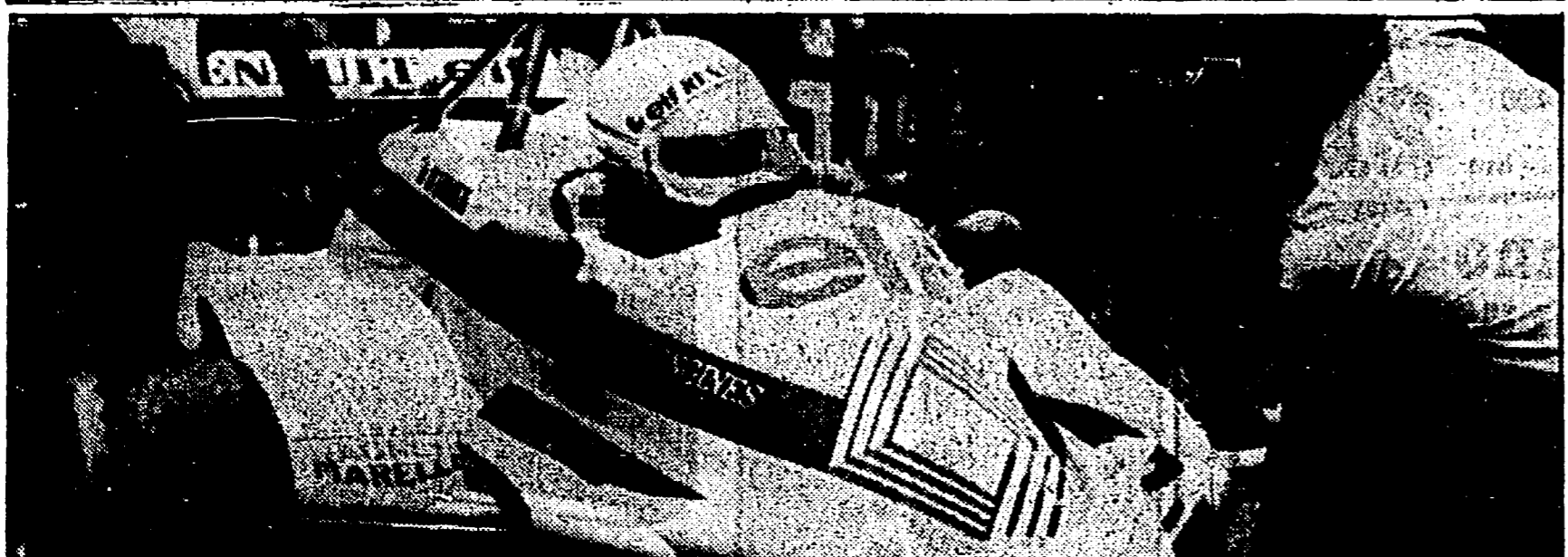


Prevista l'affluenza di oltre centomila spettatori per assistere al G.P. d'Italia di Formula 1 (TV ore 14.30)

Renault-turbo: un nuovo record a Monza

Regazzoni pronostica Laffite e Piquet mentre la Ferrari lamenta dei problemi

Arnoux, l'alfiere della Régie, partirà in «pole position» - Formidabile Reutemann che ha fatto registrare la seconda migliore prestazione - Pironi ottavo e Villeneuve nono



La griglia di partenza

- | | |
|---|---|
| 16) ARNOUX (Francia)
Renault 1'33"457 | 2) REUTEMANN (Argentina)
Williams 1'34"140 |
| 15) PROST (Francia)
Renault 1'34"274 | 20) LAFFITE (Francia)
Ligier 1'35"262 |
| 11) JONES (Australia)
Williams 1'35"359 | 5) PIQUET (Brasile)
Brabham 1'35"449 |
| 7) WATSON (Irlanda)
McLaren 1'35"557 | 28) PIRONI (Francia)
Ferrari 1'35"596 |
| 27) VILLENEUVE (Canada)
Ferrari 1'35"927 | 23) GIACOMELLI (Italia)
McLaren 1'37"019 |
| 11) DE ANGELIS (Italia)
Lotus 1'36"158 | 12) MANSELL (G.B.)
Lotus 1'36"210 |
| 22) ANDRETTI (USA)
Alfa Romeo 1'36"296 | 6) REBAQUE (Brasile)
Brabham 1'36"472 |
| 25) TAMBAY (Francia)
Ligier 1'36"515 | 8) DE CESARIS (Italia)
McLaren 1'37"019 |
| 3) CHEEVER (Italia)
Tyrrell 1'37"180 | 32) JARRER (Francia)
Osella 1'37"264 |
| 18) DALY (Irlanda)
March 1'37"303 | 29) PATRESE (Italia)
Arrows 1'37"335 |
| 9) BORGUDD (Svezia)
ATS 1'37"807 | 4) ALBORETO (Italia)
Tyrrell 1'37"912 |
| 24) HEITON (G.B.)
Toleman 1'38"012 | 14) SALAZAR (Cile)
Ensign 1'38"053 |

