Terzo posto per l'austriaco (dietro Fittipaldi) nel Gran Premio d'Italia

MONZA MONDIALE PER NIKI LAUDA

MONZA — Clay Regazzoni ha vinto, Niki Lauda è campione del mondo. E' il momento del trionfo e dello champagne.

I bolidi rossi non hanno deluso i duecentomila dietro le reti

La Ferrari prima al traguardo: quella di Regazzoni, bene così!

Presa subito la testa, lo svizzero ha condotto magistralmente i cinquantadue giri fino al termine - Dietro, con un magnifico finale, Fittipaldi è riuscito a precedere il suo successore al casco iridato - Quarto Reutemann, che ha visto cadere l'ultima speranza - Sfortunato Brambilla: subito frizione rotta

DALL'INVIATO

MONZA, 7 settembre

Ferrari Campione del Mondo con Niki Lauda e vittoriosa a Monza con Clay Regazzoni. Un trionfo completo, un risultato che dice una volta di più quanto la gloriosa casa di Maranello abbia meritato questo suo settimo titolo in F. 1.

C'è stata solo una piccola sorpresa rispetto al «copione» abbozzato nella vigilia: il terzo posto del neoiridato, che nel finale si è fatto superare dal sempre validissimo Emerson Fittipaldi. E' comunque questo un particolare che non ha tolto assolutamente nulla all'entusiasmo e alla gioia delle migliaia di appassionati che alla fine hanno festeggiato la squadra del «cavallino».

In fondo è persino giusto che sia andata così: che il campione uscente si sia inserito in mezzo alle due macchine rosse passando le consegne nel modo più degno. Ed è pure giusto che a vincere sia stato Regazzoni, il pilota che lo scorso anno è arrivato a un pelo dal mondiale e che in questa stagione è stato perseguitato dalla sfortuna. Insomma, il G.P. d'Italia ha voluto un poco premiare tutti i principali protagonisti di questa splendida annata per l'automobilismo sportivo.

L'unico che può recriminare è Vittorio Brambilla, che qui era tanto atteso dopo il successo di Zeltweg. Ma a Brambilla non è riuscito di confermarsi profeta in patria. Alla partenza, forse troppo emozionato, ha rovinato la frizione della sua March Beta e si è fermato dopo un centinaio di metri. Quando è ripartito tra scoscianti applausi la sua gara era compromessa. E comunque era scritto che Vittorio doveva avere a Monza una cocente delusione: arrivato alla variante dopo il primo giro è andato diritto e si è fermato definitivamente.

Ora, a corsa finita, sembra che tutto sia stato facile, addirittura quasi scontato per la Ferrari. Ma appena qualche ora prima del via le preoccupazioni erano state grosse. Stamattina a Monza c'è stato un vero e proprio diluvio, tanto da far pensare che se fosse continuato a piovere in quel modo forse non si sarebbe potuto nemmeno correre. E nel migliore dei modi si prevedeva comunque una gara sotto la pioggia, con le incognite che situazioni del genere possono riservare.

Invece nel primo pomeriggio il cielo è andato a poco a poco rasserenandosi ed è spuntato persino un pallido sole. Dunque tutto regolare, con le macchine che potevano esprimere i valori mostrati nelle prove. E infatti al via le Ferrari se ne andavano subito guadagnando in pochissimi giri un margine che pareva incolmabile. Come non bastasse, alcuni dei maggiori avversari pasticciavano al primo passaggio della variante e restavano attardati Scheckter (partito in seconda fila), Mass e Peterson.

Perciò, mentre la prima volta davanti alle tribune i concorrenti transitavano in quest'ordine: Regazzoni, Lauda, Scheckter (Tyrrell), Mass (McLaren), Reutemann (Brabham), Fittipaldi (McLaren), Peterson (Lotus), Hunt (Hesketh), già alla seconda tornata l'ordine era così modificato: Regazzoni, Lauda, Reutemann, Fittipaldi, Hunt, Depailler (Tyrrell), Pace (Brabham), Laffite (Williams), Pryce (Shadow), Stuck (March), Scheckter.

