Con il secondo posto a Monza Lauda ha praticamente vinto il campionato del 1977

OTTAVO TITOLO MONDIALE PER LA FERRARI

L'iride è andata al miglior binomio pilota-macchina

DALL'INVIATO

MONZA — Dunque non ci possono essere più dubbi sulla conclusione di questo campionato che premia un uomo e una macchina dimostratisi alla lunga nettamente i migliori, anche se, come prestazioni di punta, in alcune occasioni, come per esempio ieri a Monza, qualche pilota e qualche vettura hanno fatto meglio. Ma il campionato del mondo di formula uno è in definitiva una corsa a tappe, dove contano le vittorie ma anche i buoni piazzamenti. E in questi Lauda è risultato imbattibile: in 12 gare su 13 disputatesi finora (l'austriaco non ha preso parte al G.P. di Spagna), egli ha raccolto, oltre alle tre vittorie (Sudafrica, Germania e Olanda), ben sei secondi posti, un terzo ed un quinto posto. Come successi è stato superato solo da Andretti, che ha trionfato nel G.P. degli Usa West, in Spagna, in Francia e a Monza. Ma l'italo americano in classifica vanta 41 punti contro i 69 dell'austriaco. In un paio di occasioni il portacolori della Lotus ha avuto sfortuna (ma in qualcuna anche fortuna, come per esempio in Francia dove ha superato a poche centinaia di metri dal traguardo Watson rimasto senza benzina), in alcune altre è stato tradito dalla vettura e in altre ancora ha commesso imperdonabili errori. Mettendo insieme questi tre fattori il merito del binomio Lotus-Andretti è chiaramente inferiore a quello del binomio Ferrari-Lauda.

Molto più netta è la differenza tra il pilota e la Casa neo campioni e gli altri aspiranti al titolo di questo anno. Jody Scheckter, che con 42 punti è ancora secondo in classifica, si è battuto molto bene, ma la sua Wolf si è dimostrata assolutamente inferiore alla Ferrari e difatti il sudafricano ha colto due soli successi nella prima parte della stagione (Argentina e Monaco) e poi ha perso molte buone occasioni per cedimenti meccanici.

A questo punto si dovrebbe parlare di Reutemann, che dopo il ritiro di ieri è sceso al quarto posto della graduatoria, ma l'argentino, capacità a parte, ha fatto la seconda guida e quindi la sua posizione va considerata in modo particolare. Comunque Carlos, come pilota, non sembra al livello di Lauda e anche ieri, che molto probabilmente era stato autorizzato a fare la propria corsa, ha dovuto infine arrendersi all'ex caposquadra che, dopo averlo superato, ha mostrato di poter andare, anche se di poco, più forte.

Qualche parola merita infine James Hunt, non foss'altro perchè è il campione uscente. Il pilota inglese, in pratica, non ha mai dato la impressione di essere in grado di difendere il proprio titolo. In tutta la prima parte del campionato, durante la quale non ci sono state fra l'altro grandi fughe, egli ha racimolato solo 13 punti con un secondo, un terzo e un quarto posto. Poi, con l'impennata di Silverstone (primo davanti a Lauda, Nilsson e Mass), aveva dato l'impressione di poter passare alla riscossa. Ma si è trattato di un fuoco di paglia, poichè dopo la corsa britannica James non ha più ottenuto un piazzamento in zona punti.

Al contrario Lauda, proprio dall'Inghilterra ha preso il volo che lo ha portato al secondo titolo in tre anni. E qui vale fare qualche considerazione sul pilota che, senza il grave incidente del Nürburgring, avrebbe collezionato in quattro stagioni di permanenza alla Ferrari ben tre titoli (non va dimenticato che l'anno scorso, nonostante il ritiro al Fuji, Niki ha perso il titolo per un solo punto).

Adesso Niki lo vedremo ancora per sole tre volte al volante del suo bolide rosso (ammesso che vengano disputati i tre Grand Prix in programma), poi passerà su un'altra macchina, che potrebbe essere la Brabham-Alfa, la Wolf o un'altra ancora. Le doti del pilota paiono indiscutibili, ma occorrerà vedere se egli troverà l'«amalgama» con la vettura che ha trovato con la Ferrari. E' assai probabile che Niki non faccia la fine di Fittipaldi, che a Monza è precipitato addirittura fra i non qualificati, però dovrà certamente sudare per proseguire nella sua collezione di caschi iridati.

