

MONDIALE F.1
sempre
più aperto!

vs. Scans
domenica SPRINT

DALL'INVIATO

MONACO - Ha avuto una gran paura, Jody Scheckter, negli ultimi tre giri di questo suo fantastico Gran Premio di Monaco, che è tuttavia riuscito a vincere. Una gran paura che si stesse ripetendo la avvilente vicenda di Long Beach, e pressoché negli stessi termini, che anche stavolta gli venisse negata la enorme soddisfazione della vittoria. Paura che gli ha aguzzato l'ingegno, e ne ha rivelate doti di ragionatore, oltre che quelle di superveloce ed attento che tutti abbiamo potuto vedere.

A quattro giri dalla fine, quando il suo vantaggio su Niki Lauda era ancora molto consistente, pur se la cautela aveva interrotto un poco la sua azione ed i secondi di vantaggio erano scesi dalla dozzina a otto-nove, Scheckter ha avuto il primo sussulto. Il motore perdeva qualche colpo, l'alimentazione pareva essere in difficoltà. Ha avuto l'impressione scoraggiante che nemmeno questa volta il successo gli sarebbe stato concesso, e sapeva benissimo di averlo meritato.

Ha utilizzato il cervello ed anche il rischio di manovre non razionali, utilizzando il cambio al minimo, non mettendo le marce basse che quando era strettamente indispensabile. Ha innestato le pompe supplementari elettriche... e ce l'ha fatta. Il «fantasma» di Jack Brabham, che qui ha perduto un Gran Premio all'ultima curva, che anche lui aveva giocato di astuzia nel vano tentativo di rintuzzare l'attacco finale di Rindt, deve essere apparso nella mente di Scheckter, anche se — adesso — dice che di vera e propria preoccupazione non ne ha avuta.

E' arrivato in fondo ed ha vinto, andando a ricevere dalle mani di Ranieri e Grace di Monaco, principi del suo paese di adozione, la coppa che coi 9 punti lo pone nettamente in testa alla classifica mondiale.

E' stata vittoria meritata e costruita con intelligenza, oltre che con la abilità eccezionale spiegata alla partenza, quando è riuscito a porsi davanti a John Watson. Se l'irlandese avesse onorato brillantemente la sua posizione al palo, conservandola, forse avremmo visto una gara del tutto differente, perché uno Scheckter costretto a inseguire ed a attaccare magari poteva commettere qualche errore, pregiudicare i vantaggi che gli venivano dalla sua audacia senza pari. Lo abbiamo ben visto in prova, quando passava tra la «ghigliottina» della chicane come un aereo, di cosa egli era capace in pista. Ed abbiamo capito che se la Wolf è macchina da prime posizioni lo deve molto al pilota e non solo per la messa a punto. Lo abbiamo visto nelle frenate ritardate, nelle acrobazie delle curve e controcurve, e vi assicuriamo che è stato spettacolo grande.

Ha rubato la posizione di testa a Watson (rubato nel senso che gliela ha sottratta per abilità, non per irregolarità) e se n'è andato. Watson ha tentato il recupero, vi è riuscito, ma anche se abbiamo potuto vedere che in qualche sezione era migliore non ha ovviamente trovato «collaborazione» da parte di Scheckter. E così è stato lui ad essere costretto ad attaccare, con la conseguenza del maltrattamento dei freni, che lo ha portato dapprima alla emozione di un «lungo» alla chicane e poi di un testa-

Franco Lini

Il clamoroso avvicinamento finale di LAUDA ha una spiegazione in improvvise carenze di alimentazione carburante sulla WOLF!

La pompa benzina ha spaventato JODY



E' dal GP di Monaco del 1972, con la BRM di Beltoise, che un francese non vince un Gran Premio. Un monegasco, invece, ha rotto l'incantesimo... Infatti, Scheckter è suddito — da qualche tempo, come altri suoi colleghi — dell'ospitale Principato. Ecco forse giustificato l'entusiasmo tutto particolare con cui Grace e Ranieri si complimentano con il sudafricano, che ora guida abbastanza largamente la classifica mondiale

SPECIALE AUTOSPRINT

«Non era NIKI nel finale a farmi paura!»

MONACO - «... Si vede che vincere non stanca perché tanto qui come a Buenos Aires, sono fresco come alla partenza mentre in Spagna all'arrivo ero distrutto». Così Jody Scheckter alla ansiosa ricerca di bottiglie di acqua minerale (le vuole grandi e «grande» incredibilmente lo dice in italiano) esordisce per la conferenza stampa che gli organizzatori per questa volta hanno convocato ai bordi della piscina, dimenticandosi però di farlo sapere alla stampa, con il risultato che davanti a Jody non c'era quasi nessuno.

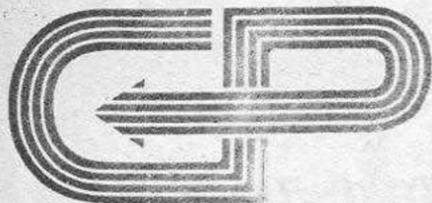
— Ma allora non sei stanco perché non hai dovuto faticare a vincere?

«Non è esatto. Infatti a un terzo di gara, quando ho avuto quel rallentamento improvviso, avevo il motore che perdeva dei colpi per il mancato funzionamento della pompa della benzina. Ho preso uno spavento terribile, temevo di dovermi fermare da un momento all'altro e perciò da allora in poi ho guidato con la massima attenzione: la curva di St. Devote che porta alla salita per esempio, la facevo in quarta anziché in terza, in modo da non do-

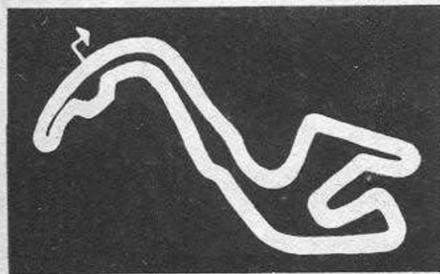
CONTINUA A PAGINA 25

Eugenio Zigliotto

CONTINUA A PAGINA 24



MONACO



Così (in 20) al VIA

1. FILA	John Watson (Brabham-Martini) 1'29"86	Jody Scheckter (Wolf WR 1) 1'30"27
2. FILA	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'30"44	Ronnie Peterson (Tyrrell P34/2) 1'30"72
3. FILA	Hans J. Stuck (Brabham-Martini) 1'30"73	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'30"76
4. FILA	James Hunt (McLaren-Marlboro) 1'30"85	Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'31"16
5. FILA	Jochen Mass (McLaren-Marlboro) 1'31"36	Mario Andretti (Lotus-JPS Mk.3) 1'31"50
6. FILA	Alan Jones (Shadow DN 8) 1'32"04	Jean-Pierre Jarier (ATS-Penske PC4) 1'32"32
7. FILA	Gunnar Nilsson (Lotus-JPS Mk.3) 1'32"37	Vittorio Brambilla (Surtees TS 19) 1'32"40
8. FILA	Riccardo Patrese (Shadow DN 8) 1'32"52	Jacques Laffite (Ligier-Matra) 1'32"65
9. FILA	Jacky Ickx (Ensign 177) 1'32"25	Emerson Fittipaldi (Copersucar FD04) 1'33"39
10. FILA	Hans Binder (Surtees TS 19) 1'33"49	Rupert Keegan (Hesketh 308 E) 1'33"78

Domenica 22 maggio 1977

sesta prova mondiale F.1

● **Organizzazione:** Automobile Club de Monaco, boulevard Albert I., Principato di Monaco - Circuito di Montecarlo, di 3.312 metri - 76 giri pari a km 251,712

● **Partenza:** ore 15,35

● **Condizioni climatiche:** PROVE con asciutto e pioggia il giovedì, tempo coperto il sabato - GARA tempo buono, coperto, qualche goccia di pioggia a tre-quarti di gara, 20 gradi

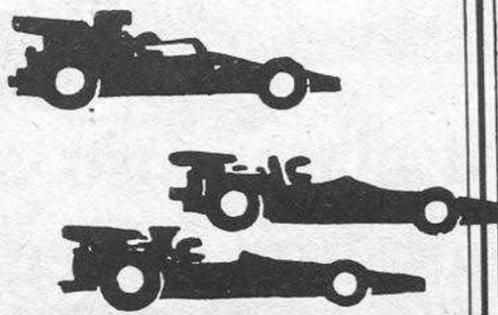
● **Condizioni della pista:** buone

● **Direttore di corsa:** Charles Deutsch

● **Spettatori:** 62.000

● **Organizzazione:** 9

● **Sicurezza:** 10



Così (in 12)

al **TRAGUARDO**

1° SCHECKTER
(Wolf WR 1)
a 128,119 kmh

PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. J. Scheckter	Wolf WR 1	76	1.57'52"77	—
2. Lauda	Ferrari 312 T2	76	1.57'53"66	89/100
3. Reutemann	Ferrari 312 T2	76	1.58'25"57	32"80
4. Mass	McLaren-Marlboro	76	1.58'27"37	34"50
5. Andretti	Lotus-JPS Mk.3	76	1.58'28"32	35"55
6. Jones	Shadow DN8	76	1.58'29"38	36"61

Classifica Mondiale Piloti

(dopo 6 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.	
J. Scheckter	9	—	6	4	4	9				32										
Lauda	—	4	9	6	—	6				25										
Reutemann	4	9	—	—	6	4				23										
Andretti	2	—	—	9	9	2				22										
Hunt	—	6	3	—	—	—				9										
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—				8										
Mass	—	—	2	—	3	3				8										
Depailler	—	—	4	3	—	—				7										
Pace	6	—	—	—	—	—				6										
Nilsson	—	2	—	—	2	—				4										
Regazzoni	1	—	—	—	—	—				1										
Zorzi	—	1	—	—	—	—				1										
Watson	—	—	1	—	—	—				1										
Jarier	—	—	—	1	—	—				1										
Stuck	—	—	—	—	1	—				1										
Jones	—	—	—	—	—	1				1										

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 6 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.	
Ferrari	4	9	9	6	6	6				40										
Wolf	9	—	6	4	4	9				32										
Lotus	2	2	—	9	9	2				24										
McLaren	—	6	3	—	3	3				15										
Brabham	6	—	1	—	1	—				8										
Copersucar	3	3	—	2	—	—				8										
Tyrrell	—	—	4	3	—	—				7										
Shadow	—	1	—	—	—	1				2										
Ensign	1	—	—	—	—	—				1										
ATS-Penske	—	—	—	1	—	—				1										

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	SCH	WAT	REU	STU	LAU	HUN	MAS	AND	DEP	JON
20	SCH	WAT	REU	LAU	HUN	MAS	AND	DEP	JON	JAR
30	SCH	WAT	LAU	REU	MAS	AND	DEP	JON	BRA	LAF
40	SCH	WAT	LAU	REU	MAS	AND	DEP	JON	BRA	LAF
50	SCH	LAU	REU	MAS	AND	JON	BRA	LAF	PAT	ICK
60	SCH	LAU	REU	MAS	AND	JON	BRA	LAF	PAT	ICK

- 7. Laffite (Matra-Ligier) a 1'04"44
- 8. Brambilla (Surtees TS 19) a 1'18" e 64
- 9. Patrese (Shadow DN8) a 1 giro
- 10. Ickx (Ensign 177) a 1 giro
- 11. Jarier (ATS-Penske) a 2 giri
- 12. Keegan (Hesketh 308 E) a 3 giri

i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Nilsson	49. giro	cambio
Watson	48.	freni
Depailler	47.	cambio
Binder	42.	iniezione
Fittipaldi	37.	motore
Hunt	26.	motore
Stuck	20.	corto circuito
Peterson	10.	cambio

IMBATTUTI I PRIMATI

● **sul GIRO:**

Jody Scheckter, il 35. in 1'31"07, media 130,923 kmh

● **primato imbattuto:**

Clay Regazzoni (Ferrari 312 T2) 1'30"28, media 132,069 (1976)

● **sulla DISTANZA:**

Jody Scheckter, media 128,119 kmh

● **primato imbattuto:**

Niki Lauda (Ferrari 312 T2) media 129,321 kmh, su 78 giri (1976)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio del Belgio, in programma a Zolder il 5 giugno prossimo

I DEBUTTANTI Al Gran Premio di Montecarlo ha debuttato nel Mondiale piloti di Formula 1, e nelle gare di Formula 1 in assoluto, l'italiano Riccardo Patrese. Nato a Padova il 17 aprile 1954, Patrese ha quindi appena compiuto 23 anni. Campione mondiale karting nel 1974, secondo nel campionato italiano di Formula Italia nel 1975, campione europeo ed italiano di Formula 3 nel 1976, Patrese quest'anno gareggia nell'europeo piloti di Formula 2 con una Chevron. Il suo debutto è stato eccellente.

la **PAGELLA** **AUTO SPRI NT**

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Scheckter	10	Wolf, Brabham
Lauda, Reutemann, Stuck	9	Ferrari
Mass, Andretti, Laffite, Brambilla, Watson, Peterson	8	McLaren
Depailler, Jones, Patrese, Fittipaldi, Hunt, Ickx	7	Shadow, Lotus
Jarier	6	Ensign, Hesketh, Surtees
Keegan, Nilsson	5	Tyrrell, Ligier, ATS
Binder	4	Copersucar
	3	March
	2	

il **più** e il **meno** 

SFORTUNATO

- + Brambilla
- Jones

COMBATTIVO

- + Scheckter
- Binder



FORTUNATA

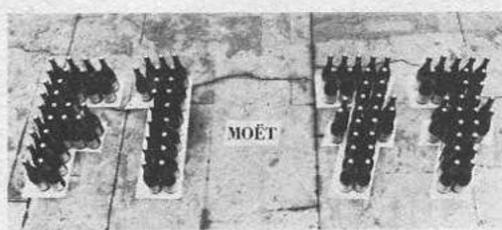
- + Wolf
- Surtees

EFFICACE

- + Brabham-Alfa
- March

Giri veloci in gara

Scheckter	1'31"07	35.
Watson	1'31"28	10.
Andretti	1'31"40	19.
Laffite	1'31"45	71.
Brambilla	1'31"57	63.
Lauda	1'31"58	27.
Hunt	1'31"93	19.
Nilsson	1'31"93	44.
Reutemann	1'32"06	24.
Depailler	1'32"07	37.
Stuck	1'32"53	10.
Mass	1'32"55	69.
Jones	1'32"60	24.
Peterson	1'32"90	4.
Ickx	1'32"96	36. 44.
Jarier	1'33"14	22.
Patrese	1'33"21	35.
Binder	1'33"30	26.
Keegan	1'33"57	34. 41.
Fittipaldi	1'34"29	22.



Scheckter 100 bottiglie	Argentina	Brasile	Sud Africa	Usa-West	Spagna	Monaco	Totale
Hunt	p. 19	19	13	3	—	—	54
Andretti	2	10	1	10	15	4	42
Lauda	3	—	10	19	4	2	38
Scheckter	—	—	5	10	5	16	36
Watson	6	—	10	1	2	15	34
Reutemann	4	9	—	3	7	4	27
Laffite	—	—	—	4	16	3	23
Mass	5	7	—	—	2	—	14
Depailler	5	3	3	1	—	—	12
Peterson	—	—	—	—	—	3	3
Brambilla	—	—	—	—	—	2	2
Stuck	—	—	—	—	—	2	2
Regazzoni	—	1	—	—	—	—	1

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1976	Pilota	Vettura	Giovedì		Sabato	
			I	II	I	II
1'32"14 (Penske PC3)	Watson	Brabham-Alfa BT 45	1'30"86	—	1'31"81	1'29"86
1'30"55 (Tyrrell P34/2)	Scheckter J.	Wolf WR 1	1'31"78	2'04"78	1'32"70	1'30"27
1'32"43 (Brabham-A. BT45)	Reutemann	Ferrari 312 T2	1'31"33	2'51"07	1'32"27	1'30"44
1'30"08 (March 761)	Peterson	Tyrrell P34/2	1'31"15	2'08"84	1'33"01	1'30"72
1'30"60 (March 761)	Stuck	Brabham-Alfa BT 45	1'30"73	2'00"88	1'51"90	1'31"10
1'29"65 (Ferrari 312 T2)	Lauda	Ferrari 312 T2	1'31"32	—	1'32"92	1'30"76
1'31"88 (McLaren M23)	Hunt	McLaren-Marlboro M23	1'32"56	2'00"35	1'34"33	1'30"85
1'30"33 (Tyrrell P34/2)	Depailler	Tyrrell P 34/2	1'31"42	2'01"38	1'33"10	1'31"16
1'31"67 (McLaren M23)	Mass	McLaren-Marlboro M23	1'32"06	—	1'33"40	1'31"36
—	Andretti	Lotus-JPS Mk.3	1'31"85	2'00"06	1'33"90	1'31"50
1'32"33 (Surtees TS 19)	Jones	Shadow DN 8	1'32"47	—	1'33"10	1'32"04
1'31"65 (Shadow DN 5)	Jarier	ATS-Penske PC4	1'32"32	2'23"85	1'36"80	1'32"49
1'32"10 (Lotus JPS 11)	Nilsson	Lotus-JPS Mk.3	1'32"92	—	1'34"90	1'32"37
1'31"47 (March 761)	Brambilla	Surtees-Beta TS 19	1'33"81	2'04"18	1'34"20	1'32"40
—	Patrese	Shadow DN 8	1'34"24	2'04"27	1'35"20	1'32"52
1'31"46 (Ligier-Matra JS5)	Laffite	Ligier-Matra JS7	1'33"44	2'02"52	1'34"20	1'32"65
1'32"74 (Wolf-Williams)	Ickx	Ensign 177	—	—	1'35"30	1'33"25
1'31"39 (Copersucar FD04)	Fittipaldi	Copersucar FD04	1'34"79	2'10"53	1'36"60	1'33"39
—	Binder	Surtees TS 19	1'35"69	—	1'46"10	1'33"49
—	Keegan	Hesketh 308 E	1'33"78	2'45"01	—	1'38"03
1'33"60 (March 761)	Merzario	March 761 B	1'34"46	—	—	1'35"66
—	Hayje	March 761 B	1'34"86	—	—	1'34"48
1'33"93 (Hesketh 308)	Ertl	Hesketh 308 E	1'35"74	—	—	1'34"74
1'29"91 (Ferrari 312 T2)	Regazzoni	Ensign 177	1'35"00	2'18"23	—	—
—	Ribeiro	March 761 B	1'37"28	—	—	—
—	Scheckter I.	March 761 B	1'46"30	2'03"73	1'44"40	—

LA CSAI-VACANZE NON INTERVIENE SULL'IRREGOLARITÀ DELL'ENSIGN

MERZARIO non è partito per colpa di ROGANO!