Ad ogni modo le due Ferrari continuavano ad aumentare il distacco su tutti e la presenza di Reutemann alle loro spalle non impensieriva, tanto più che l'argentino, l'unico che con una vittoria (e con Lauda non piazzato) avrebbe potuto tenere ancora in sospeso l'esito del mondiale, al 14° giro veniva superato da Emerson Fittipaldi.

Nel frattempo Pace si fermava lungo la pista, mentre Stuck prendeva la via dei box. Al decimo giro Depailler superava Hunt, ma poi il francese sbagliava la variante e perdeva diverse posizioni. Quindi sbagliava anche Hunt facendosi superare da Pryce. Al ventisettesimo giro, cioè a metà gara, le posizioni erano le seguenti: Regazzoni e Lauda con una decina di secondi su Fittipaldi, il quale precedeva Reutemann, Pryce, Hunt, Depailler e Jarier.

Nelle prime posizioni non cambiava praticamente nulla per ben diciotto giri, salvo il sorpasso di Tom Pryce da parte di James Hunt. Però Fittipaldi continuava a rosicchiare secondi a Lauda che intanto aveva abbondantemente perduto il contatto da Regazzoni. Ci si chiedeva se Lauda avesse noie oppure se volesse solo fare una corsa tranquilla, accontentandosi di perdere qualcosa sul brasiliano ma tenendolo però sotto controllo. Invece al 45° giro ad appena sette dalla fine, Emerson superava l'austriaco e se ne andava a conquistare la piazza d'onore. Una corsa veramente bella quella del campione del mondo uscente, una prova di orgoglio che gli rende certamente meno amara la cessione della corona.

Dietro a Lauda è finito Reutemann che ha perduto il secondo posto nella classifica iridata a favore di Fittipaldi. Quinto era Hunt seguito da Pryce. I corridori che hanno finito a pieni giri sono stati solo questi sei.

Dagli italiani, fatta eccezione per Brambilla, non ci si poteva aspettare molto di più. Lella Lombardi è stata costretta al ritiro al 22° giro per cui il migliore è risultato Arturo Merzario con la Copersucar, giunto undicesimo a quattro giri. L'altro italiano, l'esordiente Renzo Zorzi, si è classificato quattordicesimo a sei giri e tutto sommato è stato il suo il risultato più confortante.

Zorzi, che non disponeva certo di una macchina competitiva e che per di più è stato costretto ad alcune soste ai box, ha di sicuro buone qualità per aspirare a proseguire nella massima formula: ed è questo, in definitiva, ciò che il collaudatore della Pirelli voleva dimostrare.

Giuseppe Cervetto

Emerson Fittipaldi, campione uscente, saluta la folla. E' arrivato secondo, ma ancora davanti a Lauda.

L'arrivo

1. REGAZZONI (Ferrari) che ha percorso i 300 chilometri e 560 metri del Gran Premio in 1.h22'42"6 alla nuova media record di km. 218,34 (precedente: Peterson su Lotus, km. 217 e 420); 2. Fittipaldi (Texaco Marlboro) a 16"6; 3. Lauda (Ferrari) a 23"2; 4. Reutemann (Brabham) a 55"1; 5. Hunt (Hesketh) a 57"1; 6. Pryce (Shadow) a 1'15" e 9; 7. Depailler (Tyrrel) a 1 giro; 8. Scheckter (Tyrrel) a 1 giro; 9. Ertl (Hesketh) a 1 giro; 10. Lunger (Hesketh) a 2 giri; 11. Merzario (Copersucar) a 4 giri; 12. Amano (Ensign) a 4 giri; 13. Crawford (JPS) a 6 giri; 14. Zorzi (Williams) a 6 giri.

Giro più veloce il 47.o di Clay Regazzoni in 1'33" e un decimo, alla media di 223,501 chilometri all'ora. Con questo tempo Regazzoni ha stabilito il nuovo record della pista in gara. Il precedente apparteneva a Carlos Pace su Brabham, stabilito nel '74, in 1'34" e due decimi alla media di km. 217,091.