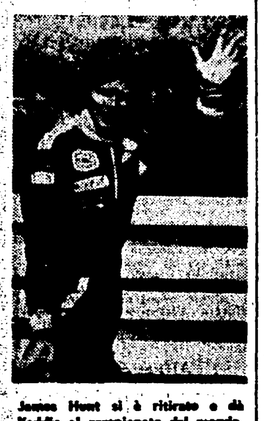
La gara di ieri ha dimostrato ancora una volta che molte, troppe macchine non reggono alla distanza e Lauda, come abbiamo visto, è oggi più uomo di «durata» che non di punta. Quindi, se non avrà una vettura che «non si rompa mai» potrà finire nel mucchio più facilmente di alcuni dei suoi maggiori avversari.

Quanto alla Ferrari, forse non le sarà del tutto facile trovare un pilota adatto all'attuale vettura come Lauda. Si parla insistentemente di Andretti che con la bellissima vittoria di ieri potrebbe aver deciso definitivamente Enzo Ferrari ad ingaggiarlo. Mario è chiaramente un pilota diverso da Niki quanto a saper calcolare le possibilità che una determinata gara gli può offrire e perciò sarà forse meno facile per la Casa di Maranello puntare al nono titolo nell'anno prossimo. Saremmo comunque lieti, nel caso Andretti diventasse davvero il nuovo alfiere della macchina del «Cavallino», di sbagliarci.

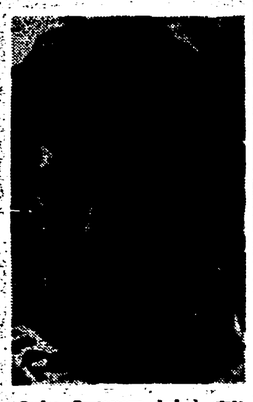
La corsa di Monza ha dimostrato due cose di cui gli organizzatori dovrebbero tenere conto: che occorrono maggiori misure di sicurezza e diciamo pure di disciplina per quanto riguarda gli spettatori; e che le tanto auspicate «chicane» se diminuiscono la velocità non diminuiscono i pericoli. I piloti, ormai, le aggrediscono in modo sempre più grintoso per cui si può tranquillamente affermare che esse svolgono sì una funzione selettiva, ma nel senso che mandano le macchine a «ruote levate».

Qui si dovrebbe chiamare in causa anche la responsabilità dei piloti, e infatti noi aggiungiamo che da qualche tempo, forse perchè è un po' che non si verificano incidenti gravi, si gioca troppo con il pericolo. Stiamo attenti: il cosiddetto «circo della formula uno» ha sempre più fortuna anche perchè il suo spettacolo è diventato meno punteggiato di eventi luttuosi. Se dovessero tornare i «tempi bui» sarebbe un grosso danno per tutti.

Giuseppe Cervetto



James Hunt si è ritirato e dà l'addio al campionato del mondo.



Carlos Reutemann ieri è stato particolarmente sfortunato.

MONZA — Andretti e Lauda sul podio a raccogliere gli applausi di un pubblico senza uguali.

L'italo-americano, felice della sua prima vittoria a Monza, non si sbottona troppo

Il vincitore forse oggi a Maranello: dalla Lotus al «Cavallino rampante»?

Esultanza ai box Ferrari nonostante il ritiro di Reutemann - Scheckter: «Il motore non ha resistito alle tremende sollecitazioni della pista» - Soddisfatto, nonostante la sfortuna, l'esordiente Giacomelli

SERVIZIO

MONZA — La solita travolgente invasione di migliaia e migliaia di spettatori scatenati mette fine al Gran Premio d'Italia di Formula 1. Un fuggi fuggi generale per non restare schiacciati dalla marea urlante. Tutti a caccia di Mario Andretti, l'americano di Nazareth nato a Montona, in Friuli, che ha fatto l'*en plein* sulla roulette di Monza.