MONACO - Se Arturo Merzario non ha potuto prendere il via nel G.P. di Monaco, può ringraziare oltre alla malasorte anche la CSAI. Appare incredibile, considerato che di alti papaveri della nostra commissione sportiva, a Montecarlo oltre a Rogano e Causo ce ne erano moltissimi ma purtroppo è così. I fatti sono molto semplici. Merzario con il 21, tempo (causato dall'impossibilità di ben girare nell'ultima ora di prove) non aveva diritto alla qualificazione; tuttavia il suo posto sarebbe stato matematico perché tra i 20 ammessi ce ne era uno che non poteva legalmente correre e precisamente Jacky Ickx. Il belga aveva sostituito Regazzoni al sabato perché Clay era volato improvvisamente a Indianapolis ma Ickx non poteva correre perché NON ERA STATO ISCRITTO COME PILOTA DI RISERVA! sulla Ensign dello svizzero.

Merzario l'unico errore lo ha commesso nel non segnalare la cosa ai commissari sportivi dell'AC Monaco, entro le due ore previste dal regolamento per la presentazione dei reclami, d'altronde Arturo il sabato era alle prese con i suoi problemi meccanici e tutto poteva pensare meno alla posizione di Ickx. Il dubbio gli è venuto la domenica mattina e, purtroppo, più della comprensione degli organizzatori e della soddisfazione di sapere di avere ragione non ha avuto!

Disgraziatamente però il dubbio non è venuto nemmeno ai nostri brillanti membri ACI in missione speciale turistica. Infatti l'avv. Causo, troppo occupato a dividere il suo tempo tra i boxes Ferrari e quelli dove presumibilmente la televisione avrebbe fatto capolino (come ad esempio il box Wolf) al termine del Gran Premio, vedendo un Merzario primo non qualificato e un Ickx in pista tra lo stupore di tutti non ha nemmeno pensato di raggiungere il pilota comasco per segnalargli la cosa. Al contrario, secondo Rogano, ha avuto ragione nel comportarsi così, sostenendo che a Merzario avrebbe anche potuto far piacere non partire e quindi i membri CSAI « non potevano assolutamente intervenire ». (sic!)

Solo se Merzario avesse presentato reclamo, sempre secondo Rogano, — avrebbe potuto intervenire l'avvocato difensore, nella specie appunto Causo.

A questo punto non rimane che chiedersi se la consistente fetta che la CSAI distoglie dai suoi bilanci motivandola con le spese di viaggi per i suoi rappresentanti non debba essere messa sotto la spesa vacanze. Perché non altrimenti può essere spiegato, alla luce di questi fatti, il clamoroso assenteismo. (Ripetiamo, secondo noi compito di Causo o di chi per lui, segnalare la questione a Merzario perché, se voleva, provvedesse in tempo). Pensate un po' a che cosa è capitato (per molto meno e certo con meno ragioni sportive precise) quando c'è stata di mezzo la Ferrari! (Vi ricordate della scorsa estate?).

CONTIN. DA PAG. 21

coda alla uscita della curva di Santa Devota.

Il mancato scatto in partenza ha privato la Brabham Alfa Romeo di una possibile vittoria, di un successo che appariva a portata di mano e che avrebbe concretizzato nel risultato quello che le prove avevano detto.

Di questa disgraziata vicenda, in fondo, il più amareggiato è Hans Stuck, che ha dato un contributo notevolissimo alla messa a punto attuale della Brabham, quella che ha portato le due macchine ai primi posti nelle prove. Ed anche Stuck poteva essere tra i primi, visto che dopo l'avvio sacrificato aveva già guadagnato posizioni e poteva guadagnarne ancora.

E' stato il momento decisivo, quello della partenza, e poiché è stato Scheckter a sfruttarlo al meglio è giusto che sia stato Scheckter a trarne il massimo beneficio.

Il mancato scatto di Watson ha dato, oltre che i punti a Scheckter (e saranno importanti) anche la centesima vittoria ufficiale in grandi premi al motore Ford Cosworth, ed anche per questo è da sottolineare. Non possiamo tuttavia incolpare Watson, se non vi è stato successo di un dodici cilindri.

Infatti le Brabham Alfa Romeo sono state messe fuori, ma potevano essere le Ferrari a sostituirsi ad esse. Invece non lo hanno potuto fare e non perché i piloti non si siano impegnati. Niki Lauda, in fondo, è quello che trae più soddisfazioni da questa corsa. Dal sesto posto iniziale è risalito fino alle spalle di chi era in testa, e nel finale ha addirittura visto profilarsi anche la vittoria clamorosa. Ha fatto il massimo, con la macchina che — dice — alla fine era tutta in sovrasterzo.

Carlos Reutemann invece, avendo anche lui fatto il massimo, diceva che la macchina era tutta in sottosterzo. Le differenze di regolazione chieste dai due piloti hanno provocato differenti fenomeni man mano che le macchine si alleggerivano del carburante, ma alla origine vi è un motivo identico, ed è dato da un equilibrio delle masse che non deve essere felicissimo. Come d'altra parte sanno benissimo anche alla Ferrari.

Quindi, se le Ferrari non hanno potuto sostituirsi alle Brabham Alfa Romeo nella azione di attacco che poteva portare alla vittoria, è perché esse non potevano dare di più.

Questo Gran Premio ha sovvertito un poco le previsioni che davano la Lotus di Andretti ancora irresistibile. Per strane ragioni un poco misteriose anche per la gente della Lotus, le qualità che hanno reso possibile le due vittorie di Andretti a Long Beach e Jarama non si sono ripetute. E per Andretti c'è stato da combattere aspramente per conservare una posizione che gli desse qualche punto, cosa che egli ha ottenuta, e bene.

Si è fatto un poco sorprendere, Andretti, quando Mass è riuscito ad effettuare una staccata al limite ed a superarlo, e poi ogni tentativo di riprendere la posizione è stato inutile, perché il tedesco è stato attentissimo a non ripetere l'errore di Mario. Cosicché in fondo dobbiamo dire che per Mass il posto finale è stato meritato, ed anche che dobbiamo ringraziare lui e Andretti per lo spettacolo di abilità e di agonismo che ci hanno offerto.

Lo spettacolo del duello tra Mass e Andretti, dopo quello del duello tra Scheckter e Watson, dei sorpassi di Lauda e Reutemann, e della feroce battaglia tra Ickx e Patrese, sono stati completati da quello del trio compatto formato da Jarier, Brambilla e Laffite, che si sono battuti in maniera eccitante.



Dopo essere stato sorpreso al via, Watson si è rifatto sotto a Scheckter ed in più di una occasione ha dato l'impressione di poterlo anche passare. Qui siamo alla « esse » della piscina, con la Brabham incollata alla Wolf



Lauda fra Peterson e Hunt. Lo svedese è stato il primo a ritirarsi, con il cambio rotto, mentre il campione del mondo ha « cotto » il suo nuovissimo Cosworth sperimentale. Sparito Stuck, Lauda si è « dedicato » a Reutemann



Brambilla, Patrese e Laffite. Il debuttante Patrese, dopo aver subito avuto un « avvertimento » al primo giro (vedere il baffo anteriore destro piegato) si è perfettamente ambientato, concludendo la gara al nono posto

Mancato Jarier, Brambilla e Laffite hanno continuato per un bel pezzo, fino a che Brambilla è riuscito a staccarsi ed a mettersi in caccia di Jones. Pareva proprio che ce la facesse, Vittorio, a raggiungere Jones ed a conquistare il sesto posto, quando gli è capitato un inconveniente rarissimo, con il tessuto della maschera del sottotuta che gli è sceso davanti agli occhi, ad impedirgli la visibilità. Cosicché ha dovuto rinunciare ed anche farsi passare da Laffite, il quale a sua volta è andato a ridosso di Jones, per perdere però contatto nell'ultimo giro perché anche lui, come Scheckter, stava per finire la benzina.

Sono state queste fasi a farci gustare una corsa che è stata bella, nonostante tutto, e nella quale le Tyrrell hanno soltanto tentato di intromettersi, così come aveva fatto Hunt con la McLaren, senza però riuscire a puntare in alto. Anche per Tyrrell e McLaren dobbiamo dire che il circuito non è stato felice, come esse speravano ad onta delle loro qualità che sono soltanto medie.

Di molto bello, credetemi, c'è stato il duello tra Patrese e Ickx. Il giovane italiano, immesso nel mondo della Formula 1 forse con precipitazione, e forse non solo per amore dello sport, ha fatto capire molto bene di avere qualità di grande valore. E' stato attento, preciso, ed è stato bravissimo a non permettere che il « veterano » di trentadue anni che è Ickx lo superasse. Senza ostruzionismo ma con grinta. Da campione consumato, quale diventerà se continuerà a correre così e non si lascerà fuorviare da elogi troppo vivaci o da avvenimenti che lo riguardano soltanto marginalmente.

Il più bel complimento per Patrese ci è venuto da uno che se ne intende, e che lo aveva visto al lavoro in vari punti del circuito durante le prove. Paul Frère, domenica mattina, ci ha consigliato di fare un bel ritrattino di Patrese, perché la gente sapesse chi era questo uomo che andava tanto bene.

E' stata l'ultima tappa del calendario di Emerson Fittipaldi, almeno speriamo. Il brasiliano avrà finalmente la macchina nuova, e lo vedremo di nuovo tra i primi a partire da Zolder, o almeno glielo auguriamo. Anche lui è stato eccezionale a Monaco, perché ha guidato pulitamente fin che ha potuto, e con molta umiltà si è fatto spesso in disparte rallentando abilmente per non danneggiare gli altri. Speriamo che in futuro anche gli altri lo rispettino nello stesso modo.

Di Ickx abbiamo accennato. Tornato in gara dopo tanto tempo, con una macchina che non avuto il tempo di adattare, si è ben qualificato e poi ha corso benissimo. Chissà perché non ha trovato un volante, un uomo del genere.

Quel che si è visto, è che le prossime gare del mondiale ci daranno parecchie emozioni. Adesso sono in quattro ad avere tanti punti per il campionato, ed anche se Scheckter appare avanti di parecchi, non date retta alle apparenze. Il campionato sarà virulento, e da qui a fine luglio accadranno altre cose eccitanti. Tanto meglio per tutti.

Chiudiamo con una nota malinconica. Per la prima volta da tantissimo tempo non vi era stata una March alla partenza di un Gran Premio. Pare che adesso sia in arrivo una macchina nuova, e lo auguriamo ai piloti ufficiali. Quelli privati, purtroppo, debbono tenersi quel che hanno, ed è pochino. Come tutti abbiamo visto, assistendo tra l'altro agli sforzi inutili di Merzario per qualificarsi.

Anche a loro, facciamo i nostri auguri.

RADIOGRAFIA DI UNO SCAMBIO

I ferraristi si consolano

MONACO - LAUDA arriva stravolto in mezzo ad un pullulare di tifosi che invocano il suo nome. La prima reazione è la solita: «*Che casino*». Poi accetta di lasciarsi intervistare ma come sempre è laconico: «*Non so se ce l'avrei fatta a prendere Watson, forse sì, forse no. Scheckter era invece imprevedibile... La macchina è andata bene, sempre. Io ho guidato al massimo, di più non potevo fare...*».

— Come mai sei riuscito ad avvicinarti tanto a Scheckter negli ultimi giri?

«*Credo che lui abbia amministrato saggiamente il suo vantaggio (invece aveva problemi alla pompa della benzina, n.d.r.) comunque tanto di cappello, oggi la Wolf era imprevedibile...*».

REUTEMANN, appena si ferma ai box vuole una bibita: la beve tutta di un fiato. Anche lui è laconico: «*Non molto bene, ma neppure male del tutto, considerando come è andata*».

— Come mai Lauda ti ha passato così facilmente?

«*Lui era più veloce, ed in squadra il più veloce aveva via libera...*».

Forghieri: «*Niki era più forte di Reutemann, logico che lo lasciasse passare, inutile tenerlo dietro... questo si chiama gioco di scuderia*».

Nosetto: «*Eravamo d'accordo prima della gara: il più veloce faceva passare il meno veloce, così è stato fatto*».

Alla mia faccia meravigliata aggiunge: «*Se fra 15 giorni ce ne sarà bisogno, a Zolder Niki farà altrettanto...*».

Certo che il sorpasso di Lauda all'uscita della curva del gasometro in accelerazione ha meravigliato tutti.

Reutemann è uscito di traiettoria, ha vistosamente rallentato, forse ha anche frenato... E' stato un...agnellino, dopo che Ghedini dai box gli aveva fatto segno, incrociando le mani, di far passare l'ex campione del mondo che con baldanza se ne andava psicologicamente caricato.

Alla fine facce contente ai box Ferrari, anche se sotto la pelle si leggeva una certa amarezza. Forse ricordando le dichiarazioni dopo il Sud America quando si giudicava meteora la vittoria di Scheckter.



Dopo il ritiro di Stuck, Lauda ha raggiunto Reutemann e per un po' i due sono andati avanti in tandem. Poi, dal box Ferrari, l'ordine di invertire le posizioni, e Niki ha superato Carlos

MONACO - Ai box Ferrari si è detto, dopo la corsa, che era giusto che Reutemann avesse lasciato passare Lauda. Ci si è dimenticati di dire che questo era stato ordinato, dai box, da Ghedini che si è mostrato ai piloti con le braccia incrociate sopra la testa. Questo è stato giustificato dall'opinione che Lauda andasse più forte del compagno.

Ciò non è vero del tutto. Il capo-ufficio stampa del GP di Monaco, monsieur Sobra, ci ha gentilmente procurato i cronologici dei due ferraristi, dai quali si deduce che nei 24 giri iniziali Lauda è stato più veloce del compagno 13 volte contro 11 di Reutemann. Era sufficiente per giustificare un'inversione di posizioni? Quello che è certo è che Reutemann, dopo aver dato via libera a Lauda, si è come lasciato andare, afflosciato, non rimanendo neppure nella scia di Lauda. Ormai, la gara non gli interessava più. Il «*morale di carta*» noto di Carlos ha avuto un choc forse determinante anche nel suo prossimo futuro Ferrari.

Ad ogni modo, a contributo cronistico, questi i tempi dei primi 24 passaggi dei due ferraristi.

● Quando Lauda ha superato Reutemann la moglie, Marlene, che seguiva la corsa su un televisore sistemato ai bordi della pista, ha lanciato un grido acutissimo per sottolineare la sua gioia. Forghieri l'ha poi abbracciata come se, si fosse trattato di una vittoria!

I tempi in parallelo

	LAUDA	REUTEMANN
1	1'42"50	1'40"06
2	1'34"52	1'34"89
3	1'34"51	1'33"77
4	1'33"64	1'33"30
5	1'33"29	1'33"10
6	1'33"73	1'33"89
7	1'33"03	1'34"00
8	1'33"36	1'32"69
9	1'33"41	1'32"39
10	1'31"86	1'32"51
11	1'31"94	1'32"27
12	1'31"87	1'32"39
13	1'32"36	1'32"60
14	1'32"62	1'32"32
15	1'32"91	1'33"20
16	1'32"73	1'32"41
17	1'32"98	1'32"90
18	1'32"21	1'32"46
19	1'32"69	1'32"58
20	1'32"06	1'32"22
21	1'31"72	1'32"96
22	1'31"76	1'32"53
23	1'32"36	1'32"18
24	1'31"85	1'32"06

In nero i giri in cui uno è andato più veloce dell'altro.

CONTIN. DA PAG. 21

ver fore troppi cambi. Stessa cosa anche per altre parti della pista. Comunque fino alla fine non ho avuto più occasione di preoccuparmi per la pompa più del logico».

— Ma se Lauda invece di rallentare, quando era sceso a meno di 10 secondi di distacco, avesse continuato nella sua marcia?

«*Non mi faceva paura perché anch'io avevo rallentato e quindi alla occasione avrei potuto tornare ad essere veloce come all'inizio. Ripeto: andavo con gli occhi aperti perché temevo qualche brutto scherzo dalla pompa della benzina*».

— Altri problemi?

«*No, nessuno, né ai freni, né alle gomme, né al motore...*».

— Ma avevi il nuovo motore della Cosworth o il solito?

«*Non quello nuovo, non me la so-*

no sentita di usarlo ma soprattutto perché, chissà perché, a me non lo hanno dato...».

Su questa battuta Jody ride e finalmente si rilassa.

— Ci spero però nel nuovo motore?

«*E perché non sperare? Si può sempre, però a questo punto prima di adoperarlo vorrei essere sicuro che vada bene*».

— Tornando alla corsa, quando hai creduto di aver vinto?

«*Senz'altro alla partenza, Watson, patinando le ruote, mi ha fatto un grosso piacere*».

— Il momento più difficile?

«*Beh, a Montecarlo sono sempre i sorpassi. Ho sudato, però anche nei primi giri quando avevo Watson incollato alle mie ruote*».

— Quale è stato il segreto che ti ha permesso di andare così forte qui a Montecarlo e non solo in gara visto che persino Forghieri ti aveva pron-

sticato vincitore prima della partenza?

«*Un pilota non sa mai quando va forte e per quale ragione, sa solo quando va piano*».

— E' una emozione particolare vincere a Montecarlo?

«*Io in primo luogo amo vincere in Sud Africa perché è la mia patria, però posso dire che il secondo posto dove desideravo vincere era proprio qui*».

— Per quale motivo?

«*Perché è tutto così bello, così diverso, e poi non dimentichiamo che io abito attualmente proprio qui sopra la pista*».

— Allora non è perché, come ha detto qualche maligno, che il motivo sta nel fatto che a Long Beach gli americani ti avrebbero trattenuto un sacco di tasse sulla vincita, mentre qui invece non ci sono trattenute...?

«*Io pensare ai soldi, e quando mai?*» ride...

— Allora stasera festeggerai in maniera speciale?

«*No, stavolta risparmio, vado su dal principe a festeggiare. Dicono che offra lui*».

— Una ultima cosa, il campionato. Pensi di poterci essere vicino, e soprattutto come pensi possa andare la Wolf sulle prossime piste che sono tutte abbastanza veloci?

«*Se Niki è arrivato secondo, dico che la lotta è ancora tutta aperta anche se naturalmente le cose vanno per il momento meglio per me. Per il futuro non so; la nostra macchina è nuova e quindi non sappiamo come vada sul veloce. In compenso posso dire che come voglia di lavorare e di vincere il nostro team non è secondo a nessuno*».

