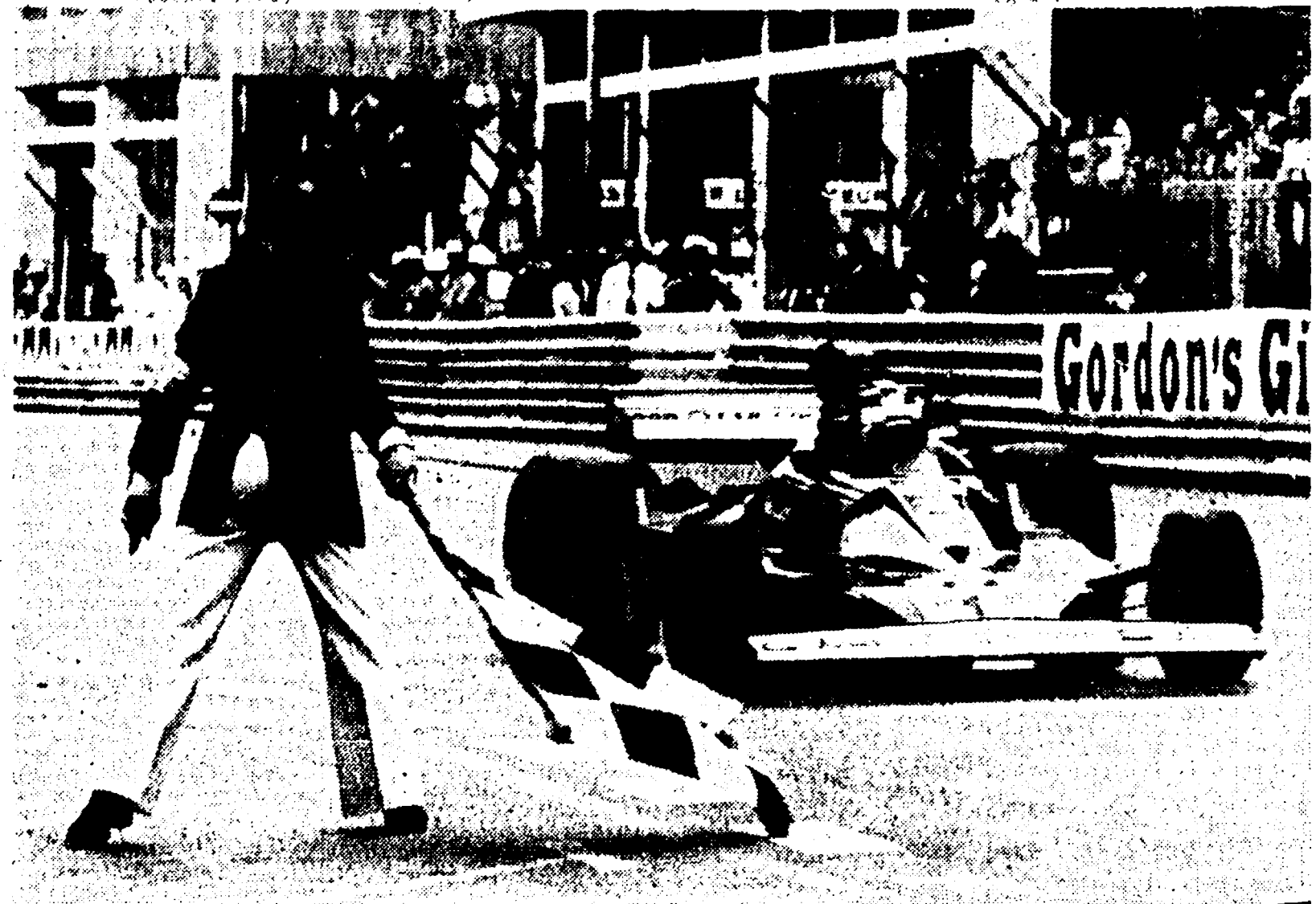


Lauda solitario a Montecarlo

Il campione del mondo, in testa fin dalla partenza, ha resistito per 78 giri all'inseguimento delle Tyrrell - Regazzoni, nel tentativo finale di piazzarsi secondo. È uscito di strada ed è stato classificato 14° - Dietro la Ferrari, nell'ordine le due «seiruote» di Scheckter e Depailler, quindi Stuck e Mass - Brambilla e Peterson abbandonano



MONTecARLO — Lauda taglia indisturbato il traguardo del Grand Prix.