Il pilota della Lotus, che oggi dovrebbe incontrarsi con Enzo Ferrari per discutere il suo eventuale passaggio alla scuderia modenese, ha ottenuto uno dei successi cui più teneva da quando ha iniziato a correre in Formula 1. «Sono particolarmente felice — ha detto Andretti — ma anche piuttosto arrabbiato se penso alle precedenti 4 prove del mondiale che non mi hanno fruttato alcun punto. Potevo essere, soprattutto se vincevo in Olanda, ancora in corsa per il titolo mondiale per il quale ormai non c'è più nulla da fare».

Abbiamo sollecitato l'italo-americano per fargli dire qualcosa di più circa il suo eventuale passaggio alla Ferrari: «E' ancora troppo presto per arrivare ad una conclusione. Ripeto quanto ho detto recentemente, e cioè che la Ferrari mi interessa enormemente ma che ci sono delle obiettive difficoltà per raggiungere un accordo».

Esultanza ai box della Ferrari, dove nonostante il ritiro di Carlos Reutemann hanno fatto ugualmente salti di gioia per il secondo posto di Niki Lauda. Un secondo posto che vale quasi sicuramente il titolo mondiale per l'austriaco e la marca modenese. Soltanto un'evenienza fantascientifica potrebbe togliere a Lauda il secondo titolo iridato.

Forghieri preoccupato

Ecco la dichiarazione di Mauro Forghieri, responsabile della Ferrari: «E' stata una bella corsa, con un magnifico Andretti che finalmente non è stato tradito dalla sfortuna. Per noi il secondo posto di Lauda è quanto era nei programmi. Ora Lauda va via, perdiamo un grande campione, troviamo un avversario eccezionale. L'anno prossimo non ci sarà da stare molto allegri».

Musi lunghi al box della Martini-Brabham-Alfa Romeo. Sia Watson che Stuck non hanno terminato la corsa. Sentiamo il pilota tedesco: «Fino al momento del ritiro abbiamo corso praticamente con il sistema di raffreddamento che non funzionava. Ad un certo punto è saltato tutto. La macchina di Watson sembra che abbia accusato delle noie al motore».

Carlos Reutemann, un altro sconfitto dalla sfortuna: «Stavo andando bene. In variante su una macchia d'olio che ha lasciato la vettura di Giacomelli sono scivolato senza poter più controllare la macchina». Sulla stessa macchia d'olio è finita anche la Shadow di Patrese: «Non riesco ad avere fortuna. Già prima mi ero dovuto fermare per sostituire una gomma. Poi sull'olio è finita qualunque speranza di poter terminare la corsa».

Jody Scheckter, l'unico che poteva in qualche modo mettere in forse il titolo mondiale di Lauda, ha detto: «Il motore non ha resistito alle terribili sollecitazioni della pista di Monza. Una corsa comunque molto bella e con degno vincitore». L'inglese James Hunt, campione mondiale in carica, non è stato molto fortunato. Dopo appena 24 giri ha dovuto alzare bandiera bianca. «C'è poco da fare. E' una stagione, questa, da dimenticare. Non me ne va bene una. Nelle prime battute mi è capitato un testa coda che mi ha fatto perdere molte posizioni. Quando poi stavo recuperando, sono arrivati dei problemi ai freni e alle sospensioni che mi hanno costretto al ritiro».

Poca fortuna anche per la Renault-Turbo. Il suo pilota, Jean-Pierre Jabouille, ha percorso soltanto 22 giri. Sentiamolo: «Dopo le buone indicazioni emerse nel corso delle prove ufficiali eravamo convinti di poter ottenere molto di più. Purtroppo anche questa terza apparizione in Formula 1 dobbiamo riteneria il giusto scotto da pagare al noviziato. Non è certamente facile mettere a punto una vettura di Formula 1».

Sempre guai per Brambilla

Vittorio Brambilla era molto atteso dal suo pubblico. Ma anche questa volta non gli è andata bene. Soltanto poche battute ed è scomparso subito dalla scena. «Il mio destino in questo Gran Premio d'Italia era già segnato. Dopo la rottura della mia vettura nelle prove ufficiali ho dovuto prendere il via con la monoposto con la quale Lamberto Leoni non si era qualificato. Ho capito subito che non andava. La pressione dell'olio mi ha tradito alla curva di Lesmo».