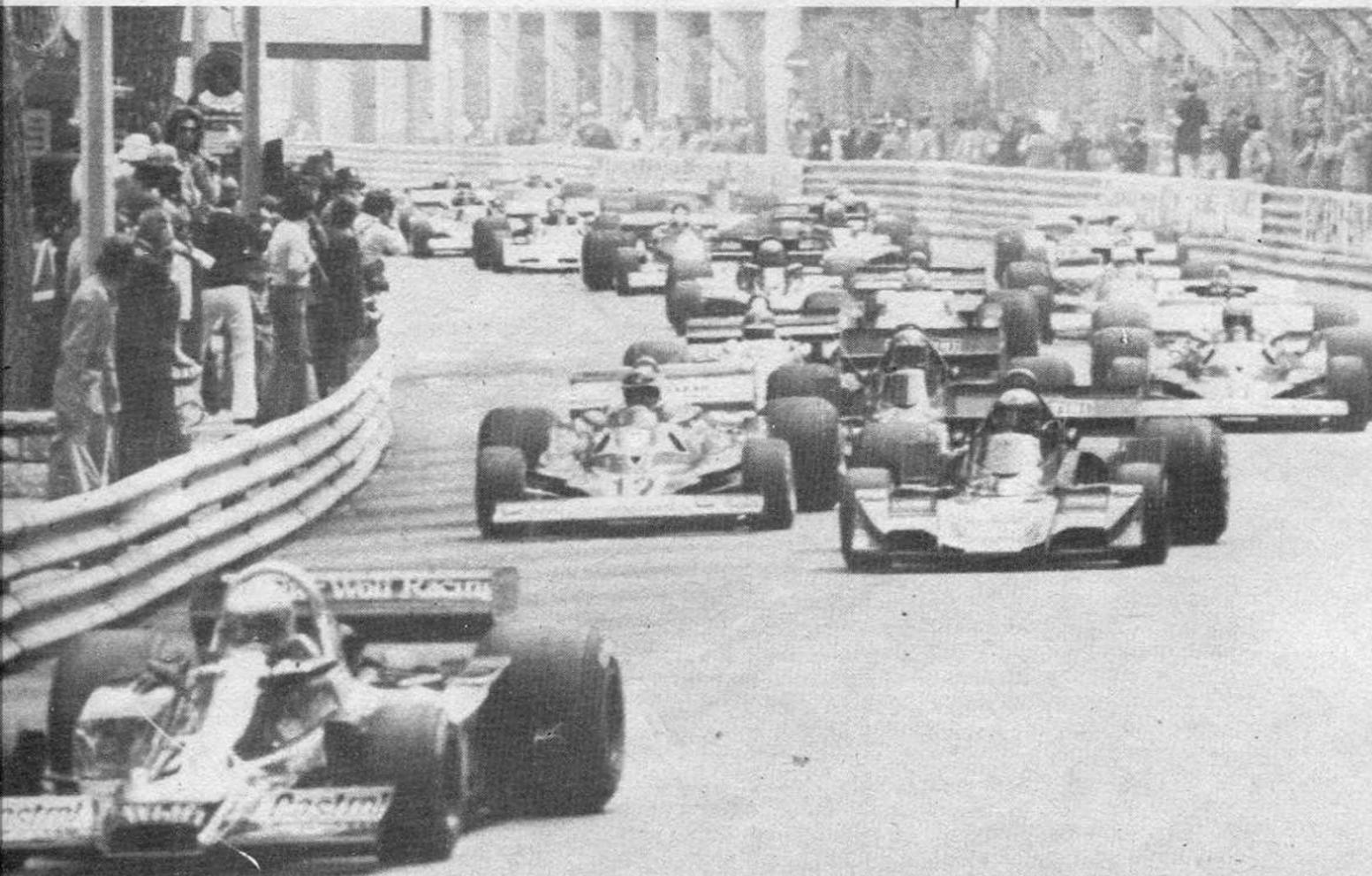
SCHECKTER DALL'INIZIO ALLA FINE

Le «zebre» e i freni tradiscono Watson

Così ha guidato per vincere:

E così ha guidato il vincitore di questo 35. GP di Montecarlo sul circuito del piccolo principato.

«Ecco come ho vinto» ci ha detto Scheckter: «...All'uscita della curva del gasometro che si fa in PRIMA, sbandando leggermente sulla sinistra, si mettono rapidamente tutte le marce fino alla QUINTA alla fine degli stand. La curva di St. Devote si prende in SECONDA, poi TERZA subito dopo in salita, alla fine QUARTA, poi TERZA prima dell'Hotel de Paris, SECONDA prima della discesa, TERZA a metà prima del Mirabeau che si prende in PRIMA, tutta PRIMA fino alla curva del Portier, poi SECONDA all'ingresso del tunnel. TERZA-QUARTA e QUINTA all'uscita del tunnel, QUARTA-PRIMA della chicane, TERZA al tabaccaio, TERZA alla prima della piscina, SECONDA all'uscita, TERZA a metà strada prima di arrivare alla Rascasse che si fa in PRIMA. Tutta PRIMA fino al gasometro così per 76 giri».



Il Cosworth al magnesio non esalta

MONTECARLO - Motori speciali della Cosworth nel giorno del 100. GP vinto. Li avevano Andretti che si è trovato abbastanza bene, ma non è riuscito a superare Mass nonostante il motore più leggero e più potente, Hunt, il cui motore è esplosivo, e Peterson che ha terminato molto presto la corsa per problemi ai freni.

I tre motori sperimentali della Cosworth sono totalmente diversi da quelli conosciuti e per tale ragione la casa li consegna completamente sigillati e vuole che vengano restituiti in quelle condizioni.

Mass ha detto che non ha visto una grande differenza fra la sua macchina con Cosworth normale e quella di Andretti con il Cosworth «special». Mostrando le mani piagate Mass ha poi spiegato che nel passare Andretti è rimasto con i freni bloccati: si sono ovalizzate le gomme ed ha guidato con delle vibrazioni tremende per tutta la gara. Inoltre si è staccato anche il tubo che porta aria ai freni, sempre nella frenata per passare Mario ed ha guidato in seguito con la paura di bloccare un freno.

Rapidissimo all'accendersi del verde, Jody Scheckter inizia in testa il primo dei 76 giri del GP di Monaco, che lo vedranno sempre al comando con la sua sorprendente Wolf. Dietro sono Watson, che al via è scivolato sulle strisce pedonali sulle quali era piazzato, poi Reutemann, Stuck, Peterson, Lauda e, accodati, tutti gli altri

MONACO - Giro di ricognizione, prima per le loro maestà Grace e Ranieri di Monaco, su una argentea Mercedes scoperta, poi per le 20 macchine ammesse al via. Alle 15,33 esatte scatta il 35 GP automobilistico di Monaco.

Ci si aspetta una bruciante partenza di Watson, miglior tempo in prova tre metri di vantaggio nello schieramento ed il 12 cilindri che ha più accelerazione. Invece la Brabham-Alfa appoggia le gomme sulla vernice delle «zebre» di un passaggio pedonale e slitta in partenza perdendo tempo prezioso a favore di Scheckter che non si fa sorprendere e prende la testa della corsa.

Alla chicane di St. Devote vale il divieto di sorpasso al primo giro, ma «se ne fregano» un po' tutti e nel caos ci sono diverse «toccatine»: Patrese con Nilsson, Lauda che allarga al massimo e forse si tocca con qualcuno, ma tutto passa liscio. Al termine del primo giro transitano nelle seguenti posizioni: Scheckter, Watson, Reutemann, Stuck, Peterson, Lauda, Hunt, Depailler, Andretti, Mass, Jones, Brambilla e, quattordicesimo, Patrese, autore di una bella partenza e appena dietro al monzese.

Non succede niente di particolare nei giri successivi, Montecarlo è un circuito difficile per i sorpassi e le posizioni non cambiano. Si ferma Nilsson al quinto giro per cambiare una gomma e il primo brivido arriva al nono passaggio, quando Peterson in quinta posizione davanti a Lauda rientra ai box con i freni anteriori fuori uso.

Al decimo passaggio è sempre in testa Scheckter che ha impiegato 15'36"55 alla media di 127,309 Km/h, davanti a Watson, che ha per ora il giro più veloce in 1'31"28, Reutemann, Stuck, Lauda, Hunt, Mass, Andretti, Depailler, Jones, Jarier, Brambilla, Laffite, Patrese.

Non c'è un sorpasso. Il vantaggio di Scheckter cresce ed è sui 7 secondi, quando al 19. passaggio arriva il primo vero colpo di scena: Lauda non riesce a passare Stuck che lo tiene dietro come vuole, a dimostrazione che, a parte Scheck-

ter, le Brabham-Alfa sono estremamente competitive. Ma al 19. giro, ripetiamo, non passa Stuck, c'è un certo stupore, poi il biondo tedesco giunge ai box dicendo che si è bruciata la centralina elettronica (Dinoplex) in un punto senza guarnizioni di gomma e per il tedesco la corsa finisce nella discesa del Mirabeau, dove si è bloccata la macchina.

Lauda con i due ritiri, di Peterson e Stuck diventa quarto. In testa al ventesimo giro sempre Scheckter con baldanza, in 31'00"85 alla media di 128,147 Km/h. con alla ruota Watson, poi Reutemann molto veloce e senza problemi. Lauda è alle spalle di Reutemann ma non sembra impensierirlo, poi ci sono Hunt e Mass, che stanno lottando bene, Andretti, Depailler e Jones.

Patrese è sedicesimo e sbalordisce tutti per come guida pulito e sicuro nonostante un baffo anteriore piegato. Hunt rompe il motore al 25. passaggio: era quinto. Il giro dopo il sorpasso che fa discutere: Reutemann lascia la sua posizione tirandosi da parte, a Lauda che passa così in terza posizione.

Ci si aspetta un attacco a Watson da parte del ferrarista che è terzo per un preciso ordine dei box ma Lauda è cosciente che sarebbe una impresa impossibile o per lo meno troppo spericolata. Poteva essere facile con la Ferrari di una volta ma ora non lo è e Lauda se ne sta buono alle spalle della Brabham-Alfa.

Si ferma ai box Jarier e cambia la ruota anteriore destra e riparte. Il tempo di Scheckter al 30. giro è di 46'22"66 alla media di 128,544 Km/h, al secondo posto Watson, poi Lauda, Reutemann, Mass e Andretti che stanno battagliando fra di loro per la quinta posizione, Depailler, Jones autore di una bella gara veloce, Brambilla con la «cuffia» sugli occhi, Laffite, il bravo Patrese, Ickx e Keegan.

Non cambia ancora nulla e i distacchi fra Scheckter e Watson aumentano: ora i due sono a ruota, ma si ha l'impressione che l'irlandese non ce la faccia a prendere il sudafricano. Così

come Lauda alle spalle non tenta neppure una reazione. Reutemann è invece calato vistosamente ed è nettamente staccato dal compagno a cui ha ceduto il passo. Il giro più veloce è ora di Scheckter in 1'31"07. Fittipaldi è al box con il motore rotto e spera nella nuova macchina per Zolder.

Depailler ha problemi con i freni e va a «guard-rail» al Mirabeau. Colpo di scena dopo un «lungo» al St. Devote da parte di Watson che lo ripete il giro dopo. Ha problemi ai freni ed abbandona, lasciando così la seconda posizione a Lauda, al 45. passaggio. Così l'austriaco della Ferrari si trova secondo senza aver fatto un sorpasso (se non quello compiacente di Reutemann).

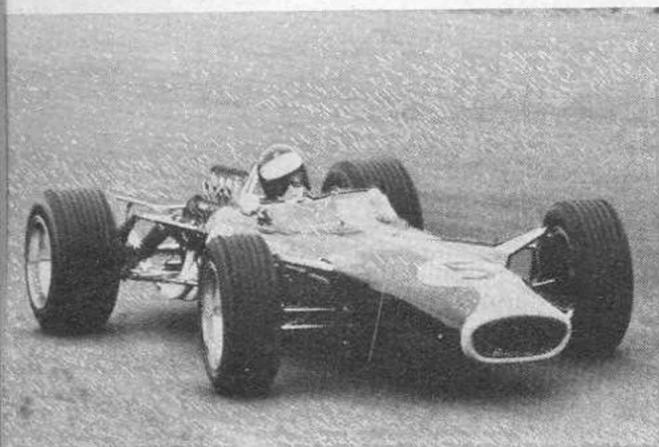
Si ferma definitivamente Nilsson con la seconda marcia della sua Lotus bloccata, mentre al 50. passaggio Scheckter in testa con 14" di vantaggio su Lauda, ha impiegato a percorrere i 50 giri, 1.17'01"58 alla media di 128,994 Km/h.

Finale senza sorprese: Lauda si avvicina pericolosamente a Scheckter ma sia lui che i suoi al box credono che questo accade perché il sudafricano amministra il vantaggio e invece ha problemi con la pompa della benzina. Forse tirando di più ce l'avrebbe potuta fare il ferrarista ma è senno di poi.

All'ultimo giro i due sono attaccati, vince Scheckter in 1.57'52"77 alla media di 128,119 Km/h. Il record sul giro è sempre di Jody il 35. in 1'31" e 07 alla media di 130,923 km/h. Lauda è secondo a meno di un secondo, 89 centesimi, terzo è Reutemann più distaccato, quarto Mass che ha fatto una bella corsa dando vita ad una accesa battaglia con Andretti, poi Jones e Laffite.

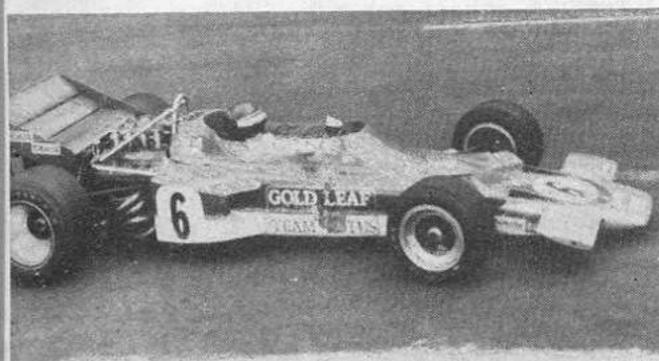
Ottavo Brambilla, che avrebbe sicuramente potuto fare di più senza l'handicap di guidare al buio, è ad un giro, così come il bravo Patrese autore di una eccezionale gara al suo debutto in F. 1. E' nono, ad un giro dal dominatore Jody Scheckter.

Giancarlo Cevenini



Jim Clark

GP Olanda 1967



Jochen Rindt

GP Francia 1970



Ronnie Peterson

GP Monaco 1974



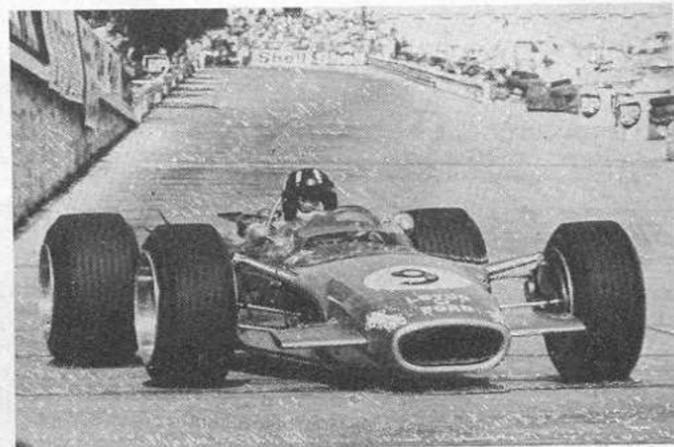
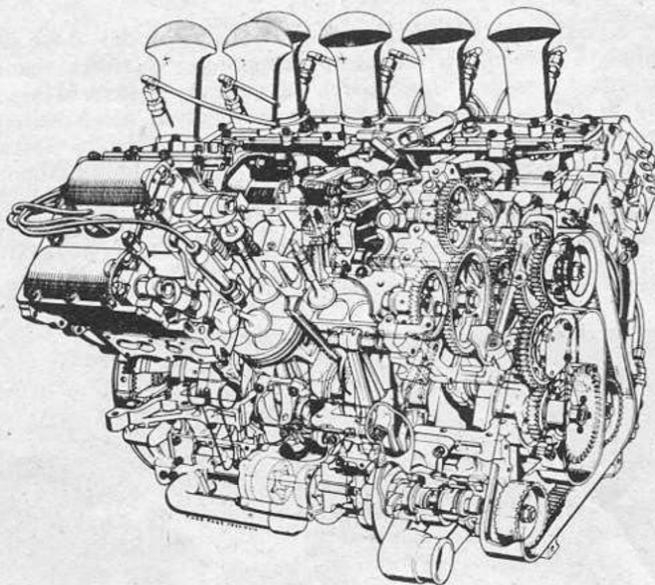
Mario Andretti

GP Spagna 1977

Come si son divise le varie squadre, le vittorie COSWORTH

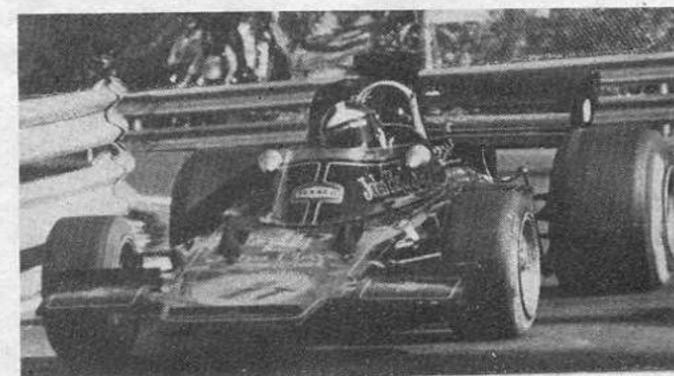
LOTUS-JPS	29
McLAREN	21
TYRRELL	20
MATRA-TYRRELL	9
BRABHAM	8
LOTUS	5
MARCH	2
WOLF	2
LOTUS-WALKER	1
MARCH-TYRRELL	1
HESKETH	1
PENSKE	1
TOTALE	100

100 in 10 anni



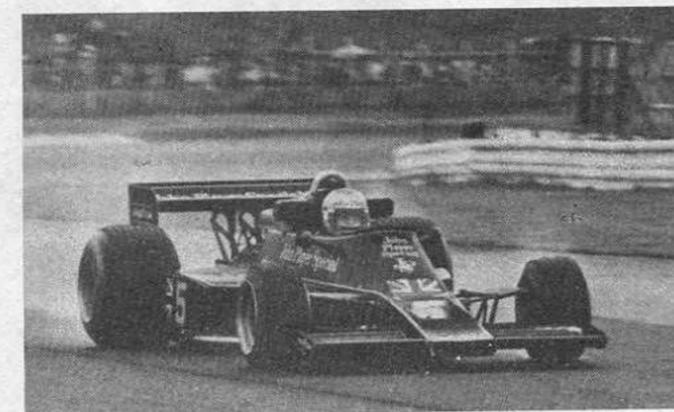
Graham Hill

GP Monaco 1968



Emerson Fittipaldi

GP Spagna 1973



Mario Andretti

GP Giappone 1976



Jody Scheckter

GP Monaco 1977

MONACO - Il GP monegasco di quest'anno è destinato a passare alla storia anche per una ragione particolare: la vittoria numero 100 del motore Ford Cosworth 8 cilindri sulla scena della F. 1 oramai da dieci anni. Per gli artefici del magico motore sarà stata di sicuro festa grande ma è probabile che qualcuno abbia avuto anche un attimo di riflessione sui «giorni neri» che l'ambiente automobilistico inglese ha attraversato alla fine del 1965 e che hanno portato in una fase successiva alla costruzione del V8 dalle (per ora) 100 vittorie.

E' probabile dunque che qualcuno abbia ricordato la cena offerta in un giorno del '65 da Colin Chapman nella sua casa di Harley Wood, nell'Hertfordshire. Tra gli ospiti c'era Walter Hayes della Ford e forse l'invito non era stato casuale visto che la Coventry Climax che aveva equipaggiato tutte le macchine inglesi della Formula 1-1500 allora alla scadenza, aveva deciso di ritirarsi e sia Lotus che Brabham e Cooper si ritrovavano senza motori.