DALL'INVIATO

MONTecARLO, 30 maggio. Ora che Niki Lauda ha vinto sembra che tutto fosse scontato in partenza. Eppure, appena un anno fa, il trionfo di una Ferrari su questo tracciato che le era stato ostico per vent'anni aveva il sapore dell'evento «storico».

Quella dell'anno scorso era stata la prima affermazione della macchina con il cambio trasversale ed era stata una affermazione sofferta che lasciava ancora delle incertezze e che comunque non permetteva di prevedere un simile successo che avrebbe avuto il nuovo bolide rosso. Quella di quest'anno, invece, è stata una vittoria schiacciante, che dice con un linguaggio fin troppo eloquente quanto cammino la Ferrari ha fatto in dodici mesi.

Oggi, appena le posizioni hanno cominciato a delinearsi, si aspettava solo di vedere quali distacchi il campione del mondo avrebbe infilato negli ultimi giri e si è stata micidiale: due sole macchine, le Tyrrell di Scheckter e Depailler, hanno concluso a giri pieni. Tutti gli altri si sono visti arrivare addosso come un falco l'impietoso Lauda, che si superava e si dibito li staccava per andare a catturare un'altra vittima. Già al primo giro il campione del mondo è passato con alcuni metri di distacco sulla March di Peterson e sul suo compagno di squadra Regazzoni. Poi via via ha aumentato il distacco al decimo giro, oltre 10" al ventesimo. Poi Peterson è andato fuori alla curva del Tabaccai alla ventiseiesima tornata e Scheckter, che ha preso il posto dello svedese, è transitato con 16" di distacco. Dietro era l'altra Tyrrell con Depailler (superato nello stesso ventiseiesimo giro dal compagno di squadra) a quasi 18".

Alle spalle delle due Tyrrell si ruota la March di Regazzoni che a causa di una sbandata aveva perso terreno. Gli staccati di quasi un minuto il gruppetto comprendente Laffite, Fittipaldi, Stuck, Mass, mentre tutti gli altri erano ancora più indietro. Certamente Lauda avrebbe potuto staccare ancor più i due della Tyrrell, ma nella seconda parte della gara ha ti-

rato i remi in barca, dopo della grande lesione offerta. Infatti il distacco di Scheckter che intorno al cinquantesimo giro era di una ventina di secondi e sceso a una decina, mentre Depailler, apparso in difficoltà negli ultimi passaggi, ha potuto concludere quasi alle spalle del compagno di squadra.

All'eccezionale prestazione solitaria di Lauda non ha fatto riscontro un altrettanto brillante gara del suo compagno di squadra Regazzoni, il quale, fattosi soffrire in partenza la seconda posizione da Peterson, ha poi ceduto, come detto, al passaggio di Tyrrell. Tuttavia a una quindici

cinque di giri dal termine Clay era riuscito a superare Depailler ed evidentemente voleva attaccare anche Scheckter, ma nella fuga dell'inseguimento era andato diritto nella curva della Rascasse, perdendo la possibilità di conquistare un prezioso terzo posto che avrebbe consolidato la sua posizione nella classifica mondiale alle spalle di Lauda. Clay ha dovuto abbandonare ed è stato classificato 14° a cinque giri da Lauda.