Dal nostro inviato
MONZA — Le Renault sono riuscite, ieri all'autodromo di Monza, a mantenere la «pole position» conquistata venerdì pomeriggio. René Arnoux ha migliorato ancora il record della pista lombarda dove oggi si correrà, sulla distanza dei 50 giri, il Gran Premio d'Italia, tredicesima prova del mondiale di Formula 1. Ha girato nel tempo «folle» di 1'33"457. Anche il compagno di squadra Alain Prost ha migliorato la sua prestazione di qualche centesimo di secondo. Comunque, questa volta, non è riuscito a rubare la pole position all'alfiere dei turbo francesi. «Ho rotto una bandella, la mia Renault era diventata ingiungibile. Non ho più potuto girare. Un fatto è curvo e riguarda il direttore sportivo, Jean Sage — e cioè che le Renault hanno raggiunto una affidabilità eccezionale. Assisteremo quindi al 134° 40. Ma il suo distacco da Arnoux rimane sempre superiore al secondo. «Questo non mi preoccupa — ha commentato il pilota argentino — perché deve correre su Nelson Piquet. Arnoux non mi disturba». Alan Jones, il campione del mondo partirà oggi in quinta posizione. Nella mattina aveva rotto il motore. Salito sul muletto, si è scatenato. La Williams quindi ha ottenuto due buoni risultati. Probabilmente sta uscendo dalla crisi che l'acconcia dal Gran Premio di Francia.

Al team della Brabham, visti i tempi della Williams, c'e-

rano visi preoccupati. Nelson Piquet ha perso due posizioni. Una anche il suo compagno di squadra, Hector Rebaque. A Piquet abbiamo riferito il pronostico di Regazzoni. «Clay è troppo buono — ha risposto il pilota brasiliano — perché non ha saputo che abbiamo preso un secondo da Reutemann e due da Arnoux. È un risultato che fa paura. Monza è soprattutto adatta ai motori turbo. La mia Brabham è una macchina molto versatile. Non mi resta che attendere l'errore fatale di Carlos in gara. Lui deve attaccare, io posso fare l'attesa. Le Ferrari non hanno mai deluso a Monza, ma non mi preoccupano. Invece ieri al box del team di Maranello regnava lo scetticismo. Gilles Villeneuve perdeva quattro posizioni. Pironi

lasciava a terra la nuova 126 K e saliva sul muletto. Riusciva così a mantenere, con qualche difficoltà, i risultati di venerdì pomeriggio. «Siamo abbastanza soddisfatti — ha commentato il direttore tecnico Mauro Forghieri — anche se non abbiamo ancora raggiunto l'affidabilità delle sospensioni. Non ho comunque difficoltà a dire che oggi possiamo puntare alla vittoria. I turbo girano bene. Le bandelle sono migliori. Quindi, la speranza di arrivare tra i primi non è campata per aria».

Oltre alla Renault, quella che ieri ha impressionato gli osservatori è stata la rimonta di Jacques Laffite. Risultato a metà classifica il giorno prima, ieri è riuscito a classificarsi al quarto posto. Il motore Matra girava in modo eccellente. La

vettura vista in curva era perfettamente schiacciata a terra. «Non sono ancora escluso dal mondiale — ha detto Laffite — e se non mi manda fuori pista qualcuno, lascerò Piquet e Reutemann a bocca asciutta. Dovranno fare i conti con me. Come mai ieri il suo rendimento è stato superiore a quello di venerdì? — Abbiamo curato molto le sospensioni — ha risposto l'alfiere della Ligier.