Colin, quella sera, parlò con ardore e passione sottolineando la parte che i successi nelle corse avevano avuto per lo slancio dell'industria automobilistica britannica all'estero.

Non sapeva molto, ma stava predicando ad un uomo che già si era convertito alla causa nazionale ed allo sport automobilistico. Erano tempi tetri per i teams britannici. La Society of Motor Manufacturers and Traders aveva perfino avvicinato il governo per chiedere di fare «ciò che aveva fatto de Gaulle» e di appoggiare un mo-

tore britannico nell'interesse del prestigio nazionale. Mai gli orecchi di Whitehall si sono dimostrati tanto sordi e ostinati. Non capivano semplicemente il problema.

Walter Hayes decise quindi di farcela da solo. Non soltanto aveva fede, ma anche coraggio e convinzione. Ed è stato abbastanza fortunato nel trovare uomini di ottimo calibro da piazzare nei posti chiave. Harley Copp, l'allora capo tecnico della Ford era favorevole all'idea. Stanley Gillen, appena nominato direttore amministrativo britannico della Ford, decise di appoggiare l'iniziativa con uno stanziamento di 100.000 sterline ed infine, ma non ultimo, c'era Keith Duckworth che si dichiarò disposto a costruire il motore.

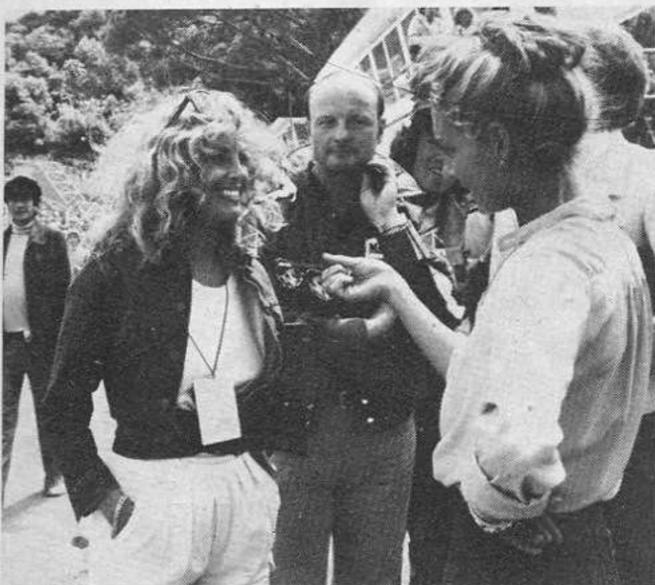
Firmarono il contratto il 23 giugno 1966. Il 4 giugno 1967 Graham Hill e Jim Clark hanno per la prima volta rappresentato il team Lotus-Ford in occasione del GP d'Olanda. Graham si era aggiudicato la pole position, ma fu poi costretto al ritiro — quando si trovava in testa. Jimmy prese il comando al 16. giro per conservarlo fino al traguardo, registrando anche il giro più veloce.

Era l'inizio di un'era: un'era che ha visto i teams di F. 1 britannici in generale e la Lotus in particolare, dominare la nuova formula. Non c'è dubbio che senza il DFV le corse del campionato mondiale non sarebbero state così intensamente competitive, producendo campioni tanto popolari e validi come Graham Hill, Jochen Rindt e Emerson Fittipaldi.

L'AMBIENTAZIONE

I bracciali in vendita!

MONTECARLO - Il preoccupante calo di pubblico (probabilmente spaventato dai prezzi a dir poco folli che il Principato da qualche anno sta praticando sia per i biglietti di ingresso sia per tutto il resto) e quindi di incassi è stato « tamponato » dagli organizzatori con sistemi al cui confronto le gabelle spagnolesche dei « Promessi Sposi » diventano giochetti da dilettante. Ad esempio, Montecarlo è l'unica pista dove gli speciali lasciapassare della FOCA non sono validi. Infatti agli organizzatori riesce più facile concedere i pass agli sponsors e agli ospiti dei vari teams vendendo i bracciali. Secondo una rapida stima quest'anno sono stati rilasciati non meno di mille lasciapassare, tutti alla modica cifra di 3500 franchi francesi che al cambio valgono la bellezza di poco meno di settecentomila lire.



Prime donne al box: Sidne Rome, ormai ospite fissa del « circo », parla con Marlene Lauda

● Molto ammirata **CAROLINE DI MONACO** ai box al sabato che con jeans e maglietta di Stewart, capellino bleu, ha assistito alle prove dai box senza nessuna scorta: in molti non l'hanno riconosciuta. Un altro personaggio girava solo soletto nei box, con al braccio un normale « macaron » con scritto « ospite organizzatore »: sua maestà il Re di Svezia. Come da noi...

● C'era **SHEENE** ai box di Montecarlo e ovviamente stava solo alla McLaren più con Mass che con Hunt impegnato questa volta con una longilinea bionda dagli occhi azzurri.

Tra PROVE e TECNICA

REGAZZONI alla... Bernacca

● Ci teneva molto a fare il tempo giovedì **REGAZZONI**, perché se qualificato sarebbe andato a Indy a tentare anche là la qualificazione, che aveva ottenuto ma che per un disguido di bandiere gialle del suo team non gli era stata accreditata dai commissari. Nella prima ora di prove ha dovuto cambiare le molle perché la macchina non stava in strada, nella seconda ha piovuto e quindi niente tempi. Venerdì sera incontriamo Regazzoni e gli chiediamo che cosa farà, dice che se al sabato mattina piove partirà per Indy. Infatti è brutto tempo e il suo posto lo prende Ickx. La sfortuna di Clay è che nell'ora decisiva di prove c'era un sole da Costa Azzurra...

● **STUCK** dopo l'exploit di giovedì: « Macchina e motore ok ma non ancora perfetta solamente al 90 per cento, per sabato la farò mettere come voglio io e vedrete che scenderò ai livelli della Ferrari lo scorso anno ». Una maligna molla valvola (di fabbricazione tedesca ci tiene a far sapere Chiti) gli ha impedito di mantenere la promessa fatta a Barbara, la bionda hostess della Lufthansa, sua moglie, che era appena arrivata.

● Per la rottura del motore **BRAMBILLA** ha dovuto girare nella prima giornata con il muletto, poi ha toccato il guardrail ben tre volte... Surtees è annichilito...

● Le più belle sbandate controllate al gasometro sono state attribuite a **JODY SCHECKTER** che dava continuamente spettacolo. Ma non solo quello, ha fatto anche i tempi. E la prima fila a fianco di Watson lo ha dimostrato.

● **ZORZI** ai box di Montecarlo a vedere la sua macchina in mano a Patrese. « Non so che cosa sia successo » dice... « Forse andrò alla Surtees ». John conferma: « Sì, lo proverò e vedrò se prenderlo al posto di Binder ». Ma c'è anche Perkins in predicato alla seconda vettura di John. Ambrosio dice: « Me lo hanno venduto (Zorzi) a scatola chiusa, io ho creduto a chi me lo ha raccomandato, ma poi mi sono accorto che non andava, anche alla Shadow erano dello stesso parere e per continuare loro volevano Patrese. Sono contento di questa scelta... ».

● **FITTIPALDI** ha avuto problemi di freni, (oltre al resto) alla sua poco competitiva Copersucar. La nuova macchina è stata provata a Silverstone, e Emerson spera di averla in Belgio.

Due modi per non usare 6 marce

● Non riusciva a « capire » il cambio a sei marce che non aveva mai utilizzato **RICCARDO PATRESE** al suo esordio in F. 1, e i meccanici gli hanno messo il 5 marce, anche Stuck aveva gli stessi problemi: il sei marce non serve, ma ha ovviato all'inconveniente non utilizzando la prima.

● Nella prima giornata di prove **HAYJE** ha fatto un testa e coda alla Rascasse rompendo musetto e alettone. Si ripeterà poi al sabato per due volte ma in posti diversi.

● **SCHECKTER** che non aveva mai girato con la Wolf a Montecarlo nella prima giornata ha faticato parecchio a fare l'assetto giusto, poi ha cambiato i rapporti del cambio e finalmente ha mandato in visibilo il suo capo ottenendo il secondo miglior tempo delle prove, nonostante una innocua toccata all'uscita della « piscina » al sabato.

Il binocolo da alettoni

● Fantascientifico il modo di misurare l'**ALETTONE** a Montecarlo, all'uscita dei box un signore distinto a sedere guarda le macchine che escono che vengono fatte rallentare attraverso una specie di binocolo. E' un aggeglio millimetrato che dice se gli alettoni posteriori sono all'altezza giusta oppure no. Sembra che nessuno sia stato colto in fallo.

● **STUCK** e **WATSON**: « Grazie a Balocco dove si hanno i rilevamenti dei tempi dopo ogni modifica siamo riusciti a rendere competitiva la vettura, e lo sarà sempre di più se continuiamo... La potenza in accelerazione fuori dalle curve è il grande vantaggio che ha la nostra vettura », dicono all'unisono i due piloti della Brabham.

● L'**ALETTONE** di Gordon Murray sfoggiato dalla Martini Brabham ha la corda maggiorata di 10 cm a parità di profilo.

«Fuga» in chiesa a St. DEVOTE

MONACO - Il circuito di Montecarlo ha trovato la sistemazione definitiva della curva di Santa Devota, quella che è alla fine del rettilineo di partenza e che immette sulla salita verso il Casinò. Si ricorderà come l'anno scorso fosse stata richiesta in questo punto una variante atta a rallentare la velocità delle macchine e che la faccenda abbia provocato un bel po' di pasticci, perché la prima versione della chicane si era rivelata infelice, costringendo a lavori molto veloci effettuati in una notte e che avevano sistemato il tracciato in maniera differente.

In gara la sistemazione della chicane si era rivelata abbastanza buona ma restavano possibilità di incidenti, per cui il problema è stato ristudiato totalmente ed adesso sembra risolto in maniera efficace.

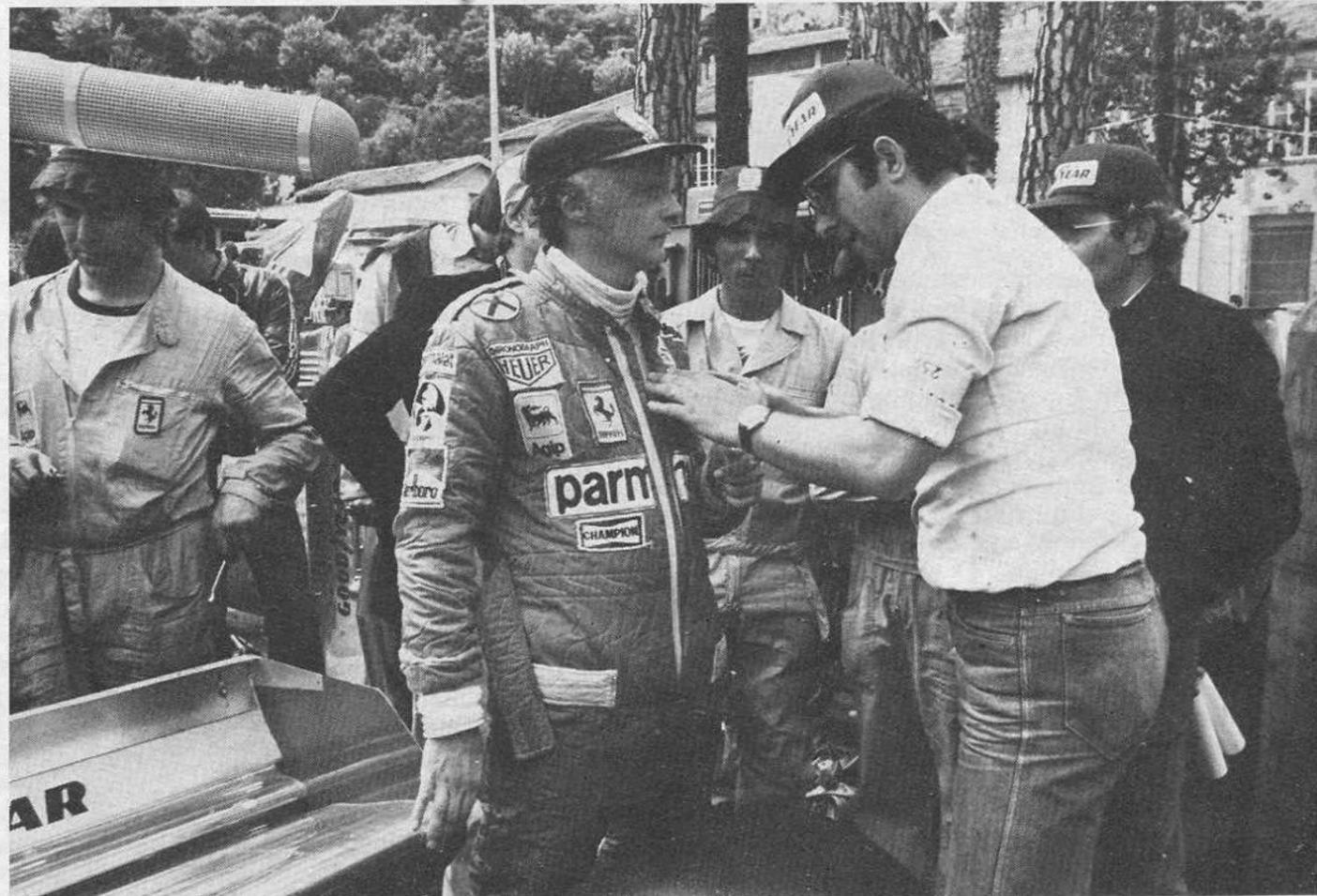
Infatti è stato conservato il tracciato-pista utilizzato l'anno scorso, che però è stato adattato in maniera definitiva, mediante la apposizione di una linea di guard-rails che segue il disegno della chicane dalla parte interna. Per cui non vi possono più essere possibilità che una macchina « salti » sopra la zona proibita e finisca sulla traiettoria delle altre, dalla parte opposta.

Si era però creato, con questo, il problema della via di fuga per chi fosse in difficoltà, e la soluzione è stata trovata nella apertura di uno spazio abbastanza grande posto a sinistra della pista, verso la chiesa di Santa Devota, sotto il ponte-viadotto che scavalca a monte la zona. Questa zona di fuga appare molto razionale perché è situata sulla direttrice naturale delle macchine, e quindi assolve lo scopo al meglio. In più, le eventuali macchine in difficoltà si troveranno sempre più al di fuori della traiettoria normale, senza pericolo di creare occasioni di collisione.

Ovvio che per ottenere questa sistemazione si sia dovuto sacrificare una parte abbastanza grande della sistemazione del pubblico, abolendo la tribuna che era in quel posto. La sicurezza, comunque, ne ha guadagnato moltissimo.

Per il resto il circuito di Montecarlo è rimasto quello del 1976, con comunque altre piccole migliorie nella sistemazione delle misure di sicurezza.

● A guisa di Forghieri in Brasile per Reutemann, anche **MURRAY** ha « inventato » l'alettone miracolo per le sue Brabham, ma i due piloti dicono che l'alettone serve solo a far stare in strada la macchina e che il merito è all'80 per cento del motore di Chiti.



Clan Ferrari al parco conduttori: ore 9 lezione di... Forghieri a Lauda

● Panico ad un certo momento nei **BOX FERRARI** nella prima giornata di prove. Reutemann non riusciva a fare tempi e Patrese era andato fino a quel momento più forte... poi finalmente Reutemann ha fatto meglio. Un sospiro di sollievo poi che è durato poco. Infatti passa Niki che arriva nero... ha rotto un semiasse. Cuoghi gli appronta il muletto; gira per 18 minuti, quando finisce l'austriaco è ancora più nero: « Il muletto non è a posto — sbraita — non è possibile lavorare in questo modo » (dimenticandosi forse che le macchine erano state fino a martedì sera a Fiorano per far provare anche lui e la sua costola...).

Le risate di ANDRETTI

● **MARIO ANDRETTI** ha dato la colpa ad Autosprint per non aver dormito (dal ridere) nella traversata atlantica dopo il GP di Spagna, quando ha letto le dichiarazioni di Brambilla in merito all'incidente di Regazzoni, dove il monzese diceva che era stanco di fare il buono in corsa e che da Monaco in avanti avrebbe fatto anche lui come gli altri, il cattivo. Mario si chiedeva se Brambilla sarebbe venuto ai GP con i lanciafiamme e le bombe a mano.

● Sulle **TYRRELL** di Depailler e Peterson, Frank Gardner ha fatto installare un conta giri rettangolare. Nessun altro strumento si vede essendo tutti coperti da questo.

● **LIGIER** ha intenzione di lanciare il prossimo anno sul mercato una vetturetta per tutti gli usi che adotterà il motore della FIAT 600 e il cambio della 126.

● Le **PIU' BELLE** lette questa settimana: « ... Reutemann ha provato delle gomme Goodyear speciali contraddistinte con la sigla R.2... » la fantomatica sigla R.2 vuol dire in realtà il secondo treno di gomme di Reutemann...

« Hunt non è riuscito a mettere a punto la nuova McLaren M26 a Montecarlo... ». Hunt in effetti ha lasciato la sua McLaren in officina in Inghilterra a perfezionarla per Zolder...

● Le prove valide per lo schieramento di sabato **BRAMBILLA** le ha fatte con un muletto, perché tanto per cambiare in mattinata aveva toccato con la sua Surtees l'ennesimo guardrail, questa volta alla piscina.

La ... magnesia più cara!

● **TYRRELL** notoriamente tirchio ha messo in palio un premio... incredulità generale: poi si è scoperto che il premio consisteva nel dare a chi fra i suoi due piloti avesse fatto il miglior tempo giovedì il motore al magnesio della Cosworth. Il premio è stato vinto da Peterson.

● **PETERSON** e **HUNT** erano contenti del motore al magnesio, mentre Andretti, se glielo davano, lo avrebbe buttato in mare...

● Durante le prove bagnate del sabato, **PETERSON** si è messo del nastro adesivo alle narici e sulla cuffia copribocca per evitare che la respirazione, andando verso l'alto, gli appannasse la visiera...

● All'uscita della chicane a St. Devote il **MOTORE** che più ha impressionato come accelerazione era indubbiamente quello di Scheckter, una vera bomba...

● Il **MOTORE** in magnesio adottato da Andretti, Peterson e Hunt è più leggero di 14 kg ed ha 10 CV di potenza in più. Il limitatore di giri è infatti sugli 11.400 mentre normalmente è bloccato sugli 11.000.

● La **GOODYEAR** aveva approntato delle nuove gomme da adottare a Montecarlo e per il prosieguo della stagione, ma poi ha rinunciato e le prove sono state fatte tutte con le mescole 52.11 posteriori e 52.13 anteriori.

Ian copia Niki (di costola)

● **IAN SCHECKTER** come Lauda... il fratello del più probabile sostituto di Lauda alla Ferrari nel '78 si è rotto una costola in testa-coda a St. Devote che ha fatto rizzare i capelli in testa ai presenti. La macchina ha piroettato in mezzo alla pista senza toccare il guardrail e nel tentativo di trattenerla Ian si è dato una gomitata rompendosi appunto una costola... Lauda docet... o no?