Come si prevedeva, le Tyrrell sono state le uniche a tenere il passo della Ferrari, sia pure «a debita distanza». Tutti gli altri concorrenti sono sembrati delle comparse

deludentissime. Le McLaren che fino a Jarama avevano svolto il ruolo di anti-Ferrari, Hunt dopo un testa-coda nei primi giri e sempre rimasto nelle ultime posizioni fermandosi infine alla chicane nella ventiquattresima tornata, mentre Mass, pur senza quattro giri, è giunto quinto ad un giro dietro il sorprendente Stuck con l'unica March rimasta in corsa.

Rispetto a Zolder dove non era neppure riuscito a qualificarsi è stato invece un netto miglioramento della Copersucar di Emerson Fittipaldi. Il brasiliano pur senza entusiasmi è riuscito a star davanti alle due Shadow di Pry-

ce e di Jarier, piazzandosi in fine sesta. Discreta nella prima parte la gara della Ligier-Matra di Laffite, rimasto a lungo in quinta posizione. Poi il francese faceva un testa-coda e finiva dodicesimo.

Non si è visto, come le prove avevano fatto sperare, nessun miglioramento nelle Brabham-Alfa. Carlos Reutemann è stato messo fuori causa fin dal primo giro da una collina mentre Pace, viaggiando per tutta la gara tra le due Shadow, ha concluso in nona posizione ma con due giri di distacco.

Fuori anche stavolta Vittorio Brambilla, che era partito in quinta fila con il nuovo telaio. Il monzese è stato più di un quarto d'ora di gara andava a sbattere alla curva del Gasometro e doveva abbandonare l'attuale sorte toccata a Peterson.

Dopo la corsa odierna, che è la sesta di questo campionato, Niki Lauda si trova al comando della classifica con ben cinquantotto punti, avendo conseguito cinque vittorie ed un secondo posto (Long Beach, dove si è imposto Regazzoni). Una posizione, quella del campione del mondo, che appare pressoché inattuabile se si pensa che il secondo in classifica, il suo compagno di squadra Regazzoni, è a quota quindici.

Giuseppe Cervetto

Una BMW più veloce delle Porsche al Nürburgring

ADELAU, 30 maggio. La BMW Schnitzer 3.5 CSL, pilotata dall'austriaco Dieter Quester e dal tedesco federale Albert Krebs, ha vinto oggi sul Nürburgring la Mille chilometri di automobilismo, valevole per il campionato mondiale marche. Seconda si è piazzata la Porsche a turbina BSR, pilotata dall'austriaco Tim Schenken e dall'olandese Tom Hezemans. Dopo cinque delle dodici corse del mondiale, la Porsche è al comando della classifica con 70 punti, contro i 58 della BMW. Le due vetture citate sono state le uniche a finire in gara, ad avere portato a conclusione i 42 giri di pista della corsa. Il tempo di Krebs e di Quester è stato di 6:48'20", alla velocità media di 161,8 km/h.

A Giovannelli (Suzuki) la Vergato-Cerelia

BOLOGNA, 30 maggio. Eligio Giovannelli, del Moto Club Montalbano, in sella ad una Suzuki 500 ha vinto la Vergato-Cerelia, gara in salita di motociclismo valida per il campionato italiano della montagna. Molti spettatori hanno assistito, lungo i 12 chilometri del percorso, alle prestazioni dei concorrenti che hanno potuto concludere la corsa senza alcun incidente. Nelle altre classi si sono imposti Zegotto nelle 250, Vasetti nelle 125, Cipriani nelle 250 e la coppia Zini-Ferrari nei sidecar.