Compiuti ieri 29 anni, Bruno Giacomelli ha fatto un exploit. È risalito dal 18° al 10° tempo. Ha recuperato ben tre secondi al giro. «Venerdì avevo rotto il motore — spiega il pilota bresciano — e sono stato costretto ad usare il muletto. Ieri sono salito sulla mia Alfa Romeo abituale. I risultati sono subito arrivati. È necessaria ancora qualche piccola regolazione. Comunque è già una gran bella macchina». Che vi dicevo — aggiunge l'ingegner Carlo Chiti — È bastato cambiare le gomme, mettere quelle da gara, ed è avvenuto il miracolo. Bruno Giacomelli è risultato quindi il migliore degli italiani. La pattuglia azzurra nel complesso ha deluso: Elio De Angelis è undicesimo, Riccardo Patrese è precipitato al ventesimo posto («È insano guidare con questo sospensorio», ha dichiarato). De Cesaris lontano nove lunghezze dal suo compagno di squadra, John Watson («Però sono contento di correre», ha spiegato), Michele Alboreto in fondo alla griglia di partenza («Ricordate che sono un pivele in Formula 1 e quindi se mi classifico è già un successo, ha ammesso»). Siegfried Stohr non correrà («Gli inglesi mi hanno trattato malissimo. Tutti per Patrese», è stato il suo amaro commento).

Ultime notazioni: s'è qualificata per la prima volta una Toleman sponsorizzata dagli italiani. Infine la Arrow ha licenziato Stohr e ha ingaggiato il fratello di Gilles Villeneuve, Jacques.



La classifica mondiale

1) Carlos Reutemann	Punti 45
2) Nelson Piquet	45
3) Alan Jones	34
4) Alan Jones	33
5) Alain Prost	28
6) Gilles Villeneuve	21
7) John Watson	21
8) René Arnoux	11
9) Nelson Piquet	11
10) Riccardo Patrese	10
11) Eddie Cheever	10
12) Elio De Angelis	10
13) Didier Pironi	7
14) Nigel Mansell	5
15) Mauro Surro	5
16) Mario Andretti	5
17) Patrick Tambay	1
18) Andrea De Cesaris	1
19) Selm Borgudd	1
20) Eliseo Salazar	1

Sergio Curi
NELLA FOTO IN ALTO: ALBERTO ASCARI in un Gran Premio d'Italia degli anni cinquanta; ARNOUX al box dopo aver stabilito il nuovo record.

«Per un pilota, Monza è come Wimbledon per i tennisti, e la Scala per i musicisti. È il massimo». Lui, Gigi Villoresi, popolare campione meneghino, la pista di Monza la conosce bene. Vi ha gareggiato con i grandi del volante come Nuvolari, Fangio, Ascari e Moss. Ha guidato le Maserati, le Ferrari, e la Lancia. Ora, a 72 anni, è proprietario di una concessionaria d'auto a Milano nel comune di Sesto San Giovanni.

«Perché Monza esercita ancora tanto fascino? — «Forse perché è il più vecchio circuito del mondo. Forse perché il vincitore diventa automaticamente agli occhi della gente un grande campione. Monza è una pista facile. Per questo diventa difficile risultare più bravo degli altri».

«Com'era la sua Monza? — «Monza è la pista eterna, non cambia mai. I piloti tengono sempre l'acceleratore ben schiacciato. Il pubblico è rimasto lo stesso. È sadico, cattivo. Vuole l'incidente. Si assiepa ancora alla prima variazione dopo le tribune. È il punto più pericoloso».

«Lei ha smesso di correre 26 anni fa. Da allora qualcosa

Intervista con un campione del passato

Villoresi: «I soldi hanno finito per rovinare tutto»

deve pur essere cambiata. «Certo, ma in peggio. È mutato l'ambiente delle corse. Una volta si discuteva tra gentiluomini. Oggi siamo alla guerra fra bande. Gli sponsor fanno il bello e il cattivo tempo. Allora non poteva succedere perché le nostre tute dovevano essere candidhe, immacolate. Neppure una scritta. Eravamo onesti, ma imbecilli».

«Perché? — «Perché non avevamo capito che solo la pubblicità ti rende miliardario. Oggi corri tre anni in Formula uno e ti



puoi permettere macchine di lusso, yacht, ville a Montecarlo. Io invece devo ancora lavorare a 72 anni».