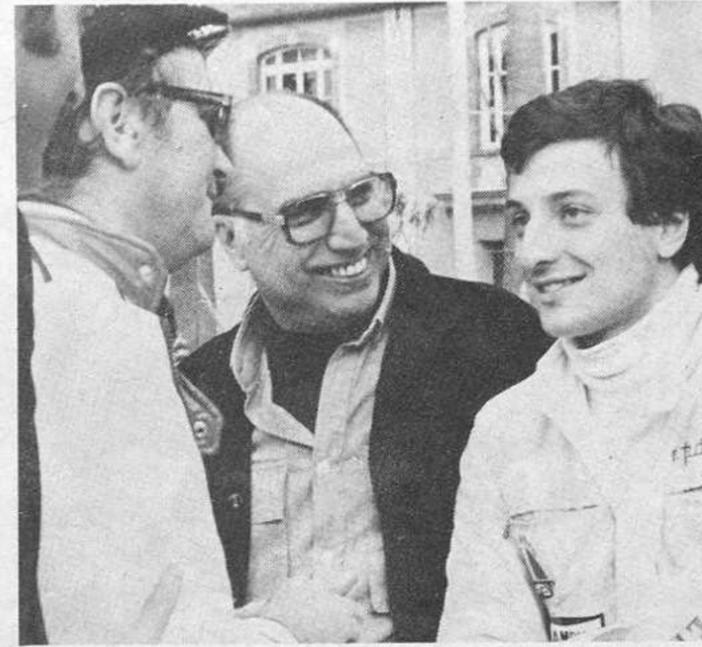
● Ha fatto solamente il quarto tempo **PETERSON**, ma se lo avessero cronometrato quando entrava nei box sarebbe stato certamente in pole position. La sua derapata all'ingresso, sfiorando il guardrail dei box, faceva rizzare i capelli...



A sinistra, **Cecotto** spiega a **Cuoghi** come ha fatto a rompersi un braccio. A destra, **Zanon** e **Rogano** si coccolano **Rick Patrese**. Il suo debutto in Formula 1 è stato del tutto privo di soggezione

Con l'AVV. non c'era LUCA...

● Show dell'ing. **FORGHIERI** sotto gli alberi dei box durante le prove con un cronometro in mano, ad ogni passaggio incitava il « suo » pilota Lauda ad andare più forte... In molti si sono meravigliati di questo atteggiamento, in quanto non è un segreto che fra i due non corra buon sangue... (Allora è forse proprio per questo...).



MONTECARLO - Giacca a quadri, sfilacciati jeans, scarpe di camoscio Clark, l'avv. Gianni Agnelli presidente della Fiat ha fatto visita — senza Montezemolo lasciato... in relax a Bologna — allo stand Ferrari durante le prove non cronometrate di sabato. A fargli da anfitrione trova l'ing. Forghieri, che, molto servizievole, lo aiuta a scavalcare il guardrail per andare dentro ai boxes della Ferrari.

I due piloti non ci sono. Stanno provando. Agnelli guarda i tempi, fa una smorfia. Forghieri lo rassicura dicendo che per ora sono prove...

« Sono venuto — dirà Agnelli ad un collega della radio svizzera — perché è un momento delicato. La Ferrari è un po' ammalata... ».

Arriva Lauda che scende dalla vettura mentre gli cambiano i pneumatici, l'avv. si informa sulla sua costola: « si è poi messo quel busto? » gli chiede.

Lauda gli risponde di no, che non ne ha bisogno e si muove sul torace per dimostrarlo « ... ho solo messo della gommapiuma nel seggiolino della F. 1 per evitare di toccare la carrozzeria... ».

Alcuni discorsi banali, come va come non va, Niki dice che spera molto nelle prove del pomeriggio valide per lo schieramento, si ferma anche Reutemann e si unisce al duo, cordialmente salutato dall'Avv.

Resterà a vedere la corsa, gli chiediamo? « ... Non so — risponde —, c'è anche la Juventus da vedere domani ».

Preferisce la Ferrari o la Juve? « ... La Juve mi eccita di più... molto probabilmente la partenza eppoi andrò a Genova... ».

Che cosa ne pensa delle Ferrari che si fanno battere?

« ... Non è ancora finita... non è ancora finita, c'è anche oggi pomeriggio. Verrò a vedere... ».

Ma non lo farà. E la indovina, perché le Ferrari non migliorano.

La CSI approva TORONTO da GP

MONACO - Visti in giro per il circuito di Montecarlo gli organizzatori del Gran Premio Stati Uniti West (Long Beach) e del Gran Premio del Canada, che sono particolarmente interessati a tutto quello che si fa qui per la similitudine delle loro gare. Infatti Long Beach è circuito stracciadino, ed in Canada prende sempre più consistenza la possibilità che il Gran Premio di ottobre venga fatto disputare nella città di Toronto, su un tracciato cittadino che si svolgerebbe sulle strade di un parco (delle esposizioni) nel quale è anche uno stadio.

Il progetto, di cui abbiamo parlato anche recentemente (Autosprint n. 18 pag. 20) e che vi avevamo illustrato molti anni fa (1968), era stato ideato inizialmente da George Eaton, il giovane miliardario canadese proprietario di una catena di grandi magazzini che ha disputato una stagione in F. 1. Gli attuali organizzatori del Canada hanno riesumato il progetto Eaton e lo hanno aggiornato, presentandolo per la approvazione a tutte le parti interessate.

Allo stato attuale pare che la CSI abbia dato parere favorevole, che lo sponsor del Gran Premio (birra Labatt) sia d'accordo, e che anche il governo della provincia sia d'accordo. Resta da ottenere l'assenso della municipalità di Toronto e dei servizi di sicurezza (pompieri, sanitari, ecc.), dato che anche l'amministrazione che controlla la zona esposizioni è d'accordo.

Ci sono quindi fondate speranze che il Gran

Premio del Canada sia trasferito da Mosport a Toronto. Una decisione definitiva sarà presa entro breve termine, perché in ogni caso è necessario effettuare la scelta entro poco. Infatti se la scelta cadrà su Toronto, è chiaro che occorrerà avere il tempo di effettuare i lavori necessari, sia per garantire la sicurezza sulle strade esistenti sia soprattutto per costruire ex-novo il tratto di pista che deve passare attraverso lo stadio, il quale sarà in sostanza una grande tribuna.

● **WATSON** finite le prove, mentre riceveva le congratulazioni di Chiti per la pole position ha detto: « ... Se non ci fosse stato olio sulla pista, e se non avessi avuto una piccola appendice aerodinamica staccata, avrei battuto facilmente il record di Lauda dello scorso anno ». Chiti diceva che andava bene così...

● **KEEGAN** è stato autore nelle prove libere di sabato di un testa coda alla curva di St. Devote. Nilsson che gli era dietro si è fermato « vis à vis ». Poi nel portare la macchina fuori dalla pista la Hesketh ha preso fuoco; Keegan ha immediatamente messo in azione gli estintori e il pronto intervento dei commissari ha bloccato l'incendio attenuando i danni.

● Nell'ultima ora di prove **SCHECKTER** si è girato alla « piscina » e ha rovinato la sua Wolf nel posteriore per l'urto contro il guardrail.

● Sia **PETERSON** che **DEPAILLER** hanno detto che con la nuova sospensione posteriore adottata dalle Tyrrell la macchina è molto migliorata ed è ritornata competitiva.

DAL GUIZZO DI STUCK AL CALVARIO DI ARTURO NELL'ULTIMISSIMA ORA

Colpo d'ala dell'ALFA

Merzario, qui con Pallazzoli, non è riuscito a qualificarsi poiché la sua March si è rifiutata di andare bene nelle prove decisive per l'ammissione al G.P.

Sotto a sinistra, il nuovo zlettone della Brabham-Martini a Monaco. E' caratterizzato da una « corda » molto ampia e da una notevolissima efficienza



PORSCHE-INDY per Mass

● Una grossa conferma ci viene dalla Germania, da fonte solitamente molto ben informata, sull'anticipazione da noi data (4 numeri fa) da Trenton: la Porsche sta preparandosi ad affrontare l'avventura di Indianapolis, ma con una macchina totalmente costruita a Stoccarda e probabilmente con una squadra totalmente tedesca, visto che il pilota designato sarebbe Jochen Mass.

La macchina che la Porsche ha in progettazione, per la gara del 1978, dovrebbe avere telaio in tubi di magnesio e motore a sei cilindri sovralimentato con doppio turbocompressore. Il motore sarà ovviamente di 2650 cc con monoblocco raffreddato ad aria secondo la tradizione Porsche ma con la novità delle testate raffreddate ad acqua, testate a quattro valvole per cilindro ovviamente.

Pare che un motore sperimentale abbia già effettuato prove concrete, e che si sia rivelato abbastanza affidabile, con una potenza di circa 900 cavalli, con possibilità di ulteriori incrementi, naturalmente, man mano che le esperienze continueranno.

Alla Porsche, inoltre, avrebbero in programma anche un ritorno concreto alle gare stradali, vale a dire al Rally di Montecarlo ed al Safari, con le macchine da tre litri, ma questo sarebbe soltanto un progetto non ancora definito.

Quel che ci sembra importante, nel programma Indianapolis, è che successivamente il passo sarà molto breve per la eventuale decisione di tornare alla Formula 1, cosa che con l'ingresso della Renault potrebbe diventare consistente a breve scadenza.

PRINCIPATO DI MONACO - Montecarlo vede rosso, rosso dei motori italiani dell'Alfa, rosso di rabbia nelle altre squadre, in particolare quella della Ferrari che, partita con grandi ambizioni per questo circuito, si trova solo in terza (Reutemann) e sesta (Lauda) posizione.

Giovedì sera, mentre i meccanici si preparavano, dopo la prima giornata di prove, ad andare a mangiare, uno spettatore «borracho» si avvicinava al team Ferrari e fra una sorsata e l'altra di rosso cantava: «... Arriva l'Alfa, arriva l'Alfa...». Al team Ferrari si rideva divertiti. Invece la mazzata del più potente motore in circolazione in F. 1 è arrivata puntuale, non è stato Stuck come tutti si aspettavano, ma Watson che nell'ultima terribile eccezionale ora di prove ha spiccato il tempo da «pole position» in 1'29"86 alla media di 132,686 kmh.

Non ha potuto migliorare Stuck, eroe di queste giornate monegasche, perché dopo appena dieci giri il suo motore nuovo ha ceduto. E' stata esattamente una molla valvola a dare un grosso dispiacere a Chiti e C., il «muletto» aveva problemi al differenziale e il biondo tedesco è stato inoperoso ai box a vedere vincere la battaglia della «pole position» il suo compagno Watson.

Prima delle prove di giovedì, Scheckter era preoccupato, e con lui il suo patron Wolf che però continua a dire che vincerà il titolo mondiale, perché la sua macchina è la più affidabile del gruppo. La Wolf non aveva mai girato su questo circuito e non si sapeva come si sarebbe comportata. La gara ha poi dimostrato che era buona, eccome.

Il primo giorno Jody ha avuto problemi di assetto che non ha potuto cercare di migliorare perché nella seconda sessione di prove è piovuto a «catinelle» e quindi è stato per tutti rimandato alle prove di sabato mattina non valide per lo schieramento.

Ma «Giove pluvio» non ha desistito, e anche sabato mattina pioggia per tre quarti del tempo a disposizione, poi finalmente il sole. La pista si asciuga ma i piloti possono fare poco, Scheckter non è contento, il suo tempo di giovedì è solamente il settimo... ma si scatena nei 60 minuti decisivi, e nonostante un testa-coda alla «piscina» che gli danneggia lievemente il posteriore, riesce ad ottenere la seconda migliore prestazione in assoluto e parte quindi in prima fila.

In seconda fila l'argentino Reutemann, molto coscienzioso in queste prove e fisicamente più preparato di Lauda. La sua Ferrari è stata portata al limite di 1'30"44. Visto lungo il tracciato, Reutemann era molto «pulito» e stava alla larga dai cordoli, mentre il suo compagno Lauda, alla ricerca di un «tempo», era sempre sui cordoli, buttando qua e là la macchina.

Lauda, alla fine delle prove, ha accusato sovrasterzo e sottosterzo contemporaneamente. In un orecchio a

Forghieri ha detto che forse una molla dell'ammortizzatore era in «tilt». Nella prima giornata di prove Lauda aveva ottenuto il quarto e Reutemann il quinto tempo. Come si vede, anche le prime indicazioni erano poi giuste, nonostante si dicesse in Ferrari che, senza la rottura del semiassie sinistro a venti minuti dal termine della prima giornata di prove, Lauda se non avesse fatto il miglior tempo ci mancava poco.

Aveva visto giusto l'avv. Agnelli che al mattino del sabato, in jeans e giacca a quadri, era venuto a visitare la Ferrari, perché è ammalata... Aveva poi promesso di venire nell'ora decisiva al pomeriggio, ma forse le indicazioni del mattino non gli avevano fatto presagire una rapida guarigione, e non si è visto...

Ronnie Peterson con sempre un gran rendimento su questo circuito ha il quarto tempo, seconda fila accanto a Reutemann, nonostante una «imbarcata» davanti ai box che negli ultimi minuti gli ha messo fuori uso la macchina, non in modo grave, toccando a destra e sinistra parecchie volte il guardrail.

Tempi duri anche per il campione del mondo in carica... Hunt ha rinunciato alla M26, che non è stata neppure portata a Montecarlo, per la vecchia M23. E' già tanto se è riuscito a fare il settimo tempo, mentre nella prima giornata di prove era addirittura sesto.

A Zolder, Hunt avrà la M26 che dopo Jarama è stata modificata sostanzialmente, mentre Mass continuerà ancora per un po' con la M23, che onestamente ci ha detto non va male, ma ormai sente il peso degli anni. Mass, nono tempo giovedì, è nono anche al via del 35. GP di Monaco.

Depailler potrebbe giustamente invocare la sfortuna più nera, infatti nell'ora decisiva ci si è accorti che la sospensione posteriore era stata regolata male, gli attrezzi per modificare gli assetti erano sul camion e il bravo Patrick non ha potuto fare meglio dell'ottavo tempo,

mentre nella prima giornata aveva girato in 1'31"42 sesta prestazione.

Ci si aspettava di più dalla Lotus, in particolare quella di Andretti, ma Mario che già nelle prove libere del sabato mattina accusava qualcosa di anomalo, nella decisiva ora è andato a sbattere al Casinò, pregiudicando le sue chances. Molto probabilmente sulla nera F. 1 si è rotto qualcosa nell'anteriore che non ha permesso all'italo-americano di dare il meglio di se stesso. Andretti, che aveva girato giovedì in 1'31"85 ha migliorato di poco al sabato (1'31"50). Quinta fila per il più serio aspirante al titolo mondiale: è decisamente poco...

Jarier, Nilsson e Jones nella mediocrità, veniamo agli italiani. Un grande, grandissimo Patrese, che ha guidato al di sopra di quanto tutti aspettavano, gli stessi uomini della Shadow lo inseguivano con il contratto in mano per farglielo firmare, per paura che scappasse.

Patrese nella prima giornata di prove non ha eccelso perché per la prima volta guidava una macchina con sei marce, ha fatto rimettere il cambio a 5 marce (la 6. non serve a Montecarlo) e dopo un po' di assestamento nella prima giornata di prove ha meravigliato tutti con il tempo di 1'32"52 quindicesimo della giornata. Ha davanti Brambilla che per far meglio di lui di 12 centesimi è incappato in una selva di testa-coda e di urti che hanno fatto venire le lacrime agli occhi al buon Surtees.

Merzario è stato sfortunato: prima un motore nuovo datogli dalla Cosworth si è rotto al giovedì, ha provato poco per la pioggia sabato, poi al via nell'ora decisiva, una perdita d'olio dal cambio gli ha fatto ritardare la partenza. Quando c'è riuscito la macchina inspiegabilmente non stava in strada, con il risultato che lui non ha migliorato il tempo di giovedì (era fra i partenti) mentre altri lo hanno fatto per pochi centesimi, con il risultato che Merzario è escluso, primo delle riserve.

Regazzoni, visto che sabato mattina era brutto tempo, è andato a cercare di qualificarsi a Indy. A Montecarlo non c'era riuscito giovedì perché aveva le molle sbagliate che non lo facevano stare in strada, poi la pioggia gli ha impedito di fare meglio. Il cielo nero del sabato ha convinto Regazzoni a prendere l'areo per l'America cedendo la sua macchina a Ickx. Il sole ha permesso al redivivo belga di qualificarsi.

Fittipaldi, sempre nella più grande crisi aspettando la nuova macchina, Binder e Keegan senza grosse chances concludono lo schieramento dei 20 che hanno preso il via per il 35. GP di Monaco. Gli esclusi, oltre a Merzario, sono: Ertl, Hayje, Ribeiro che ha piegato la scocca alla «piscina» giovedì in un impatto contro il guardrail, e Ian Scheckter che si è rotto una costola con una gomitata in macchina. Lauda docet...

TAMBAY con l'ENSIGN

● JACKY ICKX guiderà la seconda Ensign nel Gran Premio del Belgio, a Zolder, tra due settimane. Può darsi che gli sia affidata una macchina dotata di modifiche alle sospensioni. A partire dal Gran Premio di Francia, tuttavia, è confermato che la Ensign avrà come secondo pilota il francese Patrick Tambay, che ha definitivamente firmato l'accordo per il resto della stagione 1977.

Sigillati i nuovi COSWORTH

MONTECARLO - Quella che doveva essere la grande novità di Montecarlo, vale a dire l'adozione di nuovi tipi di pneumatici Goodyear, non c'è stata. Per cui le macchine sono rimaste nelle stesse condizioni delle gare precedenti, senza dover ricorrere a modifiche di assetti. E per talune senza poter sperare di migliorare determinate caratteristiche.

Pare che alla Goodyear siano un poco in ritardo nella fabbricazione materiale dello stock necessario per poter servire adeguatamente tutte le squadre, e che quindi vogliono attendere di avere pronti un numero sufficiente di pneumatici prima di metterli a disposizione.

A Montecarlo di novità importanti se ne sono viste poche, ma ce n'è stata una di molto peso, rappresentata dal nuovo alettone adottato sulle Brabham Alfa Romeo e che è stato frutto del lavoro di collaudo e di prove effettuate a Balocco dopo il Gran Premio di Spagna da Hans Stuck, rivelatosi buon pilota non soltanto per le prestazioni in pista ma anche per doti di collaudatore.

È stato proprio su suggerimento ed insistenza di Stuck che Murray si è deciso ad effettuare queste prove, ed il risultato è venuto, offrendo alla Brabham l'aderenza al suolo che ha permesso lo sfruttamento della eccezionale potenza del motore Alfa Romeo. Il nuovo alettone delle Brabham è in sostanza una estensione di quelli utilizzati prima, con maggior superficie alare ottenuta con allargamento in profondità (la larghezza massima non può essere aumentata, ovviamente), per cui si è ottenuta più deportanza e quindi maggior effetto di spinta al suolo.

