenti equipaggiati con Firestone. Capeggiati da Frank Williams e da quelli della Hesketh si opponevano al quarto d'ora di prove. Williams sbarrando di persona l'uscita dai boxes proclamava che a termine di regolamento e di accordi della « F.I. Association » queste prove erano irregolari.

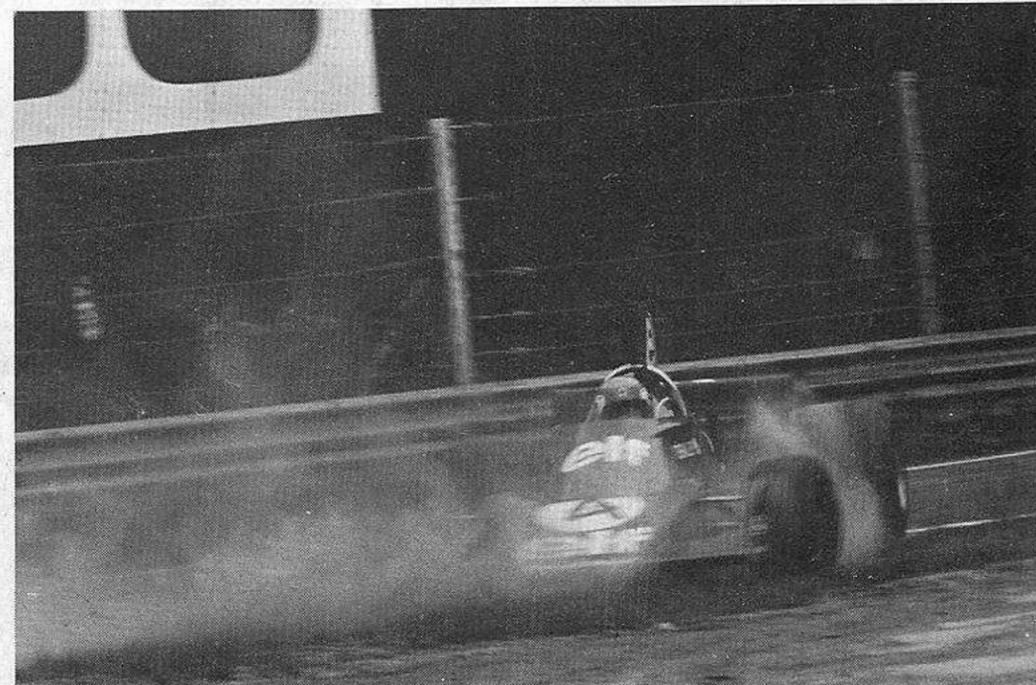
Intervenivano Mayer della McLaren e Tyrrell i quali chiedevano a Frank di chiudere un occhio e di fare loro questo favore appellandosi ancora una volta alla sicurezza: Williams però non desisteva. Mayer allora passava dal tono lacrimoso al ricatto sentimentale dicendo: « Ma noi in Brasile abbiamo fatto ritardare la partenza per permettere a te di cambiare il motore sulla macchina di Merzario ». « Lo avete fatto — ribatteva il manager della ISO —, perché il regolamento dava ragione a me, dato che non era passata un'ora e mezza tra la fine delle prove libere e la partenza. Ora il regolamento dà ancora ragione a me e quindi applichiamolo ».

« Ricordati che l'anno prossimo correremo tutti con Goodyear » minacciava allora Tyrrell. Ma Williams non sentiva ragioni e mentre la direzione di corsa attendeva come Pilato che la « F.I. Association » sbrigasse la grana da sola, i piloti spazientiti scendevano di macchina e mettevano così fine anzitempo ad ogni eventuale ulteriore aggravarsi della situazione. Si finiva poi per fare due giri prima dello schieramento di partenza.

COSWORTH col 12 cilindri dirà addio a FORD...

● La Cosworth sta preparando un motore dodici cilindri. Il progetto non è a scadenza immediata infatti per il '75 la Casa inglese continuerà con gli otto cilindri migliorati solo nel manovellismo che avrà cuscinetti a rulli anziché a bronzine. Per il 1976 invece ci sarà questo motore dodici a V interamente costruito dalla Cosworth, che per potersi dedicare a questo programma abbandonerà sia l'accordo per i sei cilindri delle Ford turismo, sia i previsti sei cilindri per le sport due litri.