Una bella gara la stava disputando il giovanissimo debuttante Bruno Giacomelli. Il bresciano non ha terminato la gara ma ha fatto chiaramente intravvedere le sue enormi possibilità. Al volante di una vettura poco competitiva come la McLaren che gli è stata affidata è giunto ad occupare addirittura la nona posizione. Poi il motore ha ceduto seminando olio in tutta la variante. «Posso ritenermi comunque soddisfatto — ha detto il giovane pilota della scuderia Scaini —. Ho fatto una esperienza che è sicuramente interessante e che non può non giovarmi per il prosieguo della mia carriera. Ora mi aspetta la gara di Formula 1 di Imola non valida per il campionato del mondo ma che però è un'altra occasione per maturare esperienze».

Concludiamo con la dichiarazione del giovane fiorentino Luigi Calamai, vincitore della quarta e ultima prova della Coppa Alfasud Europa disputatasi nella mattinata: «Con il mio successo e quello assoluto ottenuto da "Baronio" la coppa Alfasud Europa si è risolta in un vero e proprio trionfo della scuderia Spitfire jeans alla quale noi apparteniamo. Non so ancora quello che deciderò per la prossima stagione. Con l'Alfasud comunque mi sono fatto questo anno veramente le ossa».

Paolo D'Irsina

A proposito del clamoroso divorzio Lauda-Ferrari

ANCHE NUVOLARI L'HA FATTO

Un test psicologico sottile ha atteso ieri al varco gli sportivi italiani — quella parte almeno che non detesta con sue ragioni l'automobilismo: Lauda o Reutemann? Premiare agli occhi della fantasia il ruolo del «ferrarista fedele» — come il telecronista Poltronieri ha definito lo argentino, o quello della bravura sciolta ormai da vincoli di marca? Il figlio di un tedesco e di un'italiana di Castellazzo Bormida — come abbiamo appreso ieri alla TV — emigrati tanti anni fa nel sud America, o il gentiluomo austriaco dal cognome più familiare che sta per dare un clamoroso addio alle vetture moderne?

Per giri e giri si sono visti i due compagni-rivali correre vicini, dopo che Reutemann in partenza aveva inutilmente tentato di fare il furbo e gli era andata male perchè lo starter aveva inopinatamente ritardato il segnale (e solo Regazzoni l'aveva fatta franca). Ma poi, già superato da Lauda, si è visto Reutemann uscire di strada insieme con Giacomelli e Patrese a una «variante» dove si era sparso olio sull'asfalto: è stato il momento più emozionante della telecronaca, ma anche la fine, in quella forma, dei test che ci tormentano.

Forse però il test vero era un altro, ancora più indiretto: non tanto «più» Lauda o «più» Reutemann, ma soprattutto «più» o «meno» al gelido Lauda. Per i più appassionati, quelli direttamente presenti a Monza, il dilemma si poneva addirittura in forma cruda: applaudire o fischiare? Un test di civiltà. Bisogna dire che la maggioranza ha applaudito.

Una certa risposta nazionalistica aveva spinto qualcuno negli ultimi tempi a collocare Lauda nella categoria degli ingrati perchè sta per abbandonare i colori del cavallino rampante. Sembrava di sentire certe signore lasciate sole dalla cameriera: «Dopo tutto il bene che le avevo fatto...». Il ruffianato scrittore Alberto Bevilacqua in un suo articolo sul Corriere della Sera era arrivato a chiedere al lettore — come argomento decisivo — «Nuvolari l'avrebbe fatto?», come dire che Lauda non ha la stoffa per entrare nell'empireo del mito.

Displace per Bevilacqua e per il mito, ma la risposta è sì, Nuvolari l'ha fatto. Quando si accorse negli anni immediatamente precedenti la guerra che le Alfa Romeo erano irrimediabilmente superate sotto il profilo tecnico dalle concorrenti tedesche, Nuvolari non esitò a passare all'Auto Union. Il suo grande rivale Achille Varzi aveva fatto altrettanto, nonostante che la sua origine sociale lo mettesse al riparo, proprio come oggi Lauda, dal cambiare colori per soldi.