L'adozione di questo alettone si è accompagnata a piccole modifiche della sospensione posteriore, nella quale sono variati gli angoli di camber e il posizionamento dei punti di attacco, anche se lo schema è rimasto intatto.

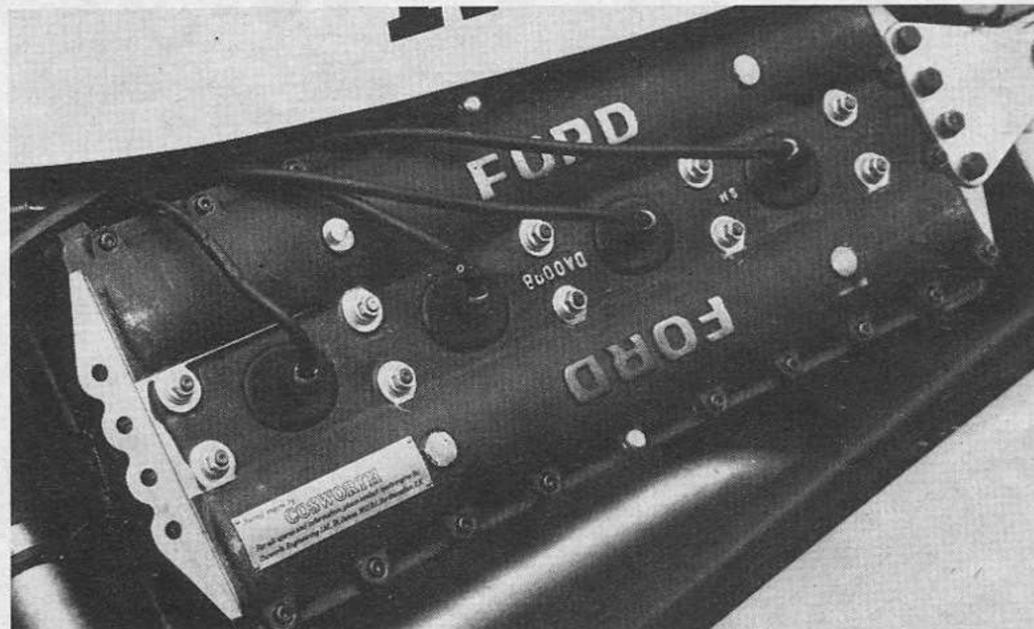
Alla Brabham stanno sempre lavorando a costruire la macchina nuova, ma il programma è ritardato dal fatto che vi sono delle difficoltà alla costruzione materiale del telaio, per ritardi di forniture. La nuova macchina non dovrebbe essere pronta prima di agosto ed è possibile che la si veda in pista per la prima volta nel Gran Premio d'Italia.

Gli alettoni sono stati in sostanza le sole vere novità di questa corsa. Anche alla Ferrari ne hanno sperimentato diversi di forma e angolature differenti, e nelle prove dell'ultima giornata se n'è visto uno assolutamente inedito alla Tyrrell, sulla macchina di Peterson. Un alettone dalla forma curiosa, con una specie di « ricciolo » anteriore, di modo che il bordo di attacco arrotondato viene prolungato nella parte inferiore seguendo una linea curva logica mentre nella parte superiore si prolunga per

un poco verso l'interno ma si interrompe con una parete verticale sulla quale sono praticati dei fori tondi di notevole diametro. La curvatura dell'alettone è ampia e termina nella parte posteriore con una sezione piatta verticale, senza nessuno sfogo aria. Con questo alettone Peterson ha potuto ottenere il notevole tempo di sabato.

Non si è visto nulla di nuovo sulle altre macchine, salvo i « baffi » molto ampi sul musetto delle McLaren, entrambe del tipo M 23 perché la M 26 è stata ritenuta ancora acerba.

Quel che è stato importante, anche se

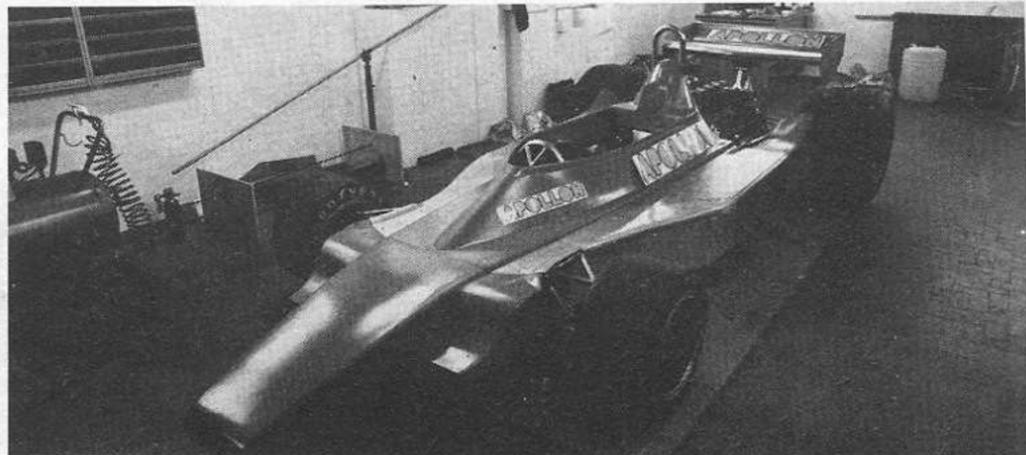


Questo è uno dei nuovi Cosworth con testate in magnesio. Come si nota, non si differenzia granché dai normali, se non per il fatto che per ora non va

esternamente non si è visto nulla di particolare, è venuto dalla Cosworth, oltre ai motori con testate di magnesio, che sono stati utilizzati da Andretti, Brambilla, Hunt e Depailler. Nelle prime prove Andretti ha avuto dei guai con questo motore, perché la testata di quello che aveva lui presentava delle porosità di fusione, per cui ha originato un notevole surriscaldamento del lubrificante. Gli altri invece sono andati abbastanza bene. Tuttavia questi motori hanno soltanto la leggerezza, in loro favore, perché per la potenza massima la differenza era minima rispetto ai Cosworth abituali. Venerdì però è arrivato a Monaco Keith Duckworth, portandosi dietro tre motori che sono da considerare specialissimi. Tre motori che non hanno le normali imbullonature ma sono provvisti di un sistema di sigilli che non permettono di vedere cosa vi sia dentro. Due di questi motori avevano testate in magnesio, il terzo testata in lega leggera normale. E' da ritenere che le forme delle testate, camere di scoppio e condotti, siano molto particolari, perché queste tre unità hanno rivelato molta più potenza delle altre. I due motori con teste in magnesio sono stati affidati a Andretti e Hunt, quello con testate in alluminio a Peterson, per la gara. Però non hanno impressionato, e quello di Hunt si è pure rotto.

E' evidente che alla Cosworth hanno studiato qualcosa di nuovo e che ritengono di poter trarre dai loro motori ancora più potenza di quanta ne abbiano, pur conservando doti abbastanza buone di affidabilità.

f. l.



La WILLIAMS di... CALIRI

Ecco, qui sopra, la Apollon che il Fly Studio di Caliri e Marmiroli ha preparato per Loris Kessel basandosi su un vecchio telaio Williams FW03. La vettura sarà collaudata questa settimana, probabilmente a Misano, per poi presentarsi a tentare le qualificazioni al GP del Belgio, che verrà disputato a Zolder

HANNO DETTO « dopo »

STUCK in fiamme

MONTECARLO - L'ing Chiti non era minimamente (e giustamente diciamo noi) abbacchiato per il ritiro delle due Brabham. Tutte e due sono state eliminate per inconvenienti che nulla hanno a che fare con l'Alfa Romeo, che ha fornito un propulsore perfetto e potentissimo. Tanta potenza, più di quel che occorre, ha detto Stewart.

Watson, testa china sul box: « Sono partito male e Scheckter mi ha passato. Ma che reclamo! Mi avevano messo le ruote (gli organizzatori) sulla vernice del passaggio pedonale e ho patinato. Jody invece è andato via in modo favoloso. Poi durante la corsa ero alle sue spalle e per due volte alla chicane di St. Devote il pedale dei freni mi è andato in fondo e mi sono girato. In quel momento non c'era più nulla da fare... Lauda certamente non mi avrebbe passato, gli andavo via in accelerazione... ».

Stuck: « Non avevo problemi a stare davanti prima a Peterson, poi a Lauda. Quando lo svedese si è fermato ai box, improvvisamente da sotto il cruscotto sono uscite delle fiamme per un corto circuito penso. Mi hanno anche bruciato la tuta (e la fa vedere n.d.r.). Mi sono fermato è finita una corsa che potevo anche vincere ».

Uno spettatore: « Reutemann per cercare di passarti ha sbattuto per due volte contro il guardrail... » quando gli chiediamo il suo nome dice: « Si fidi... Autosprint », e scappa.

Ed eccoci ai grandi sconfitti: Hunt: « Ho rotto il motore. La riscossa del campione del mondo 1976 comincerà da Zolder con la nuova M26. A proposito, avvisa i colleghi che io a Montecarlo non avevo neppure i disegni della nuova e ho corso con la vecchia. La vecchia, quella di Fittipaldi tanto per intenderci... ».

Patrese, nono al debutto: non si osava sperare di più. Il baby che è andato come un veterano ha firmato con la Shadow che, ha una opzione anche per il '78, ma gli darà una risposta per l'anno venturo solo all'inizio novembre.

« Sono molto affaticato — dice Riccardo — guarda le mani, sono piagate. al primo giro mi sono toccato con Nilsson e ho piegato il baffo anteriore destro, per questa ragione ho fatto tanta fatica a guidare per 76 giri. Correrò in F. 1 tutta la stagione saltando quei GP che sono in concomitanza con la F. 2 che ha per me la priorità... ».

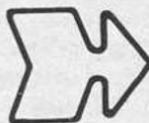
Brambilla: « Incredibile! la cuffia sotto il casco mi cadeva sugli occhi e non ci vedevo. Una prima volta sono riuscito a tirarla su, ma quando stavo per passare Laffite e Jones mi è tornata sugli occhi e non ci ho visto più. La macchina oggi è andata bene, anche se avevo un motore un po' fiacco. Sono partito male e al via Patrese è stato più lesto di me, ma poi l'ho ripassato... ».

Laffite: « Problemi al cambio, era duro da manovrare, eppoi partendo così indietro, è faticoso risalire la china... ».

Andretti: « Impossibile passare Mass... ».

Mass: « Andretti non mi ha mai preoccupato perché ero più veloce... ».

Brivido in prova per Rupert Keegan, la cui Hesketh ha avuto un principio d'incendio subito domato dall'efficiente servizio locale



● La MARCH proverà a Zolder mercoledì prossimo una nuova macchina, destinata a riportare la marca in posizione migliore nel mondo della Formula 1. Si tratta di una macchina che esternamente sarà molto simile a quelle attuali ma che avrà molte modifiche di telaio e di sospensioni, studiate per tentare di riportare la March a livelli più competitivi degli attuali. Per queste prove era previsto Ian Scheckter, ma sarà invece probabilmente utilizzato Ribeiro, perché Ian Scheckter ha avuto un infortunio durante le prove di giovedì a Montecarlo, rompendosi una costola. E' stato per il dolore della frattura che egli non ha potuto effettuare prove valide a Montecarlo sabato e quindi non ha potuto tentare di qualificarsi. Tuttavia Scheckter spera di essere in Belgio.

G.P. MONACO F.3

21 maggio 1977

Gara internazionale di F.3 valevole per il campionato BP

● Circuito: cittadino di Montecarlo di metri 3.312

● Distanza: 24 giri pari a km 79,488

● Condizioni climatiche: buone, sole, 24 gradi

● Direttore di corsa: Charles Deutsch

● Ora di partenza: 16,30

LE PAGELLE: organizzazione 9; sicurezza 10 - Pilota più combattivo: De Angelis; meno combattivo South; più fortunato Brabham; meno fortunato Gabbiani

Così (in 20) al via

Piercarlo Ghinzani (March 773 Toyota) 1'37''93	Didier Pironi (Martini Toyota) 1'38''26
--	---

Elio De Angelis (Chevron B38 Toyota) 1'38''34	Anders Olofsson (Ralt Toyota) 1'38''40
---	--

Ejje Elgh (Chevron B38 Toyota) 1'38''56	Stefan Johansson (Argo Toyota) 1'38''58
---	---

Jean Louis Schlesser (Chevron B38 Toyota) 1'38''64	Beppe Gabbiani (Chevron B38 Toyota) 1'38''67
--	--

Marcello Rosei (March 773 Toyota) 1'38''73	Piero Necchi (Chevron B38 Toyota) 1'38''76
--	--

Jean Pierre Jaussaud (Argo Toyota) 1'38''84	Willy Siller (Chevron B38 Toyota) 1'38''87
---	--

Derek Daly (Chevron B38 Toyota) 1'38''95	John Nielsen (Ralt Toyota) 1'38''99
--	---

Brett Riley (March 773 Toyota) 1'39''02	G. Brancatelli (Ralt Toyota) 1'39''09
---	---

Geoff Lees (Chevron B38 Toyota) 1'39''18	Stephen South (March 763 Toyota) 1'39''27
--	---

Oscar Pedersoli (Ralt Toyota) 1'39''31	Geoff Brabham (Ralt Toyota) 1'39''41
--	--

...e (in 9) al traguardo

1. Didier Pironi (Martini Toyota) 39'48'' e 30, media 114,816 kmh; 2. De Angelis (Chevron B38 Toyota) 40'00''08; 3. Olofsson (Ralt Toyota) 40'14''96; 4. Johansson (Argo Toyota) 40'32''24; 5. Brabham (Ralt Toyota) 40'32''33; 6. Pedersoli (Ralt Toyota) 40'33''14; 7. Riley (March 773 Toyota) a 1 giro; 8. South (March 763 Toyota) a 3 giri; 9. Schlesser (Chevron B38 Toyota) a 3 giri. Giro più veloce: Brancatelli (Ralt Toyota) 1'37''44.

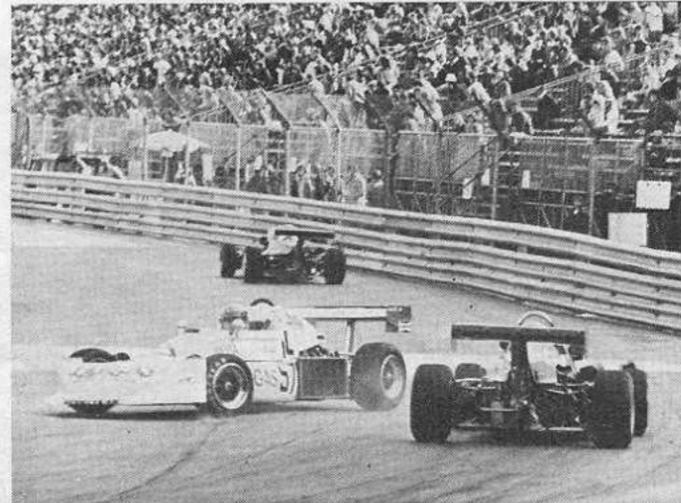
RENAULT 5 ALPINE

1. Giancarlo Nadeo 43'53''37 media 90,554 kmh; 2. Ricci 43'53''61; 3. Baldi 43'54''36; 4. M. Sigala 43'54''60; 5. R. Sigala 44'12''60; 6. Scheutz 44'12''31; 7. Salvatori 44'13''51; 8. Bourdon 44'14''13; 9. Hoettinger 44'23''83; 10. Wicks 44'24'' e 49; 11. Ouazine 44'36''03; 12. Jaeger 44'36''61; 13. Vanierschot 44'40''65; 14. Stam 44'43''86; 15. Lochar 44'44''44.

FORMULA RENAULT EUROPA

1. Dany Snobeck (Martini) 41'08''60 media 115,914 kmh; 2. Prost (Martini) 41'23''59; 3. Saulnier (Martini) 41'43''29; 4. Lompech (JSM) 42'00''87; 5. Glas (Martini) 42'01''96; 6. Dallest (AGS) 42'02''27; 7. Favresse (Martini) 42'43''51; 8. Fremont (Martini) 42'46''44; 9. Del Fante (Martini) a 1 giro; 10. Blatter (Lola T 410) a 1 giro; 11. Cognet (Martini) a 1 giro; 12. Piget (Martini) a 1 giro; 13. Bousquet (Lola T 510) a 1 giro; 14. Walther (Lola T 410) a 1 giro; 15. Favre (Martini) a 2 giri.

GHINZANI SBAGLIA, TICO MARTINI SI RILANCIA, DE ANGELIS COL MUSO LUNGO ANCHE DOPO IL BRILLANTE SECONDO POSTO

Con il computer di frenata
PIRONI ci guasta la festa

Sopra, Rosei si gira alla piscina, mentre arriva la Chevron di Necchi...