● Nonostante l'ottimismo che lo anima in questi lunghi giorni di degenza nell'ospedale londinese, MIKE HAILWOOD difficilmente riuscirà a tornare in pista per le ultime corse della stagione. Le fratture, alla gamba destra, riportate al Nurburgring, sono più gravi del previsto. Addirittura i medici curanti hanno sottoposto Mike « the Bike » in questi giorni ad una ulteriore operazione per cercare di evitare soprattutto che il simpatico pilota rimanga con l'arto offeso, eufemismo medico per non dire claudicante.



Patrick Depailler, qui vittima di un testa-coda alla variante nel corso delle prove, è stato più veloce di Scheckter nelle qualificazioni, con la 007

LAUDA solo in extremis non trova la replica di REUTEMANN

Veto al «filler» brivido WATSON

MONZA - Due giornate di prove con ognuna due sessioni di un'ora e mezza per complessive sei ore, quindi. Qualche problema «logistico» determinato dal fatto che il numero di macchine iscritte era elevato. Come già visto in altri circuiti (Brands Hatch) si è risolto il problema con la «invenzione» di una zona box fuori da quella tradizionale. Nel caso specifico sono state sistemate transenne nella parte erbosa che precede i box veri e propri, sulla pista di decelerazione, il che ha fatto sì che questa volta le Ferrari non fossero le prime macchine della fila dei box, almeno per le prove.

Il problema box è stato sollevato anche prima della corsa, da parte di Ken Tyrrell e Colin Chapman, preoccupati di quello che sarebbe accaduto in caso di pioggia e quindi di necessità di cambiare gomme. E' stata una scenetta abbastanza gustosa, perché per stabilire lo spazio vitale necessario a cambiare quattro gomme sono state messe in fila, opportunamente distanziate, le due Lotus e le due Tyrrell, coi relativi cavalletti sollevatori. Il risultato è stato che per poter effettuare le operazioni con una certa tranquillità ogni macchina dovrebbe disporre di sette metri. Moltiplicate per 25 e vedrete che razza di box occorrerebbe avere in ogni circuito!

da era rimasto dell'olio. Tra l'altro, da dire che i piloti hanno chiesto, con notevole sorpresa di chi li ascoltava, che in caso di olio sulla pista a Lesmo non fosse sparso il «filler» cioè la polvere di cemento speciale che rende aderente la strada nei punti in cui vi sia materiale scivoloso. Una richiesta che ha davvero sorpreso, ma che si può spiegare pensando che con le gomme attuali forse la patina di «filler» può diventare ancor più scivolosa dell'olio. Oltre che sollevare un polverone che disturba.

Prima dell'incidente a Watson tutti avevano tentato di fare tempi buoni e parecchi hanno migliorato le loro prestazioni. Tra questi Merzario che aveva risolto almeno parzialmente i problemi di tenuta e del cambio, Brambilla ed altri.

Alla Lotus hanno fatto provare a Peterson i due tipi di macchine disponibili, mentre per Ickx c'era solo quella del tipo intermedio, la 76 con le sospensioni della 72. Peterson ha deciso di correre con la vecchia 72, perché le altre macchine non si riusciva a metterle a posto.

Alla Tyrrell avevano anche loro dei problemi di tenuta di strada, incomprensibili e non risolti. Alla Shadow invece hanno lamentato una scarsa potenza dei motori, tanto è vero che per cercare di guadagnare qualcosa in velocità hanno usato gli alettoni col minimo di incidenza, a scapito della aderenza in curva. Le tre Brabham sono risultate molto veloci, e così alla fine dietro Lauda si sono qualificati Reutemann, Pace e Watson.

Poco prima della fine delle prove Regazzoni ha avuto uno spavento perché la macchina è sbandata violentemente al curvone prima di Lesmo, in piena velocità, in seguito al cedimento di una gomma. Se l'è cavata molto bene ed è riuscito a rientrare al box senza danni.