NELLA GIORNATA DI FESTA UNA FACCIA SCURA

Brambilla deluso: «Che sofferenza restare a vedere la gara dai box»

Regazzoni ha una punta di polemica: «Visto che non sono finito?» - Lauda, computer di ghiaccio, si è emozionato - La grossa paura di Lella Lombardi: «Avevo i freni rotti, credevo di morire»

SERVIZIO

MONZA, 7 settembre

Champagne a fiume per Niki Lauda, nuovo campione del mondo, per Clay Regazzoni nuovo re di Monza, per l'ing. Enzo Ferrari, sempre il mago della formula uno. Un Gran Premio d'Italia trionfale per l'equipe di Maranello e gloria anche se necessariamente riflessa per gli altri protagonisti. L'atmosfera nel clan Ferrari è a dir poco ubriacante. La classicissima di Monza si è conclusa secondo le previsioni con regolarità cronometrica. Il nuovo campione del mondo viene letteralmente aggredito da un fuoco di fila di domande della stampa di tutto il mondo: «Dedico la vittoria a Enzo Ferrari e a tutti i tifosi delle macchine di Maranello. Al via eravamo d'accordo. Regazzoni sarebbe andato in testa per vincere, io sarei rimasto in seconda posizione in tutta tranquillità. Credetemi se pure la vettura me l'avesse consentito non avrei mai attaccato l'amico Clay, oggi comunque grandissimo. All'inizio la macchina andava molto bene, poi ho cominciato a sentire un po' di vibrazioni. Non mi sono mai preoccupato molto in quanto in testa c'era Regazzoni e ciò era sinonimo di sicurezza per il mio titolo mondiale».

Gli viene chiesto se aveva mai pensato di vincere così presto il titolo di campione del mondo. L'austriaco di ghiaccio, il computer come molti lo chiamano risponde con sicurezza: «Da quando sono arrivato alla Ferrari, ho sempre lavorato per vincere il titolo mondiale. Il successo di oggi è la logica conseguenza del buon lavoro fatto finora» Ed eccoci a Clay Regazzoni.

«Cinque anni fa — dice il ticinese — fu una vittoria a sorpresa. Quest'anno è stata la logica conclusione di una preparazione minuziosa e capillare. Vincere a Monza soprattutto per me rappresenta la più bella delle soddisfazioni. Stamani ero piuttosto seccato per la pioggia. Avrebbe sicuramente rovinato la corsa e quindi anche lo spettacolo. Meno male che si è messo poi per il meglio. All'inizio della gara ho accusato piccole vibrazioni che poi fortunatamente sono scomparse. Quando mi hanno segnalato che Fittipaldi era passato in seconda posizione ho dato fondo a tutte le mie energie per non mancare al grande abbraccio della folla. Ora quanti mi davano per spacciato nella carriera agonistica dovranno ricredersi. Regazzoni farà parlare ancora molto nel prossimo futuro».

Tra gli avversari uno solo ha cercato seriamente di rovinare la festa della Ferrari: il brasiliano Emerson Fittipaldi, campione mondiale in carica. «Contro le Ferrari — dice il pilota della McLaren — oggi non c'era molto da sperare. Quest'anno hanno in più di un'occasione dimostrato di andare fortissimo. Oggi più che mai. Il titolo mondiale conseguito da Lauda è ampiamente meritato. Lo lascio in buone mani. Complimenti anche a Regazzoni che oggi ha fatto delle cose incredibili. Della mia gara ho poco da dire. Sono partito abbastanza male per cui ben presto mi sono trovato in netto ritardo nei confronti delle due Ferrari. Poi ho guadagnato posizioni fino a superare Lauda».

I quattro italiani in gara non sono stati molto fortunati. Il più deluso è Vittorio Brambilla: «Non pensavo di beffare in questo modo vergognoso il pubblico di Monza. Ma quella dannata frizione ha avuto l'impudenza di rompersi proprio al via. Che sofferenza vivere tutta la gara dal box. Non ho parole per esprimere tutta la mia amarezza».