Proprio prima della trasmissione in diretta del Gran Premio, del resto, si è visto in una sorta di retrospettiva storica proprio Nuvolari nel 1938 al volante della grossa macchina tedesca. E Poltronieri a farne subito un merito, perchè così il campione manteneva aveva dimostrato di sapere controllare anche quel mostro per la prima volta dotato di motore posteriore (l'ingegner Porsche si presentava in quegli anni per la prima volta).

Nuvolari dunque l'ha fatto; e pure era italiano, eppure è ugualmente diventato materia di mito, argomento oggi addirittura di dischi polari; perchè a Lauda non dovrebbe essere concesso di dimostrare di sapere portare alla vittoria anche una Brabham-Alfa dopo le Ferrari? Dopotutto affronta un'incognita più dubbia di quella che a suo tempo affrontò Nuvolari.

★

Qualche settimana fa a Rimini Adriatico (Gran Premio automobilistico di Formula 2) la telecamera aveva continuato a inquadrare per errore durante quasi metà della gara un corridore che aveva avuto un incidente e stava per essere doppiato, credendo il primo e non i tre che si batterono per il primato con una lotta appassionante e ricca di colpi di scena. I protagonisti erano pervicacemente sottratti ai telespettatori e invano Poltronieri per decine di minuti aveva cercato di richiamare l'attenzione dell'operatore, o almeno quella della regia. Niente di niente, fino alla fine.

Domenica scorsa, in altro settore sportivo, si era arrivati al primato mondiale: quello di Francesco Moser; ma anche della Rai-TV che non aveva trasmesso l'avvenimento in diretta. Gli sportivi che avevano potuto, erano ricorsi alla televisione svizzera, che faceva il suo dovere anche senza avere candidati rossocrociati alla vittoria.

Ieri la TV italiana si è un po' riabilitata. E' riuscita ad essere presente abbastanza bene in tutte le fasi cruciali della corsa. Quando si è visto Lauda trascinare lento sulle macchie d'olio un giro dopo l'uscita di strada, si è capito che in quel momento stava rinunciando alle residue possibilità di vittoria, ma si è anche avuta conferma di quale sia la sua forza: quella di non perdere mai la testa.

Sembra però incredibile che tanti anni dopo le imprese di Nuvolari, la RAI non sia ancora riuscita a rinnovare (nè gli anni scorsi nè quest'anno) il problema di un buon collegamento tra il telecronista in cabina e quello al box. Bisognerà chiedere aiuto ai giapponesi?

Quelli che decisamente sono rimasti un gradino più indietro rispetto ai confratelli nel mondo sono l'autodromo di Monza e l'indisciplina degli sportivi italiani.

Quanto al primo, stretta dalla diuturna disputa se essere sfruttata o meno, la società che lo gestisce non arrischia più lavori di un certo impegno. Le tribune sono rimaste di dimensioni di altri tempi. La capienza generale è insufficiente. Si arriva al punto che centinaia di appassionati vanno giorni prima con assi e tubi Innocenti a costruirsi tribunette private, per la famiglia e gli amici, con scorta viveri, la damigiana del vino e forse un pensiero affettuoso per il Genio Civile.

Ieri intanto si sono avuti un morto e dei feriti per il crollo di un cartellone pubblicitario preso d'assalto dagli spettatori che cercavano di conquistarsi un migliore punto di osservazione.

Quanto al costume sportivo, le invasioni di massa della pista, che ogni anno da Monza le telecamere esibiscono, sono certamente uniche nel mondo e non mancheranno di confermare, appunto nel modo, certi giudizi sul conto dell'Italia che la conformante regolarità delle automobili Ferrari potrebbe invece tendere in qualche modo a disegnare.

q. b.