Nelle prove libere di domenica mattina si è visto che alla Tyrrell non avevano ancora scelto gli assetti definitivi, poiché hanno lavorato parecchio sulla macchina di Scheckter. Dal canto suo Watson ha dovuto fare in poco tempo tutto un gran lavoro di messa a punto della macchina per lui nuova, come ha fatto anche Stuck e Laffite. Il motore nuovo sulla Ferrari di Lauda è parso buono, mentre quello della Texaco-Marlboro di Fittipaldi si è rotto dopo pochi giri e così i meccanici hanno avuto un bel daffare a sostituirlo durante l'intervallo prima della partenza della gara.

Hunt ha avuto dei problemi con la pressione della benzina, ma li ha risolti subito. Alle prove libere della domenica mattina ha partecipato anche Dolhem, che era il primo dei non qualificati, per essere pronto nel caso che qualcuno fosse stato costretto a rinunciare a partire.

pilota e vettura	venerdì		sabato	
	I	II	I	II
Lauda (Ferrari 312 B3)	1'33"88	1'33"53	1'33"16	1'34"26
Reutemann (Brabham BT 44)	1'33"64	1'33"27	1'35"40	1'33"93
Pace (Brabham BT 44)	1'34"80	1'34"06	1'33"53	1'33"70
Watson (Brabham BT 44)	1'35"31	1'34"99	1'34"08	1'33"63
Regazzoni (Ferrari 312 B3)	1'34"02	1'33"80	1'33"73	1'33"80
Fittipaldi (Marlb.-Texaco McLaren M23)	1'34"15	1'34"84	1'33"95	1'34"27
Peterson (JPS-Lotus 72)	1'35"53	1'34"24	1'35"44	1'36"36
Hunt (Hesketh 308)	1'35"45	1'34"54	1'34"58	1'34"34
Jarier (UOP-Shadow DN 3)	1'35"92	1'35"76	1'34"88	1'34"56
Depailler (Tyrrell 007)	1'34"56	1'35"43	1'35"59	1'35"17
Beltoise (BRM P 201)	1'35"78	1'36"09	1'36"68	1'34"62
Scheckter (Tyrrell 007)	1'36"43	1'34"70	1'34"88	1'35"55
Brambilla (March-Beta 741)	1'35"70	1'42"47	1'34"76	1'35"06
Stommelen (Lola-Embassy T 370)	1'36"03	1'35"23	1'34"84	1'34"94
Merzario (Iso-Marlboro IR)	1'37"08	1'35"31	1'36"20	1'35"02
Ickx (JPS-Lotus 76)	1'37"10	1'35"79	1'35"19	1'37"13
Laffite (Iso-Marlboro IR)	1'36"33	1'36"02	1'36"56	1'35"22
Stuck (March 741)	1'37"05	1'36"84	—	1'35"23
Hulme (Texaco-Marlb. McLaren M23)	1'35"63	1'36"12	1'35"73	1'39"00
Schenken (Trojan T 103)	1'36"65	1'36"27	1'36"13	1'35"72
Hill (Lola-Embassy T 370)	1'37"71	1'35"95	1'35"92	1'35"82
Fryce (UOP-Shadow DN 3)	1'36"79	1'36"68	1'36"58	1'36"27
Hobbs (McLaren-Yardley M23)	1'36"31	1'38"04	1'36"38	1'43"55
Migault (BRM P 201)	1'36"85	1'37"01	1'36"46	1'36"36
Pescarolo (BRM P 201)	1'39"13	1'37"46	1'36"85	1'36"64
NON QUALIFICATI				
Dohlem (Surtees-Fina TS 16)	145"25	—	1'37"41	1'36"84
Facetti (Brabham BT 42)	1'39"69	—	1'37"33	1'37"30
Bell (Surtees-Fina TS 16)	1'37"38	1'39"02	1'37"32	1'37"60
Wilds (Ensign MN 02)	1'38"10	1'38"14	1'38"94	1'37"38
Kinnunen (Brabham BT 42)	1'40"32	—	1'42"66	1'55"58

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

La prima giornata ha avuto condizioni di tempo ideali, dal punto di vista delle temperature, con cielo coperto e sole a tratti. Un poco di vento, ma la minaccia della pioggia non si è concretizzata. Solo a prove finite, alla sera, c'è stato un violento temporale, che ha inondato la pista.