Contenta ed eccitata Lella Lombardi per la bella prestazione fino a quando è rimasta in gara e per il pauroso incidente che l'ha vista protagonista: «Stavo arrivando alla prima curva di Lesmo ad oltre 290 km orari quando mi sono accorta che i freni non rispondevano più. E' stato un momento terribile. Ho pensato per un attimo anche alla morte. La vettura mi è schizzata via ed è stato un miracolo se sono riuscita ugualmente a controllarla in testa coda con pochi danni alla vettura e nessuno per me. Non mi era mai successo un incidente del genere a quella velocità. Peccato perchè oggi la vettura andava meravigliosamente bene e io stessa sentivo di guidare come non mi era mai capitato finora».

Il debuttanze Renzo Zorzi non sta in sè dalla gioia. Ultimo classificato ma lui è contento come una pasqua. «Ho ottenuto più di quel che desideravo e che mi aspettavo. Ho concluso il primo Gran Premio della mia vita».

Lino Sinari

Davanti Regazzoni, dietro Lauda: per oltre tre quarti di gara han girato così.

L'ENTUSIASMO E LA COMMOZIONE DI ENZO FERRARI

Mi sento debitore di tutti

Enzo Ferrari: il giorno più bello.

MODENA, 7 settembre

Commentando la vittoria di Clay Regazzoni a Monza e la conquista del titolo mondiale da parte di Niki Lauda, l'ing. Enzo Ferrari ha dichiarato:

«Il risultato è la dimostrazione di ciò che si può concretare con operosa fedeltà ad una idea ed è anche il premio a preordinate situazioni umane. In questo momento di contentezza ci sentiamo debitori nei confronti di Lauda, Regazzoni, dei tecnici, meccanici, fornitori e di tutti gli appassionati ferraristi che da trenta anni provocano in noi la determinazione di continuare».

Gianni Agnelli, presidente della FIAT, ha dichiarato: «Vincere significa essere i primi: se la Ferrari è la prima del mondo in un campo tecnicamente così sofisticato quale è quello della Formula 1, l'immagine dell'industria italiana ne ricava un enorme beneficio.

«Per noi la Ferrari è un fatto soprattutto sentimentale, se le siamo vicini oggi è perché abbiamo sempre creduto in ciò che significa questo nome per la tradizione automobilistica italiana».

E ancora: «Come industriali, l'essere partecipi di un successo come questo ci convince di avere fatto a suo tempo le scelte giuste: la politica della rinuncia non porta mai al successo, non nello sport e tanto meno nell'industria. L'ing. Ferrari ha avuto fiducia in noi e noi in lui anche nei momenti meno felici. Oggi l'impegno di continuare su questa strada è quanto meno ovvio»

Dopo la pioggia del mattino, con Regazzoni han vinto tutti

TRE GIORNI D'ATTESA PER UNA «FUCILATA»

Il mondo dei box e quello dei prati - L'assalto alle magliette - L'invasione finale

SERVIZIO

MONZA, 7 settembre

Questa mattina a Monza diluviava. Nei grandi prati interni all'autodromo, dove si ammassano da tre giorni migliaia di persone, si era formato un fango tenace e appiccicoso, mentre enormi pozzanghere impedivano un po' dovunque il transito. Ma il buonumore della gente ha resistito anche all'acqua e ai relativi disagi. Ragazze a piedi scalzi, giovanotti fradici di pioggia, nonni con i nipotini, intere famiglie con il berretto della Ferrari correvano al riparo con l'aria di chi non se la prende per così poco: qualcuno anzi, evidentemente tifoso di Brambilla, si rallegrava della situazione anche se aveva dovuto sborsare qualche mille lire per un ombrello o un impermeabile di emergenza.

Verso le due è tornato a splendere il sole, riportando il sorriso anche sulle labbra di quei pochi che in mattinata, additati con disprezzo dagli amici, proponevano di tornarsene a casa per vedere la gara in televisione, comodamente seduti in poltrona.

Il fatto è che la passione della gente è incontenibile, e i disagi, la fatica, la confusione, il fracasso, gli spintoni e il nervosismo non bastano a raffreddare l'entusiasmo di chi è venuto fin qui da ogni parte d'Italia e d'Europa, dormendo in tenda o addirittura sotto tettoie improvvisate, lottando per conquistare un posto da cui la visuale della gara sia buona: tre giorni di attesa per vedersi passare davanti agli occhi, come una fucilata, le macchine e i piloti più famosi del mondo.