L'italo-americano ha fatto il vuoto

Mario Andretti alla grande nel G. P. d'Italia

Moltissimi i ritirati, tra cui tutti gli italiani, Scheckter, Hunt, Reutemann e Jabouille con la nuova Renault - Pubblico strabocchevole

DALL'INVIATO

MONZA — Niki Lauda e la Ferrari sono virtualmente campioni del mondo: con il secondo posto conquistato nel 48° Gran Premio d'Italia, dietro al velocissimo Mario Andretti, l'austriaco ha posto a modo suo, in una gara ricca di colpi di scena, una definitiva ipoteca sul titolo iridato 1977. I 27 punti di vantaggio sul sudafricano Jody Scheckter chiudono definitivamente la lotta per il primato: il pilota della Wolf, infatti, potrebbe raggiungere il rivale solo vincendo le ultime tre gare, e a condizione che Niki non realizzi nemmeno un punto. Ipotesi, come è facile capire, inverosimile.

Anche qui a Monza Lauda è stato fedelissimo al suo copione, impostando la gara sulle grandi capacità di resistenza della sua Ferrari e aspettando, come sempre, che eccessiva irruenza e motori fragili eliminassero i principali concorrenti. Come si può facilmente desumere dalla cronaca della gara.

Il via viene dato sotto uno splendido sole, in condizioni atmosferiche ideali, con la sola eccezione della temperatura un po' troppo elevata. Il Gran Premio è stato preceduto da un'applauditissima esibizione della pattuglia acrobatica delle Frecce Tricolori, che riempivano il cielo di Monza di colori e frastuoni almeno pari a quelli che imperversavano a terra.

All'abbassarsi della bandierina, i 24 bolidi si lanciano furenti, con un fragore insopportabile, verso la prima variante, quel diabolico contorcimento della pista che ha il compito di districare la matassa metallica e di rallentare un poco la velocità media. Lo unico che alla chicane non arriva è Laffite: la sua Ligier Matra si ferma dopo 100 metri, sputando uno sbuffo di vapori d'olio e accettando di mettersi in moto solo dopo qualche minuto di gran daffare dei meccanici. Jody Scheckter prende il comando con decisione; attaccati ai suoi tubi di scarico seguono Hunt, Andretti, Regazzoni, Reutemann, Lauda, Mass, Brambilla e Watson.

Le macchine transitano davanti al traguardo una attaccata all'altra, cambiando convulsamente traiettoria per cercare di prendere la scia di chi precede e farla perdere a chi segue. Scheckter conduce sempre, ma alle sue spalle si piazza Andretti, mentre i due ferraristi, che hanno condotto gran parte della corsa quasi a braccetto, superano Regazzoni e si incollano alla McLaren di James Hunt.

E subito comincia la lunga serie di ritiri e di colpi di scena. Al terzo giro si ferma Watson, uscito di strada alla prima chicane dopo essersi urtato con un'altra macchina: lo irlandese è abbonato al ritiro, la Brabham-Alfa Romeo pure. Tutto regolare, verrebbe da dire.

Nel giro successivo va arrosto il motore della Lotus di Gunnar Nilsson, subito imitato da quello della McLaren di Brett Lunger, con accompagnamento di fumo e fiamme. Due giri dopo spacca il motore Vittorio Brambilla, neppure quest'anno fortunato sulla pista di casa. E si arriva al decimo giro: Andretti prende decisamente il sopravvento e porta la sua nera Lotus davanti alla Wolf di Scheckter, grazie a un sorpasso da brivido alla curva parabolica. Non mollerà più il comando sino alla fine.

Intanto James Hunt, protagonista di una gara guascona e concertante, svirgola una traiettoria a Lesmo e perde quattro posizioni; dalle retrovie si fanno luce Alan Jones (Shadow) e Hans Stuck, (Brabham-Alfa Romeo).

Al ventesimo giro passano nell'ordine Andretti, Scheckter, Reutemann, Lauda, Stuck, Jones, Hunt, Mass e Regazzoni. Tre giri dopo Jody Scheckter vede sfumare le sue residue speranze nella lotta per il titolo: l'8 cilindri Cosworth della sua Wolf si inceppa irreparabilmente; la stessa sorte tocca al Renault 6 cilindri Turbo di Jabouille.