Prima parte della prima giornata dedicata alle messe a punto ed alle verifiche. Con prove comparative di gomme e di assetti. Tempi già buoni subito, tuttavia, anche se le gomme hanno dato parecchi grattacapi. Specie alla Ferrari che ha avuto dei principi di scollamento dei battistrada, sulle due macchine. Da segnalare che la Surtees di Dolhem ha rotto il motore subito e che le Tyrrell hanno avuto entrambe dei guai, col cambio per Depailler e con l'alimentazione per Scheckter.

Nella seconda sessione si sono registrate la rottura dell'alettone sulla Lotus di Peterson, la foratura della gomma anteriore destra sulla Shadow di Jarier e l'uscita di strada della March di Stuck, che ha sbattuto in modo violento danneggiandosi notevolmente. Il pilota soccorso subito è stato portato all'infermeria del circuito un poco scosso, ma senza danni. Merzario ha avuto parecchi problemi con la macchina sia per la tenuta di strada sia soprattutto perché in frenata gli uscivano le marcie del cambio.

Fittipaldi si è lamentato di una relativa instabilità della macchina, come d'altra parte Amon, il quale comunque non ha potuto porvi rimedio. La rottura del motore sulla March di Brambilla è stata l'ultima notizia di un certo interesse da segnalare per questa giornata. Per quanto riguarda i tempi, nonostante l'impegno di Lauda e Regazzoni, è stato Reutemann a far meglio di tutti, confermando le impressioni visive che davano le Brabham come le macchine più stabili e veloci.

Nella seconda giornata il tempo è nettamente migliorato, con cielo sgombro e sole molto caldo. Nella prima sessione non ha girato Stuck, cui stavano riparando la macchina. Si è verificata una uscita di strada di Hobbs, alla prima chicane, causata da un sobbalzo della ruota posteriore destra sul cordolo del limite di uscita. La macchina è finita contro i guardrails esterni e vi si è incastrata, cosicché le prove sono state interrotte per poter eliminare l'ostacolo.

Verso la fine tutti hanno tentato di ottenere tempi di rilievo, specialmente gli uomini della Ferrari. Lauda verso la fine ha girato con le gomme più tenere disponibili, e approfittando anche un poco della scia di Regazzoni ha ottenuto il miglior tempo. Da dire tuttavia che Reutemann non è sembrato eccitato, perché ha voluto continuare il suo programma di prove, compiendo moltissimi giri con la macchina piena di carburante, circa duecento chilometri,

in modo da saggiare la resistenza delle gomme.

Nella seconda sessione si è verificata la uscita di strada della Brabham-Hexagon di Watson, che a causa della rottura di un cerchio ha sbandato violentemente alla



Beltoise, qui in prova davanti a Peterson ed a Watson, ancora sulla sua Brabham-Hexagon, è stato particolarmente sfortunato; la sua BRM infatti ha bruciato la frizione in partenza, causando un frazionamento nel gruppo

Novembre in GIAPPONE

MONZA - Un responsabile di una organizzazione sportiva giapponese è venuto a Monza a discutere con i membri della CSI e con parecchi costruttori la possibilità di organizzare in Giappone, in novembre, una gara di F. 1, con la scoperta intenzione di chiedere che in seguito sia assegnata al Giappone una prova del campionato mondiale.

La proposta avanzata è quella di far disputare una gara il 10 novembre, ma pare che siano sorte delle difficoltà da parte della JAF, la federazione giapponese della automobile, che è un poco quello che da noi è l'Automobile Club. Difficoltà che sarebbero di ordine politico interno dato che la JAF sembra gelosa delle iniziative che non partono dai suoi uffici.

Per scavalcare queste difficoltà, comunque, il gruppo che intende organizzare la gara ha trovato la soluzione di una «dimostrazione» delle monoposto F. 1 da inserire nel programma delle corse motociclistiche che sono in programma il 10 novembre sul circuito di Fuji. Pare che abbiano già aderito alla richiesta sette squadre, ognuna delle quali invierebbe una macchina. Tuttavia ai giapponesi preme molto avere anche una Ferrari e per questo sono stati in continuo contatto con Luca Montezemolo, il quale peraltro si è riservato di dare una risposta tra qualche giorno, probabilmente mercoledì, cioè appena dopo che questo numero di Autosprint sarà uscito.