Il commento del vincitore del Grand Prix

«Per fortuna Peterson ha fuso»

Il capoclassifica del «mondiale» ha trovato il nuovo tracciato più difficile di quello delle passate edizioni

SERVIZIO

MONTecARLO, 30 maggio. Il gran premio monegasco, il trentaquattresimo della serie, si è appena concluso e a fatica riusciamo a raggiungere Niki Lauda. Le solite go-mitate, le solite spinte e finalmente lo intravediamo tra la solita marea di gente. Il pronostico della vigilia non è stato smentito e il pilota della Ferrari è raggiunto: è questo il quinto successo di una stagione che sicuramente sarà tinta dai colori dell'iride. Lauda sorride, appare diseso e tranquillo, il volto è appena segnato dalla fatica della corsa di Monaco. «La mia gara di testa si è svolta relativamente senza problemi, tuttavia ho trovato il percorso di quest'anno molto più difficile e impegnativo del precedente. Le chicane inserite in questa edizione dagli organizzatori hanno reso ancor più nervoso un tracciato già particolarmente duro».

È proprio questo aspetto che Lauda vuole ulteriormente mettere in evidenza. «A lla distanza — ci confessa il nu-

mero uno della Ferrari — le varianti si sono fatte sentire parecchio e alla fine sono risultate spossanti. Soprattutto nelle prime tornate ero abbastanza teso: sentivo Ronnie Peterson non molto distante da me e ciò non poteva che turbarmi. Il suo abbandono mi ha facilitato non poco le cose». Una pausa, un sorso di bibita, il solito sor-

riso per i fotografi, ancora una stretta di mano e un abbraccio e poi continuiamo la chiacchierata. Alla domanda se non pensa di avere già vinto il campionato del mondo, ci risponde cautamente: «A questo punto posso solo sperare che le prossime competizioni mi permettano di consolidare la mia posizione in classifica». Una

risposta scontata dalla quale non traspare, però, il pericolo che potrebbero costituire le seiruote della Tyrrell, macchine che anche oggi si sono comportate assai bene, ma che abbisognano ancora di qualche messa a punto prima di poter infastidire seriamente quelle della casa di Maranello.

In un angolo, di umore certamente diverso da quello del vincitore, il nostro Brambilla recrimina non poco contro la sfortuna. «Sembrava che tutto procedesse per il meglio, — dichiara il monzese — poi, all'improvviso, appena partito, la macchina ha fatto i capricci». La fortuna, probabilmente, ha cambiato strada e la sua March è andata in fumo. Regazzoni, in fatto di umore non è meno di Brambilla che non al vittorioso compagno di scuderia, è inavvicinabile. Stava rimontando in modo irresistibile, ma ha osato più del consentito e così la sua macchina è andata a baciarli il guard-rail. Pazienza.

Jean Louis Farina

Arrivo e classifica

1. NIKI LAUDA (Au) su Ferrari, 78 giri, Km. 238,411 in 1 ora 59 minuti 31", alla media di Km/h 129,321; 2. Jody Scheckter (S. Af.) su Tyrrell P31, 2 ore 00'00" 60; 3. Patrick Depailler (Fra) su Tyrrell P31, 2 ore 00'30" 71. A un giro: 4. Joachim Stuck (Rft) su March 731; 5. Jochen Mass (Rft) su McLaren M23; 6. Emerson Fittipaldi (Br) su Copersucar; 7. Tom Pryce (Gb) su Shadow; 8. due giri: 8. Jean-Pierre Jarier (Fr) su Shadow; 9. Carlos Pace (Br) su Brabham; 10. Michel Leclère (Fr) su Williams. Non hanno terminato il GP di Monaco: Alan Jones (Aus), Surtees, incidente; Carlos Reutemann (Arg), Brabham, incidente; Vittorio Brambilla (It), March, guasto sospensione poste-

riore; James Hunt (Gb), McLaren, fessione del motore; Ronnie Peterson (Sve), March, incidente; Gunnar Nilsson (Sve), JPS-Lotus, fessione del motore; Clay Regazzoni (Svi), Ferrari, incidente (classificato 14° a cinque giri); Chris Amon (Nz), Ensign, guasto alle sospensioni; Jacques Laffite (Fr), Ligier, foratura.