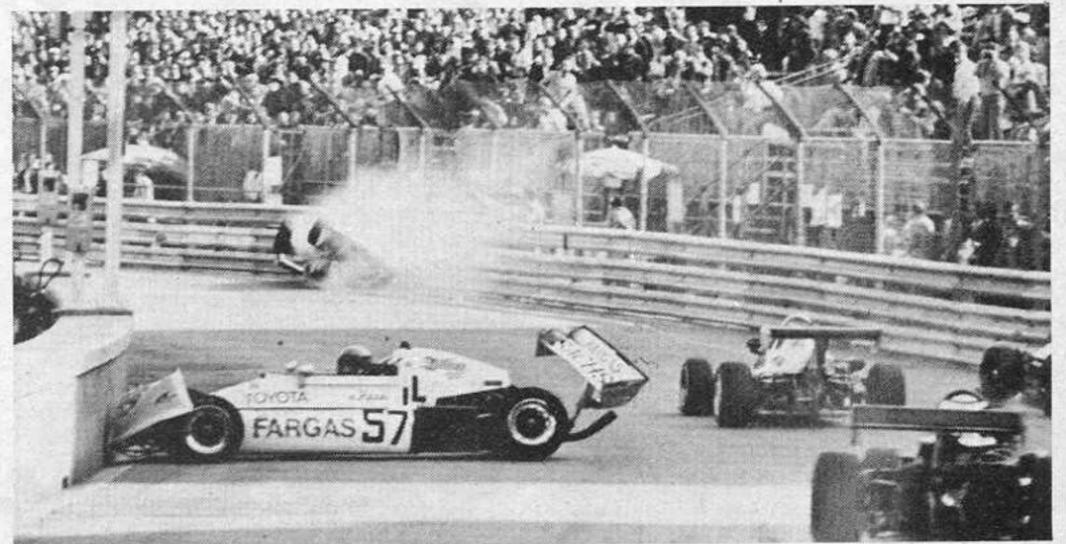
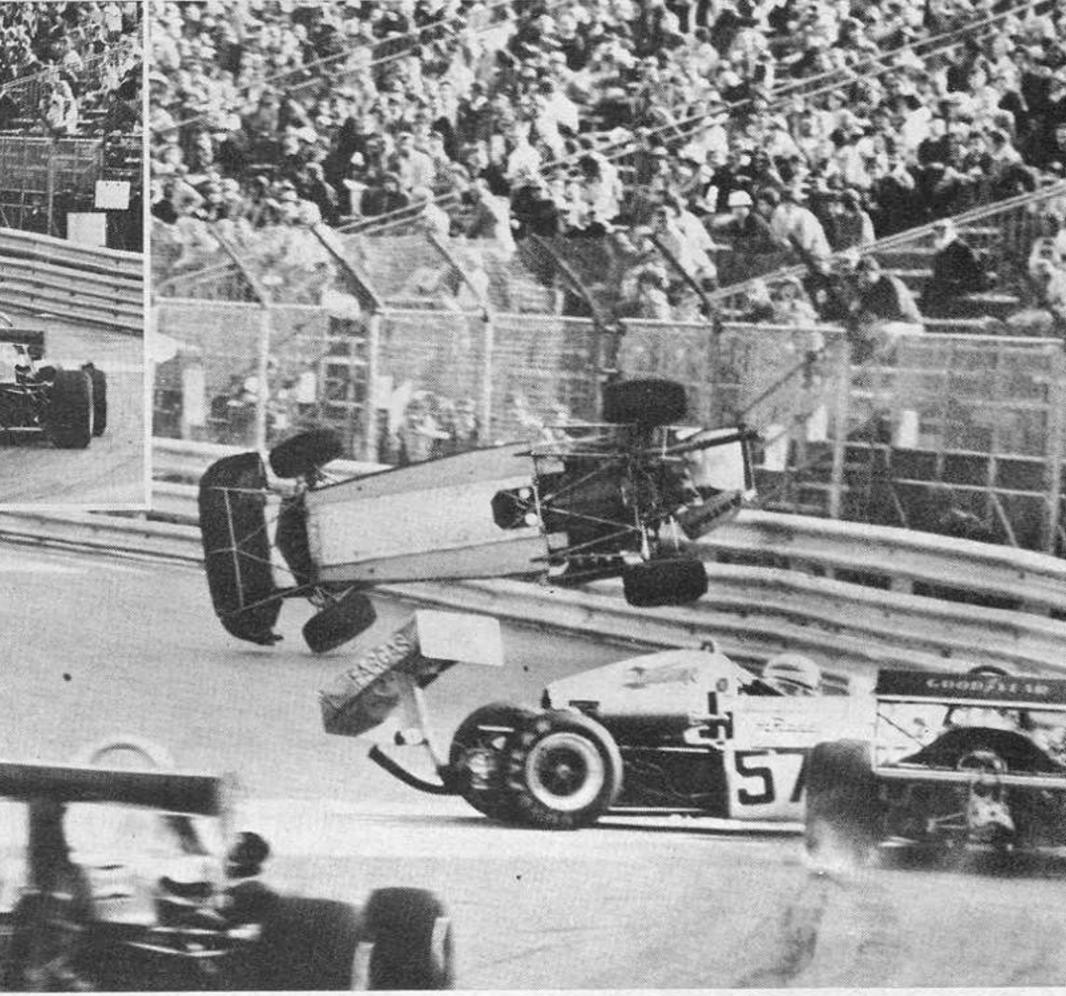
...che lo urta e si ribalta, mentre altri arrivano nel mucchio

Su ROSEI
si catapulta
NECCHI

MONACO - Pironi (Martini) sorprende Ghinzani (March) al via e al termine del giro oltre all'italiano precede Olofsson (Ralt), Johansson (Argo), De Angelis (Chevron) e Elgh (Chevron) e tutti gli altri. Già al secondo giro c'è una brutta sorpresa. Brancatelli (Ralt) deve fermarsi a cambiare una ruota e riparte quasi doppiato. Il suo splendido inseguimento, che darà il giro più veloce, si conclude più tardi alla «piscina», sull'olio, con la macchina piuttosto malconcia. Le posizioni degli italiani sono: Ghinzani secondo, De Angelis quinto, Gabbiani (Chevron) sesto, Rosei (March) nono, Necchi (Chevron) decimo e Pedersoli (Ralt) diciottesimo.

Nel corso del terzo giro il primo grosso pasticcio: Necchi cerca di infilare Rosei al «tabaccaio». L'altro all'esterno non ha abbastanza spazio nella mischia e gira. Necchi si catapulta sulla ruota posteriore di Rosei capovolgendosi. Sospiro di sollievo quando dopo una lunga strisciata esce indenne da sotto alla Chevron. Ma la corsa è finita per entrambi. Nell'incidente resta eliminato anche il danese Nielsen (Ralt).

Davanti intanto Ghinzani è ormai attaccato a Pironi e De Angelis ha scavalcato Johansson ed è quarto. Ma la delusione viene subito: un giro dopo Ghinzani passa senza muso e Pironi ha preso nuovamente un certo margine. Si capisce che per il francese è fatta: Ghinzani infatti continua disperatamente in quelle condizioni ostacolando involontariamente O-



Rosei è infine fermo, mentre la Chevron di Necchi finisce di ribaltarsi strisciando contro le barriere. Necchi uscirà fra un istante, illeso

lofsson e De Angelis che incalzano. De Angelis è brillantissimo in questa fase e in quattro giri scavalca prima lo svedese e poi Ghinzani e si porta in seconda posizione. Pironi è però già fuori visuale e il riaggancio diventa praticamente impossibile anche se De Angelis si butta a capofitto staccandosi progressivamente dagli altri. In questa fase è purtroppo sparito Gabbiani: nel tentativo di passare Johansson il piacentino ha un contatto di striscio con l'avversario che gli provoca il distacco della valvola di un pneumatico. Una beffa, la gomma si affloscia e l'auto deve fermarsi. Fermo anche lo svedese Elgh (Chevron) per una collisione e il forte irlandese Daly (Chevron) dopo un volo alla Rascasse innescato dall'inglese South (March).

La gara è ormai a eliminazione e se

ne ha conferma quando Olofsson fa uscire Ghinzani per passarlo. Vola anche l'austriaco Siller (Chevron) spinto da Brabham junior (Ralt) e Sainte Devote, Schlesser — nipote del celebre Jo — dopo una bella gara va ai box con il muso in frantumi, dopo essere montato sulla macchina di Johansson nel tentativo di passare quarto, Jaussaud sbatte violentemente alla «piscina» probabilmente per il cedimento di un mozzo, Riley (March) impiega due giri per ripartire dopo un testa coda e Lees (Chevron) è fermo da tempo. Le ultime battute con Pironi, De Angelis e Olofsson saldamente nelle loro posizioni, vivono sulla lotta per il quarto posto tra Johansson, Brabham, Pedersoli e South. Giungono nell'ordine, ad eccezione di South che si schianta sul guard rail al penultimo giro dopo un testa coda.



FINALMENTE LE AUTO TORNANO AL «DINO FERRARI»

Rivincita per GHINZANI domenica a IMOLA F.3

● Da Montecarlo a IMOLA, la F. 3 incalza senza un attimo di sosta. Dal piccolo principato i grossi camion con le monoposto si dirigeranno verso l'Italia per iniziare la serie «tricolore» delle gare del campionato europeo della specialità, serie che si apre appunto con la corsa a Imola, in programma il 29 maggio, sesto round della stagione col Trofeo AUTOSPRINT, per ora dominata da piloti italiani. Ci saranno quasi tutti i piloti che hanno corso a Monaco, più naturalmente tutta la lista degli italiani (la gara è valida naturalmente anche per il campionato italiano) capitanati da Piercarlo Ghinzani, sfortunato a Monaco, che comunque ci terrà a mantenere la posizione di leader nella classifica europea.

Ghinzani partirà con il n. 1 al volante della sua March arancio, e il n. 2 l'avrà quell'Anders Olofsson, terzo a Monaco e secondo nella classifica europea. Per noi da seguire attentamente saranno le nuove leve della stagione i giovanissimi che vengono dal kart, in special modo il trio Chevron composto da Elio De Angelis, Beppe Gabbiani e Piero Necchi (ma avrà una Ralt?) potenziali vincitori sull'impegnativo Dino Ferrari, anche se si dice che le loro vetture non siano molto adatte a questo tracciato.

Le monoposto più veloci del momento paiono le Ralt, e con queste vetture saranno in molti a darsi battaglia, molti stranieri, ma anche tanti italiani che recentemente sono passati alla monoposto di Tauranac. Alludiamo ai Ragaiolo, Verrelli, Campominosi, Pedersoli e anche Niccolini, che pur debuttante in monoposto sta prendendo la mano molto in fretta.

Sono comunque 72 le iscrizioni pervenute all'AC Bologna, e non saranno in pochi esclusi dalle batterie che si annunciano molto combattute. Per quel che riguarda gli orari ancora niente di definitivo, in quanto i recenti cambiamenti, con spostamento della gara Alfasud per esempio, hanno un po' rivoluzionato l'organizzazione. Di certo è che ci saranno per la F. 3 le batterie, e naturalmente la finale, che saranno frammiste a batterie e finale di F. Italia, gara alla quale hanno già aderito settanta iscritti.

sul circuito si sono raccattati per molto tempo dopo la fine della gara e anche in parco chiuso gli arrivati non erano in buone condizioni.

La vittoria di Didier Pironi e, nel complesso, i risultati della corsa non sono che una parte di quanto la F. 3 ha detto a Montecarlo. Sono la parte emergente dell'iceberg se si tien conto del fatto che ben 63 auto — già frutto di una prima selezione — hanno preso parte alle prove e solo 20 si sono qualificate per il via. Se per certi aspetti la soppressione delle batterie è positiva, si deve pur dire che l'eliminazione nelle prove di piloti come l'inglese Warwick (ne sentiremo parlare comunque in futuro) e Flux, del tedesco Schafer, dei danesi Thiring e Nelleman, del vecchio Svensson o di italiani come Pardini e Verrelli che pur sono capaci di vincere e convincere costituisce un eccesso.

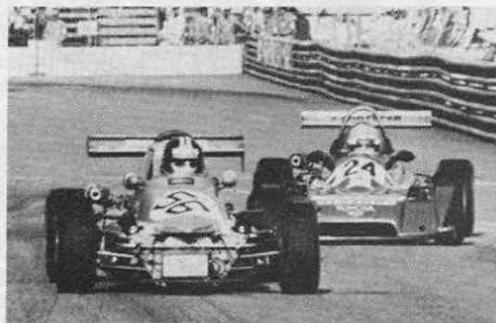
A proposito di vetture che hanno provato e vetture partite la Chevron ha avuto la meglio: 19 auto in prova e otto al via (oltre il 40 per cento) contro 18

March in prova e quattro al via (poco più del 20 per cento) e 15 Ralt in prova e cinque al via (oltre il 30 per cento e quindi meglio della March). Le rimanenti undici auto erano di marche varie: prima di tutte la Martini che con una sola presenza ha occupato la prima fila al fianco di Ghinzani per poi vincere.

Per quanto riguarda i piloti gli italiani hanno fatto la parte del leone: sette al via su dodici in prova. Situazione opposta per gli inglesi: 9 in prova e due soli al via mentre il rapporto piloti presenti partenti è molto positivo anche per Svezia, tre su cinque, Francia tre su sei, Nuova Zelanda uno su uno.

Nessun rappresentante invece per Brasile (cinque in prova ma gli anni di Pace e dei Fittipaldi sono lontani), Svizzera, Spagna e Germania (tre piloti a Paese), Olanda (due) e Belgio, Stati Uniti, Africa del Sud e Monaco con un solo pilota presente e non qualificato.

Gabriela Noris



Ghinzani, senza musetto, alle prese con Olofsson, suo tradizionale rivale nell'europeo. In alto, Pironi con la Martini già davanti a Ghinzani

zato dallo stesso Martini, che agisce differenziando la pressione sulle pompe dei freni e consentendo carichi diversi in funzione del tipo di curva da affrontare. Un congegno di uso estremamente delicato ma che non è stato certamente estraneo al perfetto equilibrio della macchina in ogni punto del tormentato percorso.

Tonando a noi, il secondo posto di De Angelis è uno splendido risultato in assoluto, indiscutibile sotto ogni punto di vista. Così come è uno splendido risultato il sesto posto ottenuto da Pedersoli con una corsa saggia al di fuori delle mischie più cruente. Quello che invece dispiace è il bilancio generale: Ghinzani, Gabbiani quando era tra i primissimi, Necchi, Rosei, Brancatelli autore del giro più veloce e protagonista di disavventure fin dalle prove, si sono fermati malamente. E un punto da sottolineare certo non solo per i nostri piloti: questo Gran Premio di Montecarlo di F. 3 è diventato talmente importante per i piloti da far ritenere ogni gioco possibile. I rottami



Naddeo è finalmente riuscito a salire sul podio a Monaco, come vincitore, anche se della Coppa Renault 5 letteralmente dominata dai nostri

Tecno era stata al passo della Lotus ufficiale ed aveva preceduto le Alpine Renault di Depailler e Jabouille. Poi c'era stato l'incidente in Germania e la rinuncia. Oggi, sulla «Cinque» Naddeo si è ritrovato l'arma per tornare a Montecarlo, e poteva venirci solo per vincere.

Chi è rimasto male, forse ancor più di Ricci, è stato Baldi che dopo il record in prova e la corsa bellissima ma sfortunata del '76 pensava che fosse la volta buona. Memore dello scorso anno temeva i francesi e invece ha trovato nei compagni di sempre chi lo ha battuto. Che a vincere sarebbe stato uno solo lo sapeva anche Massimo Sigala ma anche lui, col secondo tempo in prova sperava qualcosa di più del quarto posto.

Sul risultato dei singoli non ha influito la scelta tattica concordata nel pre-gara: al via l'obiettivo era di formare un sestetto tutto italiano che se ne andasse, aiutandosi e senza ostacolarsi, per i primi cinque dei venti giri. Negli altri lotta aperta ma senza troppi rischi per arrivare al successo di squadra e per togliere più punti possibili agli avversari. Così è stato: Baldi, Ricci, Naddeo, M. Sigala, Salvatori e R. Sigala si sono piazzati al comando ed hanno cominciato a tirare staccando ben presto il resto del plotone. Un imprevisto al quarto passaggio quando Salvatori fa un testa coda e riparte undicesimo preceduto oltre che dai cinque connazionali dall'austriaco Hoettinger, dai tedeschi Schuetz e Wicks. Dal

CONTINUA A PAGINA 52

R.5 all'italiana NADDEO revival

MONACO - Gli italiani non possono avere le auto regolari. Questa era la convinzione comune dopo le prove quando Baldi, Massimo Sigala, Ricci, Naddeo e Salvatori occupavano le prime cinque posizioni e solo l'austriaco Hoettinger era riuscito ad interrompere la serie tricolore lasciando Roberto Sigala al settimo posto. Per i venti posti al via, dopo le affollate prove, sei su otto dei nostri piloti erano qualificati, e nelle prime sette posizioni, contro cinque tedeschi, quattro francesi, tre olandesi, un austriaco ed un belga. In corsa c'è stata la conferma, una conferma di qualità visto che le verifiche hanno smentito ogni dubbio sulla regolarità delle vetture e che la cavalcata di Naddeo, Ricci, Baldi e M. Sigala, coperta alle spalle da R. Sigala e Salvatori, è stata una dimostrazione di grande classe e superiorità ed ha entusiasmato il folto pubblico.

Naddeo ha vinto, lui lo sapeva già dal sabato. I suoi compagni ed avversari se ne sono resi conto in pista. Ha vinto non per manifesta superiorità, visto che Ricci, per esempio, era più veloce nel tratto misto del circuito, ma per la volontà di arrivare su quel podio monegasco che nel '72 gli era sfuggito di un soffio. Erano i tempi della formula tre quando Naddeo costituiva la più florida promessa dell'automobilismo italiano. La vecchia

MARANELLO

LUNEDI' 16 maggio '77

LAUDA mal d'opzione?

Com'è nata la visita «fiscale»

Un documento fotografico: Walter Wolf, confuso fra i giornalisti, a Maranello all'inizio della settimana passata. Ufficialmente, era lì per acquistare una BB...



Scambio NIKI-JODY? (ma ora WOLF non vuole più...)

MONTECARLO - Il male oscuro di Niki Lauda che lo ha fermato poche ore prima del via del G.P. di Spagna, non ha il colore nero della Lotus di Andretti (secondo la spiritosa interpretazione della copertina di Autosprint della settimana scorsa) ma un colore certo abbastanza vicino. Più precisamente il blu e oro del team Wolf. In pratica si tratterebbe di un problema che Niki si è sentito ronzare nelle orecchie vedendo le ripetute visite di Mr. Wolf a Maranello. Ufficialmente si trattava di definire l'acquisto di una delle nuove BB da cinque litri, però in dettaglio invece Wolf (che non ha mai nascosto le sue ambizioni nazionalistiche di dare alla F. 1 un team tutto austriaco) a Modena stava concordando lo scambio più clamoroso dell'anno. Cioè quello tra Lauda e Scheckter.

L'ing. Ferrari, che ultimamente ha dimostrato di seguire molto le vicende calcistiche, come dimostra il suo riferimento durante l'incontro con i membri della stampa sportiva internazionale (in cui, parlando delle opzioni per il prossimo anno ha dichiarato "faremo come i presidenti di calcio: bloccheremo il nostro Pruzzo") aveva pregustato questo scambio Niki-Jody con particolare gioia. Il sudafricano per la sua grinta piace anche all'avv. Agnelli e quindi a Ferrari non è parso vero di imitare il Boniperti 1976.

Purtroppo il fumo della BB, che Wolf per combinazione era a provare a Maranello proprio lo stesso giorno del meeting della stampa sportiva con il Drake, non è servito a coprire la manovra. Infatti Lauda, come annunciato in diretta venerdì a Telesprint, prima del Jarama — contraddicendo ogni tradizione in proposito — si è affrettato a chiedere al gran capo di Maranello una opzione che lo vincolasse anche per il '78 alla Ferrari. La manovra di Niki era palese. Con una simile carta in mano, se non altro, se dovesse venire scaricato da Ferrari lo sarebbe a caro prezzo.

Lo sviluppo successivo degli avvenimenti con il no di Ferrari sarebbe stato... la costola del Jarama (di cui si dice che Niki fosse a conoscenza prima di raggiungere Madrid). Per questo la corsa all'albergo spagnolo del gran protettore dell'austriaco Luca Montezemolo è stato l'anello successivo.



Il vero
mal di
costola...

da martedì... FIORANO-MONACO ...a domenica

Fratture? No... nervo garantisce il prof. GUI

MARANELLO - Con un Cessna bireattore noleggiato per l'occasione, in quanto il suo personale era a fare un «cheek», e con due piloti nuovi Niki Lauda è atterrato martedì mattina a Borgo Panigale alle 9,27. Ad attenderlo, il solito Ghedini. Ferrari, il giorno prima, aveva preannunciato l'arrivo «verso le cinque...» del suo pilota che gli doveva portare notizie sulla famosa costola o famose costole perché da Vienna il medico che lo aveva curato aveva detto che le costole erano due... Ferrari: «...lui porterà le sue radiografie, noi lo faremo visitare da un nostro medico di fiducia...».