Ce la sentiremo ancora di sentir dire che FERRARI corre con piloti stranieri perchè gli italiani sono mercuriali e puntano soltanto i riflettori sui morti?



Carluccio Facetti ci ha provato, con la Brabham BT 42 di Finotto, ed ha mancato la qualificazione per pochi decimi. Un'esperienza positiva, però

EMERSON test a Casale

CASALE - Si tratterà in Italia ancora qualche giorno EMERSON FITTIPALDI prima di raggiungere la piccola Giuliana: intanto ha cominciato col collaudare la Lola di Pianta e Pica a Casale con la quale il primo, accoppiato a Lella Lombardi dovrebbe correre alla gara del Mondiale Marche di Brands Hatch. Si è trattato di una seduta di prove che il brasiliano aveva promesso al conte Zanone già da qualche tempo: è noto infatti il legame tra i due personaggi, tra l'altro « vicini » anche per interessi di « Caffè ». La macchina nella gara inglese dovrebbe essere direttamente assistita da Frank Williams, presente anch'egli alle prove di Casale.

La (giusta) lacrima di BRAMBILLA



Vittorio Brambilla, con costanza e serietà ha portato la March 741 ad un buon grado di competitività, ed a Monza era certo di fare una bella corsa. Ne stava facendo una ottima, quando ha sbagliato a metà della chicane. E' rientrato a piedi ai box mostrando visibilmente il suo disappunto. Lo hanno consolato in tanti, ma le parole più gradite sono state certamente quelle del papà di Merzario, il primo a raggiungere lo sfortunato pilota

L'onesto VITTORIO

MONZA - Giornata di piloti italiani a Monza. BRAMBILLA, entusiasmante finché è stato in gara, lo vediamo mentre ritorna sconsolato verso i box dopo aver abbandonato la sua March-Beta contro il guard-rail alla chicane, gli chiediamo come è successo. E' onesto il monzese, e ammette: « E' stata colpa mia, non ho messo la marcia bene sono arrivato alla chicane leggermente lungo, e mi sono scomposto, quando all'uscita ho accelerato, la marcia mi è uscita e sono finito contro il guard-rail. Un vero peccato perché disponevo di una macchina ottima e non avevo problemi ».

REUTEMANN, il più serio candidato alla vittoria alla vigilia assieme a Lauda e a Regazzoni si è fermato presto, gli chiediamo che cosa sia successo e Carlos ci dice che si è rotto un cuscinetto del cambio, « ma che comunque non ce l'avrei fatta a stare a ruota alla Ferrari ».

Ultimo abbiamo lasciato FITTIPALDI, nella sua rossa tuta più da astronauta che da pilota il brasiliano ci dice: « Sono andato bene, penso però che le Ferrari abbiano forzato un po' troppo il ritmo per cercare di staccare chi aveva i motori Cosworth, e questa "tirata" forse può essere stata fatale per i ferraristi ».

MONZA - Se Enzo Ferrari, come riportato dal « Corsera » ha sempre desiderato valorizzare piloti italiani, forse guardando la televisione, (dato che a Monza come previsto non si è nemmeno fatto vedere per le prove), oltre a vedere il « dramma » che ha colpito le sue vetture ha visto anche cosa sono stati in grado di fare Arturo Merzario e Vittorio Brambilla. Vittorio con la sua March arancione ha infiammato i 150.000 di Monza, come e forse più di Lauda. La testimonianza migliore è stata l'immensa ininterrotta ovazione che ha accompagnato Brambilla dalla « maledetta » chicane dove il suo sogno di gloria si era infranto per colpa di una marcia non entrata bene.

Ai boxes, Vittorio avanzava svelto per sfuggire alle pacche sulle spalle degli ammiratori ma quel « Brambilla » - « Brambilla » scandito in coro dalle tribune non poteva sfuggire nemmeno alle sue orecchie ancora piene del rombo del motore Ford. Masche-

rando allora per sudore quella che invece era una piccola lacrima che gli era spuntata sugli occhi (noi che lo abbiamo incontrato durante il tragitto a piedi possiamo dirlo che aveva gli occhi rossi), Vittorio dopo essersi passato la mano sul viso, ha sollevato lentamente il braccio a salutare il pubblico.