«Signor Villoresi, passiamo alle macchine. — «Che pena, sono tutte uguali. Vince chi ha trovato il marchingegno giusto. I più furbi sono gli inglesi. Colin Chapman è un vero mago. Ha inventato la minigonne e la sua Lotus ha trionfato con facilità nel 1978. Il merito è solo suo. Andretti non c'entra. Su quella macchina sarebbe arrivato primo anche un tassistino del Duomo di Milano».

«Quali sono i migliori? — «Al primo posto metto Villeneuve. Ferrari lo paragona a Nuvolari. E ha ragione. Chi lo ritiene solo uno sfasciacchine, è un tonto».

«E dopo Villeneuve? — «Mi piacciono Patrese e Reutemann. Però vede, non è più il costruttore che sceglie i piloti, ma sono gli sponsor che conducono il mercato. Anche Ferrari deve ricordarsi che sui suoi bolidi è scritta la parola Fiat. Ai miei tempi, se un pilota voleva, trovava subito lavoro. Altrimenti c'era sempre una bicicletta da cavalcare».

«Anche lei ripete la solita tiritera: «ai miei tempi...» — «Giovannotto, io dico pane al pane e vino al vino. Ai miei tempi era così. Poi i soldi hanno rovinato tutto».

«Allora dov'è tutta l'atmosfera delle corse? — «Che atmosfera e atmosfera. Per il pubblico solo Monza conserva il vecchio fascino. I piloti invece preferiscono il profumo dei dollari. La formula uno "l'è tita 'question de danee"».

S.C.

«I miei 29 anni di motori»

Bruno Giacomelli racconta le tappe e i sacrifici della sua carriera - Dal primo motorino alla F1 - «Sono contento»

ieri ho compiuto 29 anni. Sono uno dei piloti di formula uno. E sono contento. Ho raggiunto il massimo dei miei sogni. Tutti hanno brindato. Mi davano tante pacche sulle spalle. Solo mia madre è uscita prima per tornare a Brescia, dove abita.

Già a 10 anni, i motori esercitavano un fascino particolare su di me. Ne ho fatta di strada. Però mi fermo ancora a chiedermi perché questa fortuna è capitata proprio a me? La gente pensa: però quel Giacomelli, chissà cosa bitta i soldi. Non sa i rischi che corro. Non sa le difficoltà per arrivare in formula uno e rimanerci. La concorrenza è spietata. Non sa che nessuno ti paga se non vali.

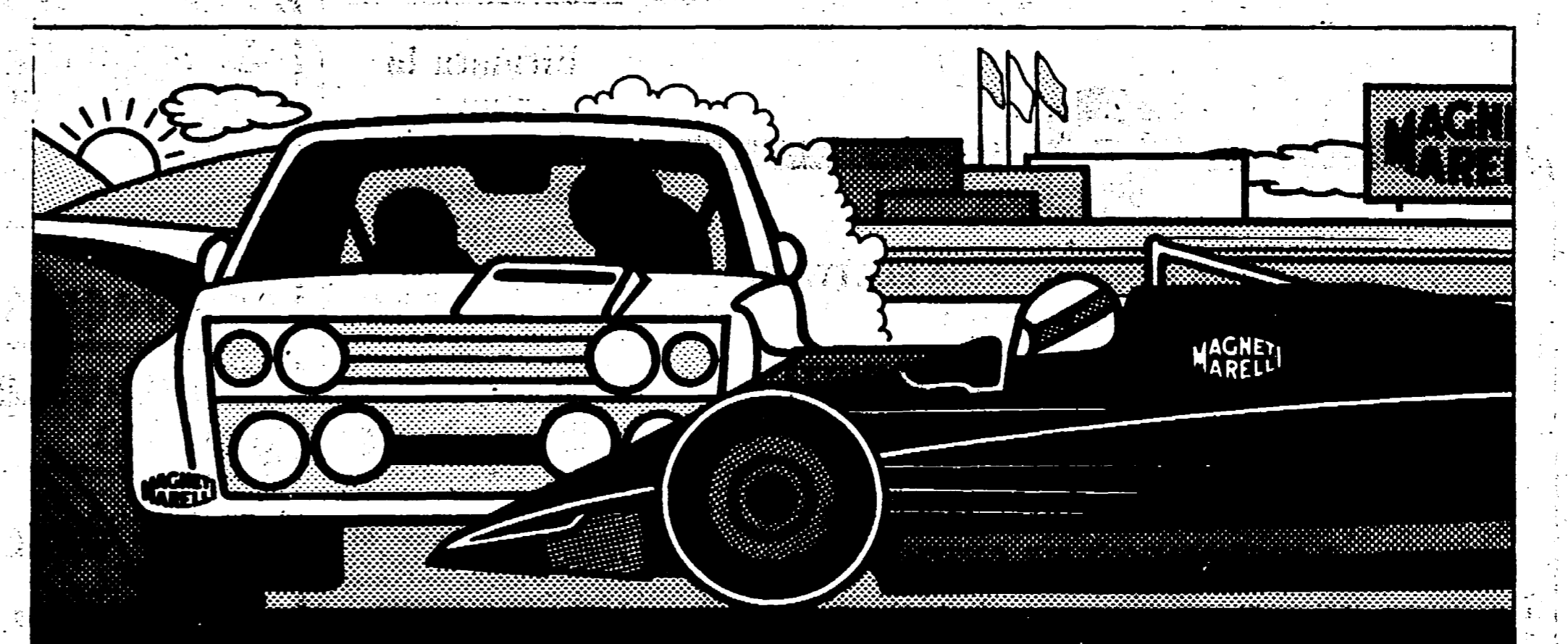
Io ho cominciato dalla gavetta. Corro con le motociclette. Poi, a 19 anni, presa la patente, ho iniziato a gareggiare con le macchine. I miei genitori non erano d'accordo. Ho puntato i piedi: «Vol avete fatto le vostre scelte. Lasciatemi fare il mestiere che ho scelto. Voglio vivere facendo il pilota».