La compagnia comincia a farsi molto ristretta, mentre Andretti va a spasso con la sua imprendibile Lotus e aumenta il distacco sui due piloti del Cavallino ramoante. C'è chi si ferma, come Patrese, Keegan e Jarier, e poi ritorna in pista e si ributta nella bolgia con animosità incredibile. E così si vede Jarier piazzarsi davanti a Reutemann e impedirgli di passare per una decina di giri; l'argentino lo minaccia con il pugno, ma quello niente. Finalmente, con grande soddisfazione dei ferraristi (piloti e pubblico), il francese manda a pallino anche il suo motore ed è costretto a farsi da parte definitivamente.

Al trentadueesimo giro, mentre anche la seconda Brabham-Alfa, quella di Stuck, tira gli ultimi sospiri, dietro al fuggiasco Andretti passano Reutemann, Lauda, Jones, Mass, Regazzoni e Peterson. A questo punto c'è una nuova disavventura di James Hunt: fermo ai box da dieci giri, l'estroso britannico decide di ritornare in gara, forse per divertirsi o per intrattenere il pubblico. Parte in tromba ma non riesce a fare neppure un chilometro: forse perchè premuto da Reutemann, prende diritta la chicane (responsabile di parecchie superiore negative della giornata) e questa volta si ferma definitivamente.

L'ultimo colpo di scena al trentanovesimo giro. Giacomelli, autore sino a quel momento di un'ottima corsa (era in nona posizione), si sente scoppiare il motore dietro la schiena proprio all'uscita della famigerata chicane. La McLaren del giovane debuttante si capovolge in una pozza di sabbia e lascia finire tutto il suo olio in mezzo alla pista. Reutemann, Patrese e lo stesso Giacomelli, in un pauroso carosello di testa coda, finiscono fuori, lasciando andare Andretti verso la vittoria e l'imperturbabile Niki Lauda verso il suo secondo titolo mondiale, e l'ottavo per la Ferrari.

Praticamente la gara è finita qui: i nove superstiti che tagliano il traguardo sono Andretti, Lauda, Alan Jones, Mass, Regazzoni, Depailler, il belga Neve, il britannico Keegan e il buon Laffite, che è partito cinque minuti dopo gli altri ma almeno è arrivato sino in fondo. Gran tripudio della folla (centocinquantamila, di cui ottantottomila paganti, diciottomila tra forze dell'ordine, uomini di servizio e giornalisti, il resto a scrocco), grandi spruzzate di champagne e sventolii di berrettini da parte di Andretti, Lauda e Regazzoni, che festeggia il suo insperato quinto posto con una festosa bisboccia sul palco d'onore.

Finalmente un po' di silenzio, perchè tale si può chiamare — in confronto all'infernale ruggito dei motori — il boato della folla, rotto solo da qualche sirena di ambulanza: si sa, nella ressa, c'è sempre qualcuno che resta calpestato, o schiacciato contro le reti metalliche; è il prezzo da pagare all'entusiasmo. Prezzo certo inferiore, comunque, a quello pagato in mattinata dal giovane morto nel crollo del cartellone pubblicitario della Gulf.

Il machiavellico Niki, dunque, ce l'ha fatta anche stavolta. Non manderà in delirio la folla con spericolati sorpassi, ma mentre gli altri finiscono nel prato o sfondano il motore, lui arriva sempre in fondo. La gente discute dei meriti e dei demeriti dei virtuosi del trecento all'ora, mentre ritorna a casa, a passo d'uomo, nelle interminabili code di automobili. Dai centesimi di secondo si passa alle ore di esasperante imbottigliamento. Ma nessuno si lamenta.

Michele Serra

A «Baronio» la Coppa Alfasud Europa

Luigi Calamai, 24 enne di Borgo S. Lorenzo e appartenente alla scuderia fiorentina «Spitfire Jeans», si è aggiudicato l'ultima prova della Coppa Alfasud Europa disputatasi a Monza nella cornice del Gran Premio d'Italia. Così come era già successo a Kassel-Calden, dove si impose «Baronio», a Digione (vittoria del parmense Franco Piroli) e a Zeltweg, dove ancora «Baronio» ebbe la meglio su tutti gli avversari, anche a Monza sono stati i piloti italiani a menare la danza senza che per austriaci, francesi e tedeschi ci fosse nulla da fare.