L'unico piccolo gesto, se vogliamo di immodestia che il monzese si è voluto concedere dopo una intera stagione di F1, in cui ha compiuto umilmente e in silenzio il suo apprendistato dimostrando a chi ha detto « Eh! Brambilla va bene ma peccato che abbia quell'età », che se le chances concesse agli stranieri fossero state concesse a lui qualche anno fa, ora quel discorso non si potrebbe fare.

Perché se Brambilla a Monza ha potuto con una March che non è certo come vettura la più competitiva di tutte, alla sua prima stagione, essere addirittura

ra in quinta posizione alle spalle di Lauda, Regazzoni, Peterson e Fittipaldi, e davanti a celebrati ed assistiti « enfant prodige » come Scheckter, o Pryce, o Jarier, o Depailler, non è certo stato per miracolo divino. E' finita l'epoca delle « grazie ricevute ». Se Vittorio a Monza ha conquistato definitivamente il cuore di Moseley è stato perché ha dimostrato di non essere inferiore a nessuno sia come guida sia come capacità di collaudatore.

E' un discorso che può valere anche per Merzario. Arturo ha detto: « Mi fa piacere essere arrivato quarto nel giorno in cui le Ferrari si sono ritirate ». Ma d'altronde Montezemolo ha detto: « Sono contento che i nostri ritiri abbiano favorito Merzario » e quindi la partita ci sembra pareggiata, A Monza Merzario non ha potuto fare come il suo solito il « cow boy » correndo all'attacco a causa di quella frizione che lo ha tradito in partenza.

Tuttavia se ha meritato il premio della combattività questa volta è stato perché ha dimostrato di poter essere sempre Merzario, anche in condizioni di inferiorità. Abbinando al cuore il cervello e sfruttando sempre il mezzo solo fino dove era possibile farlo. Chi altro correndo sempre senza frizione avrebbe lo stesso conseguito il suo risultato e non diciamo, arrivare quarto, ha addirittura finire?

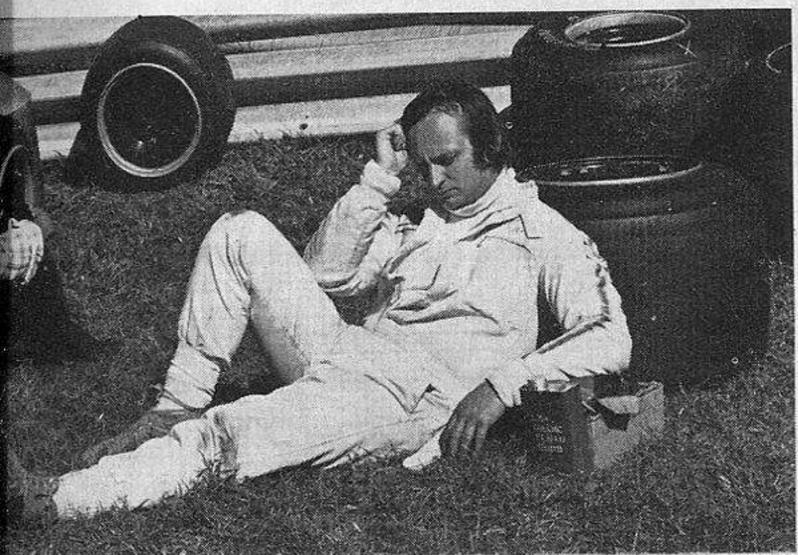
Ora dicono che Facetti e forse Serblin troveranno la strada per entrare nel « circo » al fianco di Merzario e Brambilla ma senza essere imparziali l'anno prossimo a Monza ce la sentiremo ancora di sentir dire che Ferrari corre con piloti stranieri perché gli italiani sono mercuriali e puntano i riflettori solo sui morti, ma soprattutto se la sentiranno di udirlo ancora quei centocinquantamila che hanno applaudito Merzario e Brambilla in questa GP d'Italia?

