

ARGENTINA 7 giorni dopo

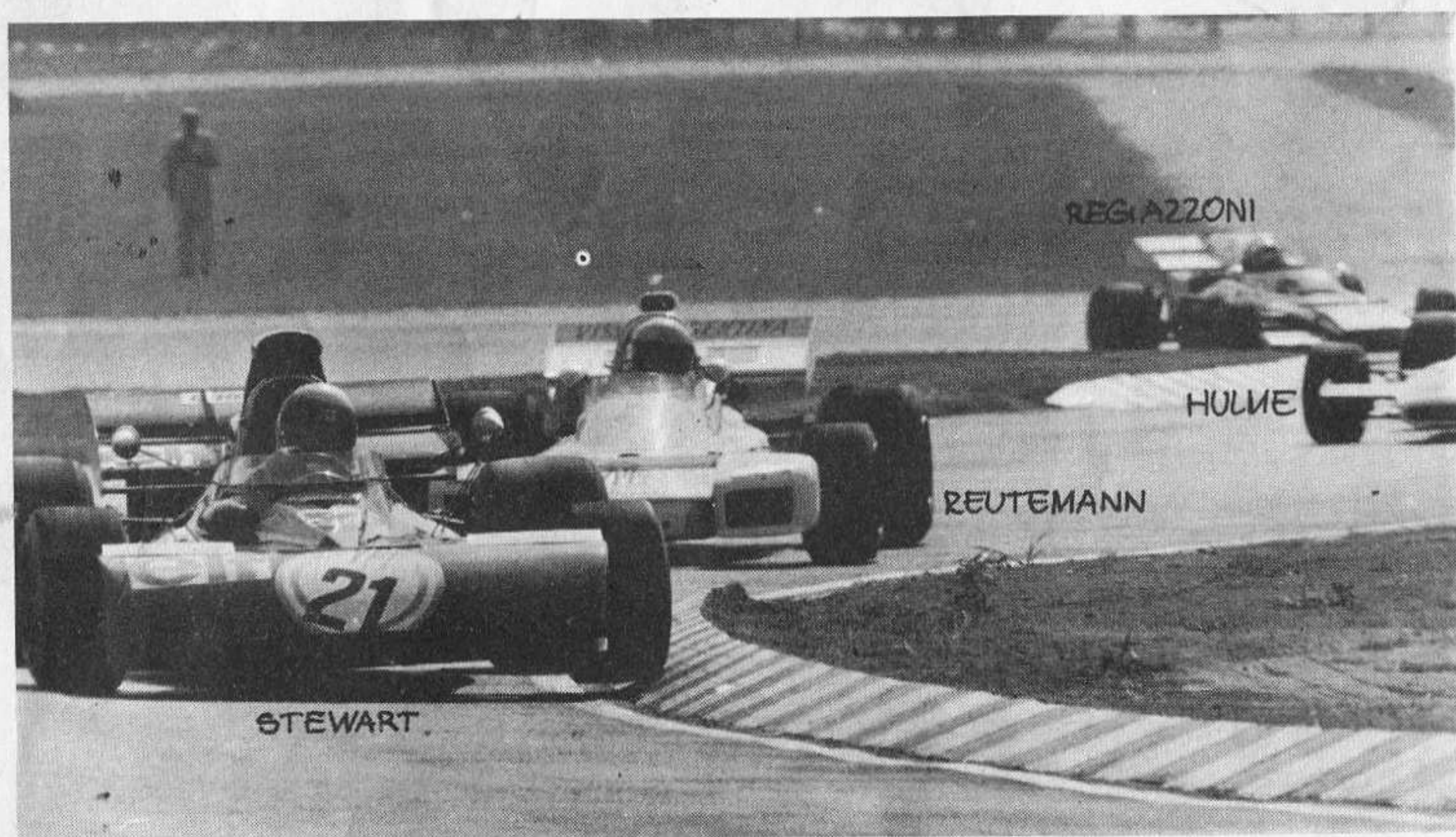
Nelle foto sopra, vediamo da sinistra le vetture schierate sulla linea di partenza, quindi la partenza, con il bellissimo scatto di Hulme (seminascosto da Stewart) e di Revson (dietro a Reutemann). Nella terza foto, vediamo Andretti già in difficoltà, affiancato dalla Surtees di Schenken che era nella fila dietro di lui