Saltate le operazioni di dogana, Lauda sale sulla 132-2000 azzurra e parte per l'Istituto Rizzoli. La macchina viene fatta proseguire per un cortile privato interno, la visita dura un'ora e venticinque, poi sempre guidato dal solito Ghedini Lauda parte per Maranello.

Quando scende dalla macchina con una grande busta sotto il braccio, Lauda è accolto dal «gran cerimoniere» di Maranello Gozzi, che si premura poi di stendere una cortina fumogena (tanto per dare una mano...), alla stampa che fuori attende notizie. Piero Lardi si aggrega e il quartetto si avvia verso

FIORANO - Nel programma del Convegno Mondiale della Stampa Sportiva tenutosi in questa settimana a Milano Marittima, considerata la fattiva partecipazione del Gruppo FIAT alla organizzazione, la visita a Maranello, cuore sportivo del gigante torinese, doveva essere un momento di svago per le centinaia di partecipanti. In programma era stato messo anche un saluto dell'ing. Ferrari, ma lo stesso Gozzi, mentre i primi pullman varcavano verso le undici il cancello di Maranello, escludeva che il «Drake» potesse farsi vedere dai congressisti. Invece dopo che un violento temporale aveva guastato la prevista esibizione di Reutemann con la F.1, di Pianta con la 131 Abarth e di Munari con la Stratos Turbo, all'improvviso la notizia clamorosa: Ferrari avrebbe pranzato con i giornalisti nella sala del «Cavallino». La prima reazione dei pochi giornalisti italiani presenti è stata quella di credere ad una cortesia dedicata alla FIAT anche se il problema ancora insoluto di Lauda faceva pensare ad un urgente bisogno del «Drake» di far sapere qualcosa. Infatti, puntualmente, dopo i convenevoli di rito con gli ospiti stranieri, il gentile invito ai giornalisti italiani di andare nella saletta privata per un digestivo e per delle domande «... il più possibile provocanti...».

Decisamente in forma, Ferrari precisava subito di non poter dare notizie su Lauda atteso solo per il giorno dopo a Maranello. Secondo l'ex presidente della Ferrari, come il «Drake» non senza un pizzico di civetteria ha tenuto a precisare, «...Lauda ha detto che domani scioglierà ogni dubbio sulla sua partecipazione al Gran Premio di Monaco. Il pilota è atteso per il primo pomeriggio a Modena. La Ferrari non avendo avuto la possibilità di appurare la vera sostanza della infrazione alle costole accusata dall'austriaco, si riserva di sottoporre il pilota all'esame di un proprio medico di fiducia per chiarire definitivamente ogni dubbio».

Fin qui l'ufficialità presto disciolta in un botta e risposta in cui Ferrari ha dato fondo a tutto il suo repertorio.

— Ingegnere, non è misteriosa questa costola che si rompe così senza ragioni apparenti?

«...Dicono che sia stato un testa coda. In effetti nei cronologici del Jarama c'è un buco di 14 secondi negli ultimi giri. Ma a noi non è stato comunicato niente. Certo è che se Lauda è così soggetto alla possibilità di fratture, c'è da chiedersi se non sia una sua cronica fragilità ossea».

— In questo caso state già pensando ad un sostituto?

«L'Associazione Costruttori proibisce trattative per i piloti fino al primo settembre. Perciò poiché Lauda ha un contratto con noi che sca-

Eugenio Zigliotto

Si è parlato anche di turbo COSWORTH

TELESPRINT IN edizione veramente speciale (e sempre a colori) il venerdì della settimana passata per l'anteprima sul Gran Premio di Montecarlo. Ha introdotto nella... mischia un filmato decisamente «sprint»: Carlos Reutemann (alla guida della Brabham-Ford di due anni fa con una cinpresa montata sopra il roll-bar) mentre compiva un giro intero di presentazione del circuito-salotto. Purtroppo l'annaffiata del giovedì di prove sul circuito di Monaco, ha fatto venire... il raffreddore alle nostre «camere» ed è stato giocoforza ambientare più di quanto si volesse lo SPECIAL in studio e affidarsi a bellissime immagini revival degli ultimi due GP monegaschi. Facevano anche da augurio alle ambizioni Ferrari contraddette dalle vicende delle prove. In quel momento erano infatti le Brabham-Alfa ad avere addirittura il responso del doppio posizionamento in prima fila. «Sono estremamente soddisfatto ma non vorrei suggestionarmi troppo perché potranno emergere altre macchine tra le quali le Ferrari», diceva l'ingegnere Chiti, che ha anche tessuto grossi elogi per il nuovo alettone «a porta di garage» montato sulle macchine che ospitano il «suo» motore. Di rimando il progettista Gordon Murray non mancava di elogiare «il miglior motore che ci sia in circolazione...».

Dopo la diretta telefonica (ora si sente, il telefono, vero?) con Montecarlo con i tempi e con le ultime notizie sono stati gli ultimi sviluppi sul caso-Lauda a rendere pepata la trasmissione. Assoluta anteprima l'arrabbiatura di Lauda con i meccanici Ferrari per il «muletto» non competitivo e i nuovi retroscena della storica costola. I telespettatori di TELESPRINT sono così stati tra i primi a sapere che il mancato rinnovo opzionale del contratto '78 (come l'austriaco aveva esplicitamente chiesto) da parte di Ferrari, fosse alla base della mancata partecipazione al GP di Spagna. Non meno interessante l'anteprima sul futuro motore Cosworth 1500 turbocompressore.

E' stato poi intervistato da Monaco un ospite assolutamente sui generis, almeno in una sede così particolare come quella di TELESPRINT: cioè il «rivale» Mario Poltronieri il telecronista tanto discusso. E col pronostico che gli abbiamo chiesto non è che si sia tanto riabilitato. Ha confuso Andretti con... Scheckter. In compenso ha azzeccato le posizioni d'onore dei ferraristi.

Il decollo del Telesprint n. 4 è stato con il telereportage del GP Roma F. 2 della domenica precedente, quello tutto Giacomelli. Ottimo il telecommento di Massimo Facchini. Esaurite le immagini di Vallenga e sul video è ricomparso un altro autodromo: molto più a nord, però. Era quello di Imola dove, reduce dalla vittoria, è stato intervistato proprio Bruno Giacomelli, sceso da una Alfetta 2000 con un... giubbetto BMW addosso. «Vai a Brescia direttamente o è prevista una sosta intermedia?», gli è stato chiesto da Marcello Sabbatini che naturalmente si riferiva a qualche vaga promessa fatta al pilota da Enzo Ferrari ancora lo scorso anno. «Sì ma forse non ci siamo capiti, non era evidentemente il mio momento», ha detto Bruno riferendosi a quell'incontro ed ad una recente frase di Ferrari che ha «accusato» il pilota di «non avere ascoltato i suoi consigli». Il ragazzo di Brescia ha poi «confessato» di ispirarsi a Peterson, Stewart, Fittipaldi e Lauda e ha anche aggiunto che gradirebbe «mooolto» un manager come Luca Montezemolo. Ora ci vorrà la replica del Drake, che pare abbia da dire semplicemente che l'opzione March (che ora lega Giacomelli già per il '78) fosse già operante dall'anno scorso.

Si è poi tornati nella «cronaca» del GP di Montecarlo con un episodio decisamente toccante: un anonimo ammiratore di Merzario (e probabilmente ancora di più per il suo coraggio in questo particolare momento) ha aiutato il pilota comasco con un milione. Un gesto significativo e chiaramente polemico nei confronti di quei grandi sponsors che stanno letteralmente snobbando il coraggioso esperimento di Arturo.

A chiudere, una parentesi di informazioni motociclistiche dal Jarama ed un filmato marino sugli «offshore».

Super-caccia agli errori

● Per il n. 4, GP IDENTIKIT nuova maniera. Una tantum non c'era l'oggetto misterioso da indovinare, ma la caccia a un «lapsus voluto» da cogliere seguendo i conduttori della trasmissione. Si è trattato in pratica di una parola «volutamente» sbagliata pronunciata in un momento della «diretta» dallo studio del «Ciocco». Ma i riflessi dei nostri amici telespettatori sono prontissimi. Da Fornaci di Barga (Lucca) è arrivata pronta la risposta del sig. G. Piero Pieraccini che

ha colto il «motore a turbina» al posto di «motore a turbo», riferito all'esperimento Ferrari. C'è stata poi un po' la corsa a cogliere le sfumature e non sono state poche le telefonate che si riferivano a presunti «lapsus» non in... concorso e che in realtà erano leggere alterazioni comuni al linguaggio parlato. Comunque è la dimostrazione che anche il GP IDENTIKIT seconda versione scatenava...

«Il pilota più veloce ora me lo tengo...»

MONACO (22 maggio ore 18) - Walter Wolf non sta nella pelle dalla gioia, dopo il trionfo ai boxes ha forse sofferto più lui che Jody in pista. Appena la gara è terminata, mr. Walter getta il cappellino di lana fatto come il casco di Jody e si precipita verso di noi dicendo: «Cambi non ne faccio più. Ho il pilota più veloce del mondo e me lo tengo a qualsiasi costo. Non potete immaginare la mia soddisfazione per aver portato i colori canadesi alla vittoria qui, nella corsa più celebre del mondo».

Alla nostra meraviglia: «Ma allora tutti quei discorsi, sull'Austria?... «Non qui vince il Canada, basta vedere cosa c'è dipinto sulla macchina».

— Pensava di poter essere così presto al vertice quando decise di prender in mano personalmente le redini del team?

«Sinceramente debbo dire che pur avendo molta fiducia negli uomini che ho scelto, per questo programma non avrei mai pronosticato di poter essere stabilmente fra i due o tre team vincenti dopo solo quattro o cinque corse. Però posso dire che anche adesso ci ho preso gusto e al mondiale comincio a pensarci già da quest'anno».



Il nervo

CONTINUAZIONE DA PAG. 34

l'ufficio del capo.

Dopo un po' Ghedini e Gozzi vengono a dire non ufficialmente che Lauda sta bene, verso le 15,30 (non prima, dice Gozzi) Lauda farà qualche giro con la macchina per Monaco. Intanto, dentro alla pista di Fiorano provano Reutemann e le F. 2 di Trivellato... Lauda prova immediatamente, senza andare a mangiare.

Alle 16,30 Lauda esce da Fiorano e spiega che: «...non c'è nessuna frattura, i medici viennesi si erano sbagliati, così come quelli madrileni e Rafael il medico di Fittipaldi. Si tratta di una vecchia frattura del Nurburgring che si era saldata in modo sovrapposto, in un movimento brusco la cartilagine che teneva ferma le due ossa si è rotta. Ecco il dolore, ma con il movimento i due frammenti della costola erano tornati esattamente a posto come prima del famoso Nurburgring».

«...Niente dolori — dice Lauda — (e per dimostrarlo farà delle torsioni toraciche) in questa settimana con delle applicazioni elettriche e dei massaggi tutto come prima».

La versione di Lauda non convince, una nostra domanda ad un medico dell'Istituto Traumatologico di Bologna, al quale riportiamo la versione del pilota della Ferrari, lo fa ridere.

Ad ogni buon conto, Gozzi rilascia su un anonimo foglio senza intestazione Ferrari e senza firma questa dichiarazione:

«Niki Lauda è stato visitato a Bologna dal professor Gui. Non è stata riscontrata alcuna frattura recente, il dolore avvertito da Lauda in Spagna era la conseguenza di una precedente frattura ad una costola, riportata nell'incidente del Nurburgring. Tale dolore intercostale dopo il riposo di otto giorni prescritto dai medici è oggi superato. Lauda è clinicamente

e fisicamente idoneo a riprendere l'attività».

Da Fiorano ci trasferiamo a Montecarlo. I tempi di Lauda sono mediocri, al via sarà in sesta posizione. Quando al giovedì romperà un semiasse, e con la solita baldanza chiederà il «muletto», non trovandolo di suo gusto si arrabbia moltissimo con i meccanici tutti, e vuole che gli venga cambiato il motore sulla sua macchina perché ha paura di aver fatto un fuori giri quando ha rotto il semiasse alla curva dell'ex-gasometro. Anche i meccanici rimangono male del «kasino» che fa Lauda.

Il pilota è nervoso, ed al sabato, nell'ultima sessione, dimostrerà ancora una volta il suo dispetto rifiutando autografi e parlando poco e stentatamente con chi gli chiedeva notizie.

Alla fine delle prove, con il sesto tempo, butta fuori i giornalisti dai box, sarà poi Forghieri a parlare spiegando tutto, poi anche Lauda dirà due parole anche alla TV italiana. Forghieri stesso dimentica il comunicato del «nervo» e parla ancora di costola rotta... La Spagna rimane comunque un mistero, al di là delle prestazioni della Ferrari che trova sempre qualcuno che le mette le ruote davanti, corrono molte voci sul «fattaccio della costola». Così salta fuori la storia dell'opzione, per il 1978. Al massimo, gli avrebbero detto, se ne parlerà in luglio-agosto. Lauda fa sapere ai suoi potenti amici di Torino, che lui vuole sapere che cosa farà l'anno prossimo la Ferrari, perché — dice — «se non mi si rinnova il contratto io devo guardarmi attorno e decidere dove andare». In fretta così arriva da Torino l'avvocato Luca Cordero per cercare di calmare il suo pupillo, ma non ci riesce troppo.

A Montecarlo l'ambiente è surriscaldato, in molti giurano che il prossimo anno saranno Scheckter e Fittipaldi i due alfiere della Ferrari.

I piloti italiani? A quelli vien fatto perdere di nuovo l'autobus...



CONTINUAZ. DA PAG. 34

de a fine anno, ogni anticipazione sarebbe inutile».

— Gli inglesi stanno però mettendo sotto opzione i piloti più in vista, in particolare gli italiani della F. 2. Voi cosa pensate di fare?

«Faremo come i presidenti delle squadre di calcio: metteremo sotto opzione il nostro Pruzzo».

— Ma alla Juventus Pruzzo lo hanno preso quando costava poco

«A Giacomelli lo scorso anno dopo che aveva vinto Montecarlo F. 3, avevo parlato dicendogli di fare certe cose. Lui non ha voluto farle».

— A parte questo, si dice che vi piace Scheckter. Lo volete ora che è famoso, eppure tre anni fa lo avevate sul piatto per poco.

«Dovevamo scegliere tra Scheckter, Jarier e Lauda che non erano tutti e tre nessuno. Abbiamo puntato su Niki. In tre campionati con noi, uno lo ha vinto e in due è stato protagonista. Non potete dire che abbiamo sbagliato. D'altronde, dipendesse da me, li piglierei tutti: Scheckter, Watson, Peterson, Fittipaldi; ma purtroppo ho due macchine solo e per poter mantenere il contatto tecnico agonistico non ci sono altri mezzi da impiegare nel nostro reparto corse che già occupa 134 persone».

— Ma quale contatto tecnico ed agonistico si può tenere quando si corre su piste come Montecarlo dove negli ultimi due anni in corsa c'è stato un solo sorpasso nella F. 1 e tre nella F. 3?

«Purtroppo in oltre cinquant'anni trascorsi in questo mondo, ho imparato una cosa fondamentale: che sopra ogni cosa c'è la legge economica. Montecarlo è un'ottima vetrina per tanti prodotti e quindi ci si correrà sempre, anche perché gli organizzatori hanno dimostrato di aderire sempre alle richieste di piloti e costruttori».

— Ma allora lei giustifica la fine del Nurburgring?

«Intendiamoci, il Nurburgring per dare la misura di una macchina e di un pilota resta ineguagliabile. Però è troppo lungo, non si possono organizzare i soccorsi. Ci vorrebbe un circuito di cinque o sei chilometri. D'altronde in Italia abbiamo Imola e spero proprio che presto possa ospitare corse ad un certo livello perché è una pista nel vero senso della parola».

— Tornando alle sue macchine quella prima fila del Jarama con Andretti e Laffite, non dà da pensare?

«Andretti lo ho portato io alla F. 1 quando però era distratto dalle corse americane. Quindi so quanto possa contare il suo apporto nei successi odierni della Lotus. Però ricordo che in Sudafrica era a un secondo da Lauda. Il vero discorso da fare è che oggi su ogni pista possono cambiare le scale dei valori perché un telaio può adattarsi meglio alle gomme. Il "Mondiale" lo fa la Goodyear con il suo monopolio. Vedo con piacere quel tentativo della Renault di usare le gomme Michelin. Per il dodici cilindri noi abbiamo 505 cavalli di quelli nostri: si vede che gli altri stanno progredendo se non abbiamo più il margine di una volta. D'altronde anche noi ci muoviamo perché abbiamo allo studio un motore di 1500 cc con turbo compressore che al banco ha già dato una potenza di 400 cavalli a 7000 giri. Lo definiamo già una esperienza esplorativa dato che ci vorranno un paio di anni per arrivare eventualmente alla sua definizione».

R. 5 a MONACO

CONTINUAZIONE DA PAG. 32

francese Bourdon e dall'altro tedesco Buerger. I cinque davanti diventano quattro quando Roby Sigala comincia a perdere contatto. Baldi tira sempre con Ricci, Naddeo e M. Sigala attaccati. Poi al settimo passaggio Naddeo rompe gli indugi e passa Ricci. Salvatori intanto risale molto bene guadagnando una posizione al giro. Non passa molto e Ricci

si rifà avanti: supera Naddeo e si affianca a Baldi a Sainte Devote. Ma il reggiano tiene e resta in testa.

La lotta è aperta e la gara, anche se in mano italiana, non perde in spettacolo: ora è Naddeo che torna secondo e M. Sigala che tenta di infilare Ricci. All'undicesimo giro Naddeo strappa il comando a Baldi mentre Ricci e M. Sigala hanno perso qualche metro. Naddeo forza e sembra volersene andare ma Ricci ha un ritorno straordinario, che gli dà anche il record sul giro, e dopo aver annullato il leggero distacco passa Baldi e riacciuffa il romano. I quattro sono ancora tutti insieme quando mancano quattro giri al termine. C'è stata intanto una emozione per Roberto Sigala che per un testa coda è stato raggiunto da Schuetz e dallo scatenato Salvatori che sono sesto e settimo.

Ricci tenta tutto negli ultimi giri, prima spinge e poi si affianca più volte a Naddeo, ma non riesce a passare. Baldi e M. Sigala, seppure a contatto con gli avversari, non riescono ad inserirsi nel dialogo e la bandiera a scacchi è per Naddeo con gli altri in questo ordine. A completare il successo Roby Sigala precede il tedesco in volata ed è peccato che non ci sia un giro in più altrimenti anche Salvatori sarebbe passato davanti al primo degli stranieri. Finalmente l'Inno di Mameli, raramente suonato così a proposito.

● Visti in pista a Montecarlo i responsabili della Renault, che si stanno preparando all'ingresso nella Formula 1. C'era il pilota Jean Pierre Jabouille, il capo dei servizi sportivi Gerard Larrousse, il direttore sportivo della squadra F. 1 Jean Sage ed il capo della Renault-Gordini, François Castaing. E con loro, aggirantisi nei vari box, sono stati visti anche i responsabili della Michelin, che darà le gomme alla Renault. In sostanza mancava soltanto... la Renault turbo.