MONZA - Il declino di Surtees è continuato e Bell ha detto: «Prima del guasto, nel giorno iniziale, pensavo di scendere a 1'35", ma il secondo giorno la vettura era veramente impossibile! Sottosterzava e non si può andare forte a Monza con una macchina che sottosterza. Ho cominciato a chiedermi se fosse colpa mia, ma adesso sono convinto che era colpa della vettura».

Del suo incidente in prova Hobbs ha detto: «In poche parole, ho perso il controllo della macchina facendo proprio la cosa che dopo la gara di F. 5000 avevo giurato di non fare a Monza cioè, commettere un errore in quella ridicola chicane».

Parnell sembra stupito che Beltoise avesse segnato così buoni tempi in prova e ha osservato: «Sono sorpreso, perché le nostre vetture sono il solito vecchiume».

Amon era sprofondato nell'infelicità. Si spera che la voce secondo la quale dovrebbe pilotare per la BRM in Canada e negli Stati Uniti sia vera, perché forse riacquisterebbe un poco di fiducia in se stesso.



Visti ai box. Qui sopra, delle modelle molto in gamba. A sinistra, un Chris Amon molto meno in gamba, pensieroso sull'erba che faceva da pavimento degli improvvisati box per le squadre «povere»

Finalmente hanno forse capito i dirigenti ferraristi...

In America LAUDA gregario

MONZA - «...Dal GP del Canada Lauda farà il gregario di Regazzoni...». Così ci ha detto l'avv. Montezemolo, DS della Ferrari, quando gli abbiamo chiesto se qui a Monza si era prevista una determinata tattica di corsa e che cosa si sarebbe fatto nelle due restanti gare.

«Per Monza non avevamo nessuna tattica particolare in partenza, sarebbe dipeso tutto da come si sarebbero comportati gli avversari». Ma Lauda avrebbe lasciato vincere Regazzoni se si fosse trovato alle sue spalle all'ultimo giro?

«Per fare questo, dipendeva da Scheckter e dalla sua posizione, dovevamo ad ogni modo tener conto di una eventuale fermata di Regazzoni prima di dar ordine a Niki di lasciar passare Clay, comunque dal Canada...».

E' con il morale a terra il DS ferrarista, e ne ha ben donde, infatti a Monza una superiorità tecnica indiscutibile non è stata premiata da una vittoria, ma da una debacle.

«Siamo con il morale a zero — ci ha detto Montezemolo — però siamo contenti perché abbiamo dimostrato all'immenso pubblico che era qui a Monza e che era venuto non per vedere solo una macchina ma qualcosa di più, e che finché siamo stati in gara eravamo i più forti».

Vicino a lui Regazzoni, dovrebbe essere quello con il morale più basso, in definitiva il titolo mondiale è sfuggito a lui, ma Clay invece fa coraggio a quelli come Montezemolo che sono giù di corda, e inizia dicendo «Non

tutto è ancora perduto, certo che ci tenevo a vincere qui o per lo meno arrivare secondo; ritirato Lauda per il motore, mancavano pochi giri alla fine quando già assaporavo il successo e le bandiere svizzere, la calca soffocante intorno a me come quattro anni fa, pensavo anche di essere già campione del mondo, una vittoria oggi ed era fatta. Invece ad un certo momento ho sentito indurirsi il motore, la pressione calare e la temperatura dell'acqua andare alle stelle, mi sono fermato un attimo ai box, ma ho capito dalle facce che non c'era niente da fare. Sono ripartito ma ho fatto appena mezzo giro prima di bloccarmi definitivamente».

I ladri «ferraristi»

● I ladri hanno fatto man bassa nei teams prima che arrivassero i cani lupo (francesi) nei garage dell'autodromo, ma erano senza dubbi nazionalisti, infatti hanno risparmiato la Ferrari. Chi ne ha fatto le spese è stato Hulme, cui hanno rubato il casco, Fittipaldi giacche e volante della macchina, Watson tutto quello che c'era sul camion, compreso il libro con tutte le annotazioni tecniche riferenti alla Brabham. All'arrivo dei guardiani a quattro gambe i furti dei box sono terminati.