POTEVA DAVVERO REGAZZONI

il dubbio



Tutte le gare automobilistiche lasciano dietro di sé dei dubbi, specialmente un Gran Premio di Formula 1. In quello che ha aperto la stagione '72, il Gran Premio d'Argentina, il dubbio comunque non riguardava chi avrebbe vinto, dato che la superiorità di Stewart è stata costante dal primo all'ultimo giro. Il dubbio, semmai, riguarda quello che avrebbero potuto fare le Ferrari, se ad esempio non si fosse corso nel circuito-toboga n. 9, che con la sua tortuosità ha evidenziato le qualità di accelerazione del Cosworth 8 cilindri. Ed in particolare, è rimasta la curiosità di sapere come si sarebbe comportato Regazzoni se non avesse dovuto subire l'imprevisto handicap del giornale che gli ha tappato il radiatore, portandogli l'acqua a 120° e l'olio a 140°. Regazzoni ha dovuto rallentare, pregiudicando le sue possibilità. In questa sequenza, vediamo lo svizzero della Ferrari nelle fasi di gara in cui ancora non aveva subito questa singolare penalizzazione.

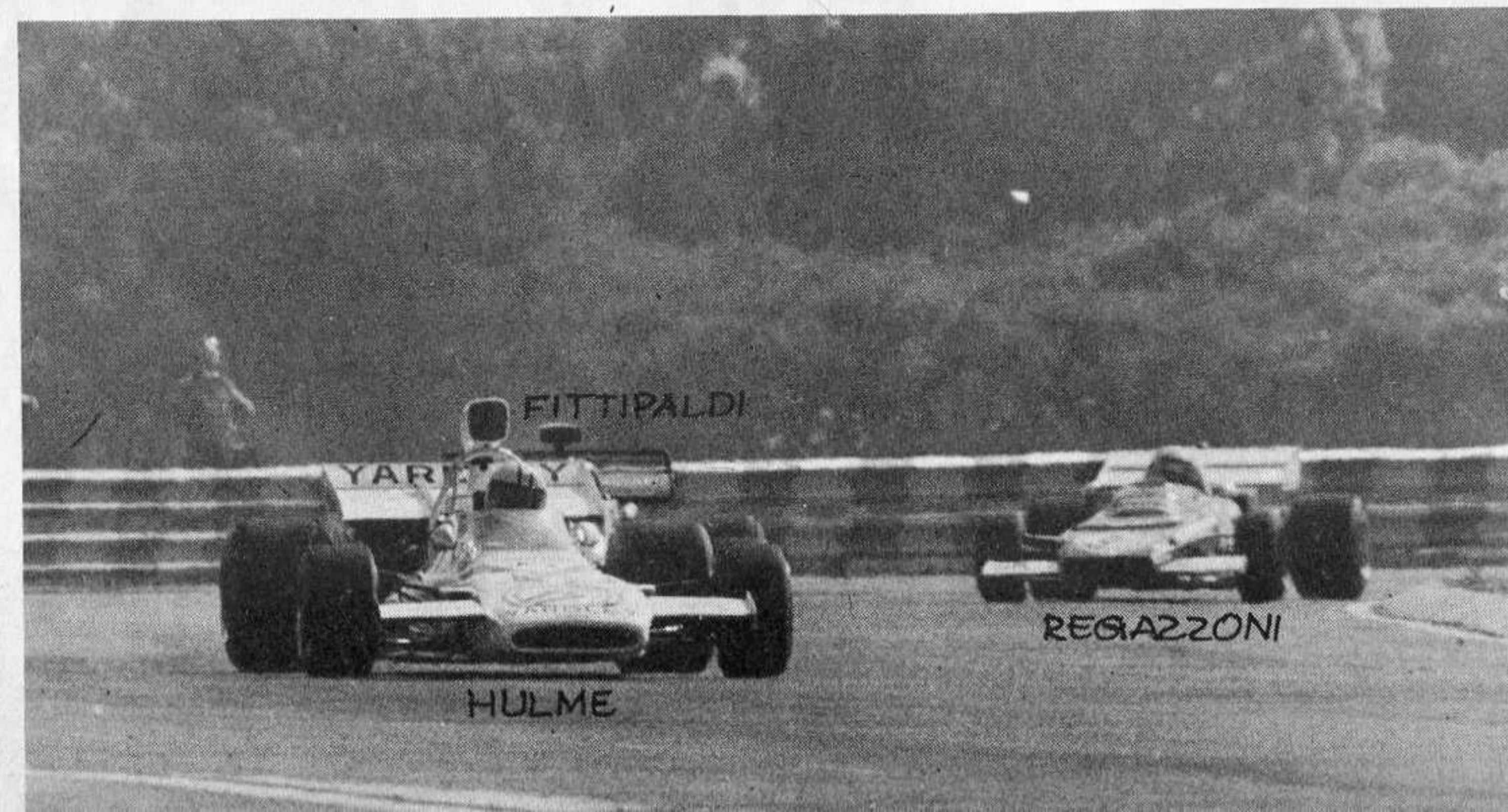
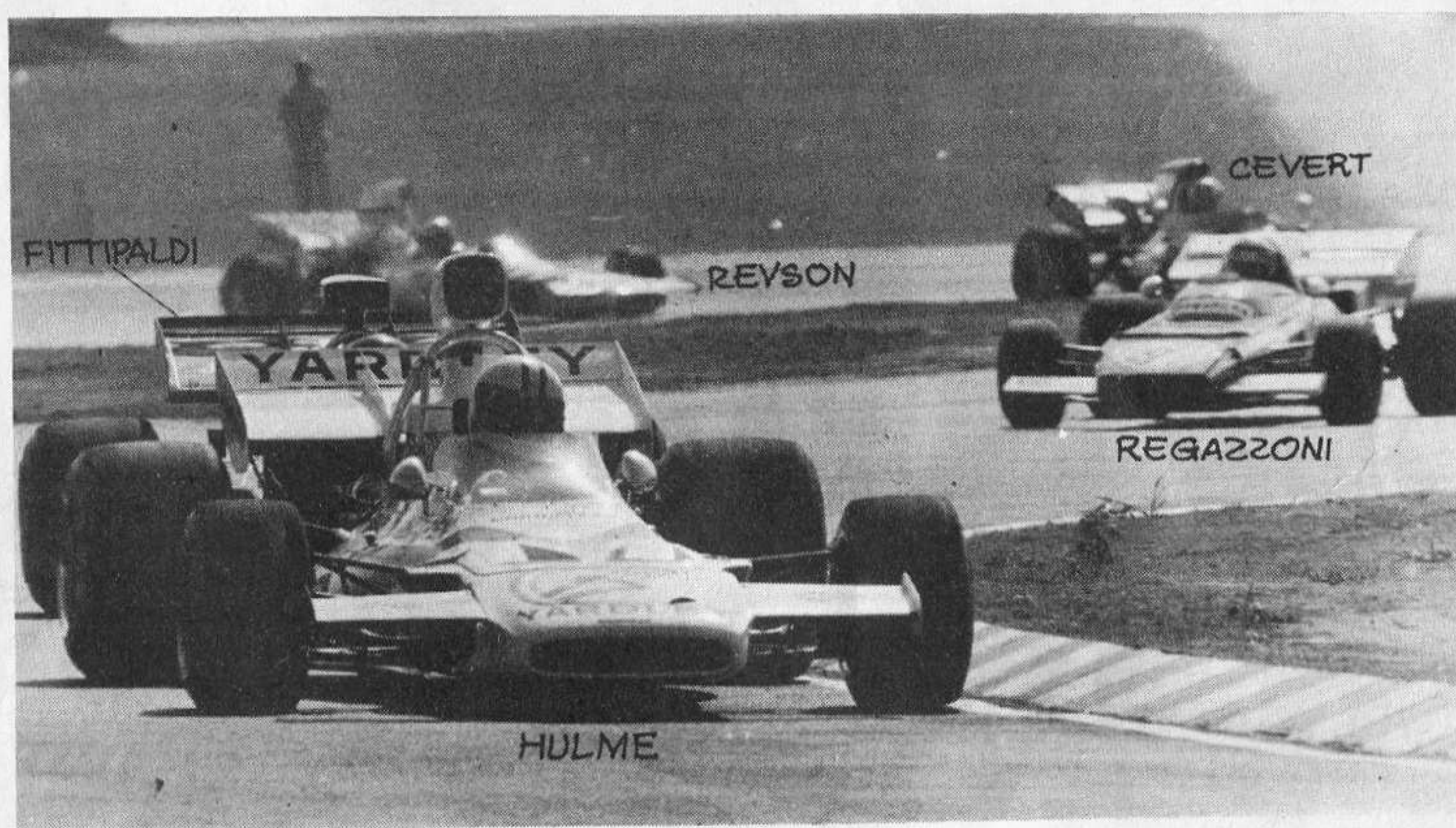