Non che l'attesa della corsa sia stata oziosa: mentre, ovviamente, le équipes di tecnici, i piloti e i responsabili delle varie squadre hanno occupato febbrilmente le ore a disposizione in un paziente lavoro di messa a punto delle macchine, anche per i tifosi non c'è stato un attimo di tregua: la caccia agli autografi, agli autoadesivi, alle magliette, ai cappellini, alle giacchette con i nomi prestigiosi di Regazzoni, Lauda, Ferrari, è stata incessante, addirittura metodica.

Non appena si spargeva la voce che qualche «addetto ai lavori» particolarmente ben disposto distribuiva autografi o autoadesivi, come dal nulla comparivano migliaia di ragazzini, che si affollavano attorno alle reti di recinzione delimitanti lo spazio riservato ai box: mille mani filtravano dalle maglie della rete metallica, mani di ragazzi giovanissimi, anche di bambini. Anche quando la distribuzione cessava, la folla di curiosi non accennava a disperdersi: c'era sempre la speranza di vedere passare qualche pilota, qualche campione in carne e ossa, a cui chiedere a volte implorando, un altro autografo.

Il mondo dei box deve apparire agli occhi di questi appassionati come un altro pianeta: donne bellissime, tecnici sempre indaffarati come misteriosi alchimisti, macchine meravigliose; e poi le roulotte dove gli idoli si ritirano a mangiare, a riposarsi, a chiacchierare, forse anche per sottrarsi alla ininterrotta curiosità del pubblico.

C'è chi per accedere ai box farebbe di tutto: tra gli espedienti più classici c'è lo scavalcamento della rete, ma gli agenti di guardia non si lasciano sorprendere; poi si trova il tipo che dice di essere un giornalista ma di avere perso la tessera, o quello che assicura di essere parente di qualche pilota.

Gli assi del volante, evidentemente abituati, non si lasciano impressionare da questa travolgente ondata di popolarità. Nelle loro tute ignifughe cosparse di etichette pubblicitarie, riconoscibili a volte da portafortuna personali (la papalina di Regazzoni, il cappello da cow-boy di Merzario), guardano il pubblico oltre la rete con distaccata simpatia, preoccupati soprattutto di mantenere la loro concentrazione malgrado il fracasso e la confusione.

I giorni prima della corsa sono trascorsi così, i piloti e i meccanici occupati a perfezionare, a ritoccare, a studiare una tattica convincente; la gente a guardare col fiato sospeso, partecipe di quanto avviene, in trepida attesa di poter celebrare finalmente il trionfo della Ferrari.

E la Ferrari ha vinto. Migliaia di bandiere, striscioni, cartelli, hanno invaso la pista, migliaia di persone hanno circondato, in un'esplosione di gioia collettiva, le macchine di Maranello, i piloti, i tecnici. Montezemolo che saltava come una cavalletta; niente più reti di recinzione tra le macchine e la gente, per un attimo tutti hanno vinto, tutti esultano vicini, il meccanico in tuta gialla e il tifoso qualunque, e lo champagne spruzza su tutte le teste.

Ma la vittoria è davvero un attimo: da domani alla Ferrari si ricomincerà a lavorare, perchè il primato costa duri sacrifici e mantenerlo è ancora più duro; e la gente ricomincerà ad aspettare, in attesa che «quelli dentro ai box» riescano, il più a lungo possibile, a perpetuare quel miracolo che si chiama Ferrari.

M. Serra Errante

Mirella, la donna di Lauda. Bellissima, appartiene al pianeta dei box.

Fittipaldi Reutemann: lotta per la «piazza»

Dopo la disputa del 49° Gran premio d'Italia, la classifica del campionato mondiale piloti (vinto matematicamente da Lauda) e quando manca ancora da disputare il Gran premio degli Stati Uniti a Watkins Glen è la seguente:

1. LAUDA, punti 56,5; 2. Fittipaldi, 39; 3. Reutemann, 38; 4. Hunt, 31; 5. Regazzoni, 25; 6. Pace, 24; 7. Schekter, 19; 8. Mass, 16; 9. Depailler, 13; 10. Pryce, 9.