● La nuova Ferrari F. 1 (che AUTOSPRINT ha chiamato T5), potrebbe debuttare in Canada, almeno queste sono le intenzioni del team Ferrari che vorrebbe portarsi dietro la macchina come muletto per alcuni test da fare dopo il G.P. e nei 15 giorni di intervallo prima dell'ultimo appuntamento mondiale di Watkins Glen.

Speranze per il futuro? gli chiediamo. «Certamente se le macchine vanno bene non ci saranno problemi per questo campionato. Ho speranze di vincerlo, ora però dobbiamo lavorare alacremente per vedere che cosa hanno avuto i motori e poterci presentare ancora una volta competitivi come lo siamo stati da inizio anno».

Nei box Ferrari, mentre Peterson taglia il traguardo, parliamo con Caliri e Rocchi. I due ingegneri della Ferrari sono abbattuti, non sanno cosa dire, inizia Caliri scuotendo la testa e annunciando che dopo due giorni di prove con una superiorità schiacciante non si aspettavano una cosa del genere. «Avrei potuto avere dei dubbi sulle gomme ma di rompere due motori mai e poi mai ci avrei pensato».

Anche l'ing. Rocchi è dello stesso parere: «Non sappiamo come sia successo, un guasto che ci capita quando meno ce lo aspettavamo, è un guasto, almeno credo così a lume di naso, esattamente identico in tutte e due le macchine; sono portato a pensare che possa essere un segmento o un pistone, potrà essere materiale difettoso, adesso appena rientrati a Maranello vedremo. Certamente che abbiamo dimostrato di essere superiori a tutti gli altri in gara, ma questa nostra superiorità non si è tradotta in una vittoria. Siamo ancora in lizza per il titolo, lo penso seriamente perché è tutto l'anno che sulle piste di tutto il mondo siamo i migliori».

cev.

Top secret (per ora)
le decisioni milanesi

Che cosa cambia nei gruppi

MILANO - Le varie sottocommissioni della CSI si sono riunite a Milano nei giorni scorsi, ed hanno presentato al Bureau della CSI le conclusioni dei loro lavori. Il bureau della CSI si riunisce lunedì 9 settembre, quindi quando questo numero di **AUTO-SPRINT** è già stampato, per cui non ci è possibile indicarvi quali siano i risultati cui l'organizzazione internazionale giungerà.

I suggerimenti delle varie sottocommissioni, infatti, sono soltanto tali, ed è il Bureau (cioè il Direttivo) della CSI che decide in ultima istanza. Di conseguenza non possiamo ancora sapere esattamente quali saranno gli orientamenti finali che riguardano le attività sportive future, pur se qualche notizia l'abbiamo avuta sia pure sotto forma di opinione. E per ciò col valore che può avere, ai fini dell'effettiva corrispondenza a quello che sarà deciso.

Gli argomenti più interessanti riguardano in sostanza sia la definizione delle macchine del nuovo allegato J, vale a dire le varie categorie, sia la fisionomia dei campionati ufficiali.

Per quanto riguarda le macchine, i gruppi da 1 a 5 saranno riservati alle vetture di produzione, e quelle del gruppo 5 dovranno essere prodotte in almeno 400 esemplari in due anni, vale a dire 200 all'anno. E' una soluzione di compromesso tra le attuali 500 macchine e le 200 macchine proposte da alcuni, tra cui gli italiani. Una possibilità di limitare a 300 macchine i modelli di oltre tre litri di cilindrata sarà presentata lunedì al bureau.

La definizione delle Sport, Gruppo 6, dovrebbe essere stata invece più complessa, perché oltre alle tre litri attuali vi era la proposta americana, ed è quella di cui vi abbiamo parlato in agosto. Questa definizione è molto complicata e non crediamo che sia stata ancora raggiunta una solida intesa, perché le posizioni sono contrastanti.

Quel che pare sicuro è che le gare di durata saranno riservate alle macchine dei gruppi da 1 a 5 mentre per le macchine del gruppo 6 le corse non potranno essere di più di tre ore. In ogni caso pare che la data di inizio di applicazione del nuovo allegato J, che era prevista al 1. gennaio 1976, possa essere discussa, e la delegazione italiana sarebbe propensa a spostarla in avanti, almeno di un altro anno.