La sera non andavo a ballare, i vestiti eleganti non mi interessavano. Le prime mance le ho spese per comprarmi i fili, ultimo modello del motorino. Tutti gli anni venivo a Monza a vedere il Gran Premio d'Italia. Una notte ho dormito sotto le tribune. Mi sono beccato una polmonite. Le macchine mi piacevano. Il rumore dei motori mi esaltava. Riuscivo a conoscere i piloti dal casco. Erano i miei idoli. Per questo comprendo la «pazzia» dei più giovani che da due notti dormono per terra qui all'autodromo di Monza.

Ora faccio parte dei migliori piloti del mondo. Ho 29 anni e sono contento. Non mi interessa se parto nelle prime o nelle ultime file. L'importante è essere arrivato in formula uno. Forse, perché sono bravo? Non lo so. Ho corso in formula Italia. L'ho vinta. Poi sono emigrato in Inghilterra. Sapevo di dover correre nella tana del lupo. Gli inglesi sono fortissimi. Vincere la formula 3 è stato, per me, difficile e piacevole. Stavo salendo tutti i gradini della carriera automobilistica. La March mi ha assunto per la formula 2. La mia gara più bella è stata quella di Montecarlo. Ho trionfato, guidando con una mano sola e il record è durato tre anni. Su 12 gare, ho fatto otto primi posti.

Eccovi il mio curriculum. Penserete forse che ero cosciente dei miei mezzi. No, ho tentato e mi è andata bene. Non sono un presuntuoso, ho solo dato, e sempre, il meglio di me stesso. Oggi corro a Monza. Sarò contento di vincere. Ci tengo in modo particolare a questo Gran Premio, perché sono italiano. Però, è sicuro, è una gara come tante altre. Le emozioni le lascio a chi vive di ricordi. Io ho solo 29 anni e sono contento.

Bruno Giacomelli



LE CORSE SONO IL NOSTRO BANCO DI PROVA. INSOSTITUIBILE!

Con l'esperienza delle competizioni sportive

MAGNETI MARELLI

produce in serie per l'auto di tutti i giorni

plex 201 un efficiente e collaudato sistema di accensione elettronica "senza contatti".

Una buona candela è sempre necessaria al motore di ogni auto. Ma per avere una marcia in più e consumare qualche litro in meno oggi ci vogliono plex 201 e candele Magneti Marelli.

- partenze immediate a freddo
- il massimo rendimento del motore in città e in autostrada
- miglior sfruttamento e lunga vita delle candele
- risparmio di carburante
- assenza di manutenzione
- si monta in pochi minuti senza modifiche

...candele, batterie, equipaggiamenti elettrici ed elettronici

MAGNETI MARELLI

contributo tecnologico al progresso dell'auto