Lo schieramento di partenza della finale vedeva allineate 36 Alfasud con 12 piloti italiani, 7 tedeschi, 6 francesi e 5 austriaci. In prima fila Schermi e «Baronio», i vincitori delle due batterie di qualificazione, 14 i giri di corsa pari a 81,200 chilometri. Bella partenza di «Baronio», che insieme a tutto il gruppo fa l'andatura. Ben presto le posizioni si delineano. In testa un gruppetto formato da «Baronio», Calamai, Drovandi, Schermi, più indietro seguono il tedesco Weber e Orlandi mentre al centro delle posizioni duellano Valvassori, Bonnal, Gratas, ecc. Fino al decimo giro le posizioni restano praticamente immutate. Al decimo giro si ritira «Baronio», tradito dal motore della sua Alfasud.

La volata conclusiva si risolve con lo spunto vincente di Luigi Calamai che precede sul traguardo Drovandi, Schermi, Orlandi, Tuzzi e Valvassori. Sei italiani perciò ai primi sei posti, un trionfo vero e proprio. Con questa gara cala il sipario su questa prima edizione della Coppa Alfasud Europa risoltasi comunque con il successo del romano «Baronio» grazie alle vittorie di Kassel-Calden e Zeltweg.

Classifica quarta prova Coppa Alfasud Europa: 1. Luigi Calamai in 34'48"44 media 139 e 867 km. orari; 2. Drovandi a 31/100; 3. Schermi a 5"04; 4. Orlandi a 17"92; 5. Tuzzi a 19" e 96; 6. Valvassori a 29"13; 7. Gratas (Germania) a 29"28; 8. Valentini a 29"92; 9. Cangioni a 30"05; 10. Delestoret (Francia) a 39"68.

Classifica finale Coppa Alfasud Europa: 1. «Baronio» punti 36; 2. Calamai p. 17; 3. Piroli p. 10; 4. Schermi p. 7; 5. Lemeteyer (Francia), Kaufner (Austria) e Drovandi p. 6.

Ordine d'arrivo e classifica mondiale

Classifica del quarantottesimo Gran Premio d'Italia:

1. MARIO ANDRETTI (Lotus 78) km 301,600, pari a 52 giri, in ore 2'30"20, media km 120,644; 2. Niki Lauda (Ferrari) in ore 2'32"30 a 2"10; 3. Alan Jones (Shadow), in ore 2'32"35 a 5"05; 4. Jochen Mass (Shadow) in ore 2'32"38; 5. Clay Regazzoni (Ensign) in ore 2'32"45; 6. Patrick Depailler (Tyrrell 36), in ore 2'34"32; 7. Patrick Neve (Williams March) a 2 giri; 8. Jacques Laffite (Ligier-Matra) a 2 giri; 9. Roger Keegan a 4 giri.

RITIRATI: Ian Scheckter al 44.o giro; Reutemann, Giacomelli e Patrese al 43.o; Stuck al 32.o; Hunt al 29.o; Depailler al 25.o; Redman al 24.o; Jabouille al 22.o; Jarier al 20.o; Brambilla al 6.o; Lunger al 5.o; Nilsson al 4.o e Watson al terzo.

Giro più veloce: il 32.o di Andretti in 1'30"10 alla media oraria di km 120,004.

Classifica del campionato mondiale di Formula 1:

1. NIKI LAUDA (Au), punti 69; 2. Jody Scheckter (Sudafrica) 42; 3. Mario Andretti (USA) 41; 4. Carlos Reutemann (Arg.) 35; 5. James Hunt (GB) 29; 6. Jochen Mass (Ger. fed.) 26; 7. Gunnar Nilsson (Sve) 20; 8. Jacques Laffite (Fr) e Alan Jones (Aus.) 19; 10. Hans Stuck (Ger. fed.) 17; 11. Emerson Fittipaldi (Bra) 12; 12. Patrick Depailler (Fr) 10; 13. John Watson (GB) 9; 14. Brett Lunger (Usa.) 7; 15. Carlos Pace (Bra.) 6; 16. Vittorio Brambilla (It.) 5; 17. Patrick Tambay (Fr.) e Clay Regazzoni (Svi.) 3; 19. René (It.) e Jean Pierre Jarier (Fr.) 1.