Classifica del campionato mondiale conduttori dopo sei prove: 1. NIKI LAUDA (Au) 51 punti; 2. Clay Regazzoni (Svi) 15; 3. Patrick Depailler (Fr) e Jody Scheckter (S. Af.) 11; 5. Jochen Mass (Rft) 10; 6. Jacques Laffite (Fr); 7. James Hunt (Gb), Gunnar Nilsson (Sve) e Hans Stuck (Rft) 8; 10. Tom Pryce (Gb) e Carlos Reutemann (Arg) 4.

Giacomelli primo nella F. 3

MONTecARLO, 30 maggio. Lauda primo nel XXXIV Grand Prix. Ma non è stata la sola corsa di questo quattro giornate automobilistiche monegasche. Terzo un italiano, Giacomo Giacomelli, come già lo scorso anno il connazionale Zorzi, ha vinto il XXVIII Grand Prix di F. 3. Mare si è aggiudicato la prima Coppa Europea Renault 5 ELP e stamane il francese Pryce il V challenge europeo di Formula Renault.



MONTecARLO — L'abbraccio di Grace e Ranieri di Monaco al trionfatore Niki Lauda.

Giancarlo Lora



Autocarri e furgoni SAVIEM: costruiti senza risparmi per far risparmiare tempo e denaro. Anche nell'assistenza.

SAVIEM, uno dei più grandi costruttori europei di veicoli industriali, offre la giusta soluzione ai vostri problemi di trasporto. Con la sua vasta gamma, presto arricchita dalla nuovissima serie "J" per il trasporto medio-pesante, SAVIEM mette a vostra disposizione la sua grande esperienza e quella della sua rete

di specialisti dislocati in tutta Italia. Perché SAVIEM, da sempre, costruisce esclusivamente veicoli industriali. I veicoli SAVIEM sono equipaggiati con i collaudatissimi motori Diesel ad iniezione diretta sistema M.A.N., apprezzati in tutto il mondo per le straordinarie doti di economia nei consumi, grande elasticità e silenziosità di marcia.

Anche i furgoni e gli autocarri SAVIEM destinati al trasporto medio-leggero sono concepiti come veri camion per garantire un'alta redditività, bassi costi di uso e manutenzione, ottima stabilità in ogni condizione di strada. In più il confort di una vettura e ottime prestazioni a pieno carico su ogni tipo di percorso. La solidità dei veicoli SAVIEM è accentuata dalla solidità del servizio di assistenza.

Chi sceglie SAVIEM può contare, anche in Italia, sull'efficienza di oltre 100 Concessionarie in grado di garantire un servizio completo, rapido, eseguito esclusivamente da personale specializzato. Il concessionario SAVIEM più vicino vi attende per una prova su strada.

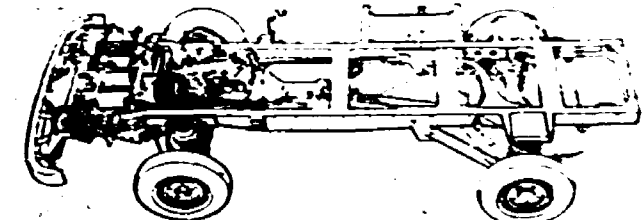
Con Saviem andate sul solido.



Queste le sedi SAVIEM in Italia.

- DIREZIONE GENERALE ITALIA: MILANO Viale Vittorio Veneto, 22 Telefono (02) 655304
- CENTRO NAZIONALE RICAMBI: ARLUNO (MI) Via Adua

- DIREZIONI COMMERCIALI DI ZONA: ARLUNO (MI) Via Adua Telefono (02) 9015051
- NAPOLI Via S.M. a Cap. Vecchia, 8 Telefono (081) 411255



Telaio SG2 diritto in lega speciale ad alta resistenza: garanzia di una lunga durata, facilità ed economia per ogni trasformazione.