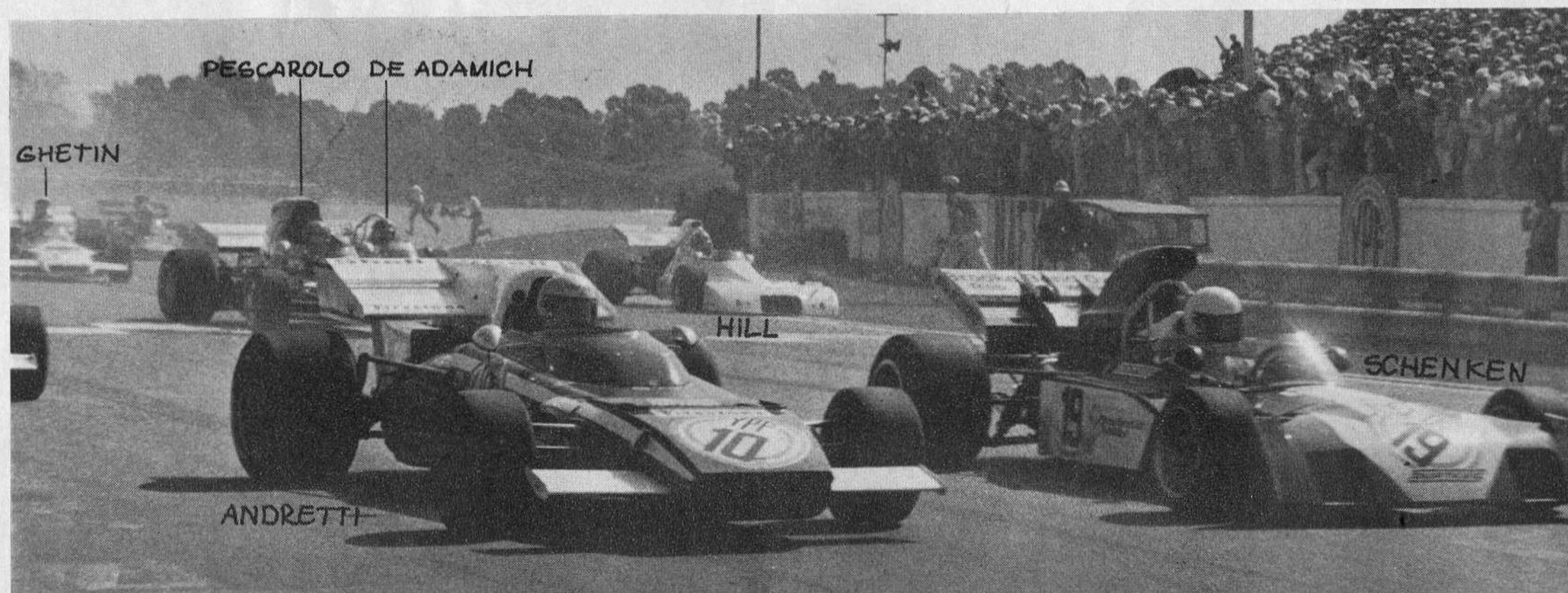
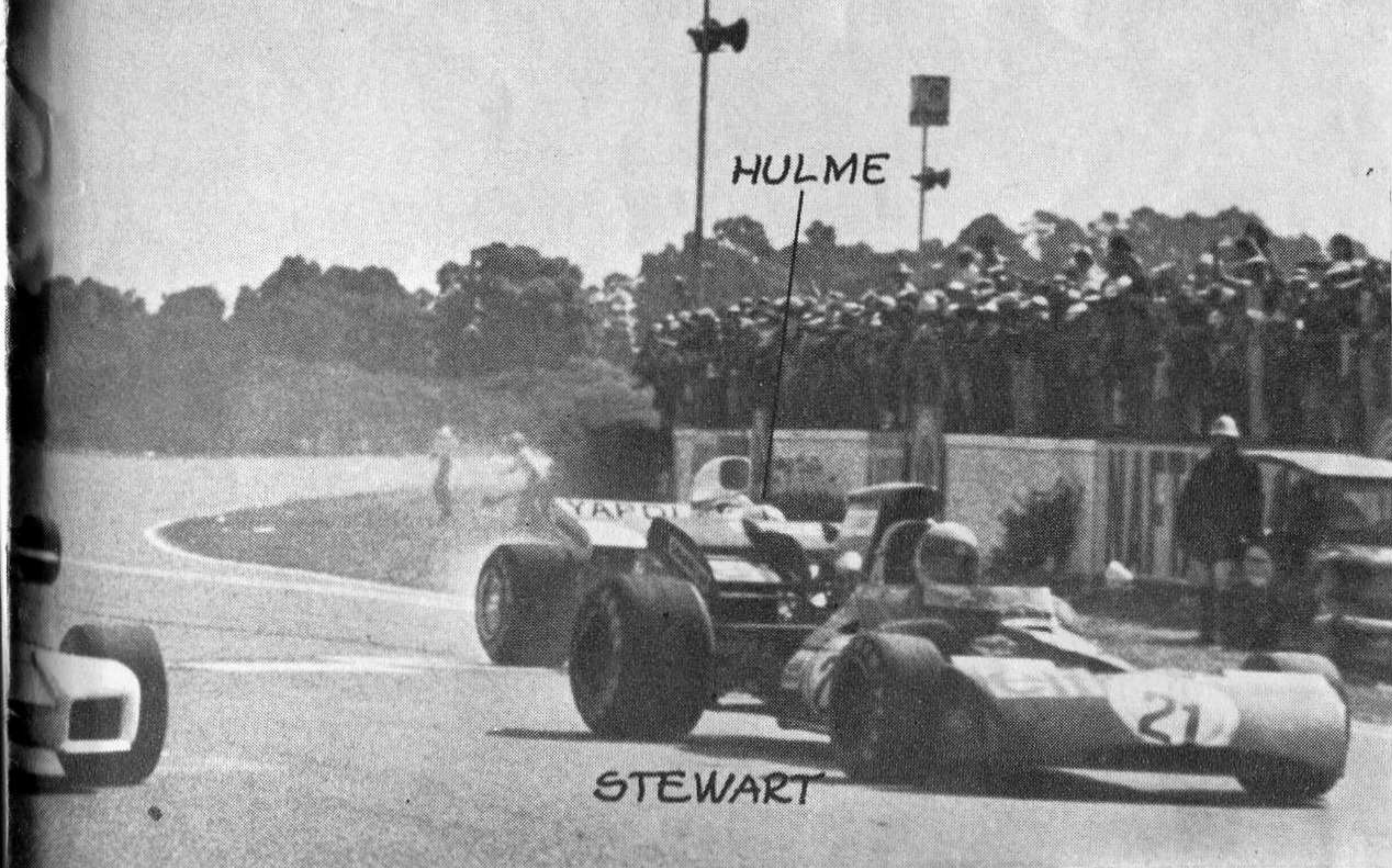
Qui sopra, alla fine del primo giro ecco le posizioni: Stewart, Reutemann, Hulme, Fittipaldi e finalmente Regazzoni, che ha alla sua ruota Peterson, seguito a sua volta da Cévert e da Revson. I primi due hanno già un leggero vantaggio e Reutemann è incollato a Stewart che da parte sua è passato a condurre fin dalla prima curva



A parità di... calore

Nelle foto a sinistra, vediamo in alto Stewart e Reutemann nella parte mista del circuito di Buenos Aires. Al centro, ecco sopraggiungere Hulme con a ruota Fittipaldi, e quindi Regazzoni, leggermente staccato, seguito da Peterson (fuori quadro), Cévert e Revson. Sotto, siamo ancora nella curva che immette sul traguardo, e l'obiettivo inquadra ancora il gruppetto in lotta dietro i primi due. A destra, qualche giro dopo, ecco Hulme e Fittipaldi che hanno riagganciato Stewart e Reutemann, mentre Regazzoni non ha tenuto la loro ruota. Al centro e sotto, ecco arrivare Regazzoni, che da parte sua si è scrollato di dosso sia Peterson che François Cévert



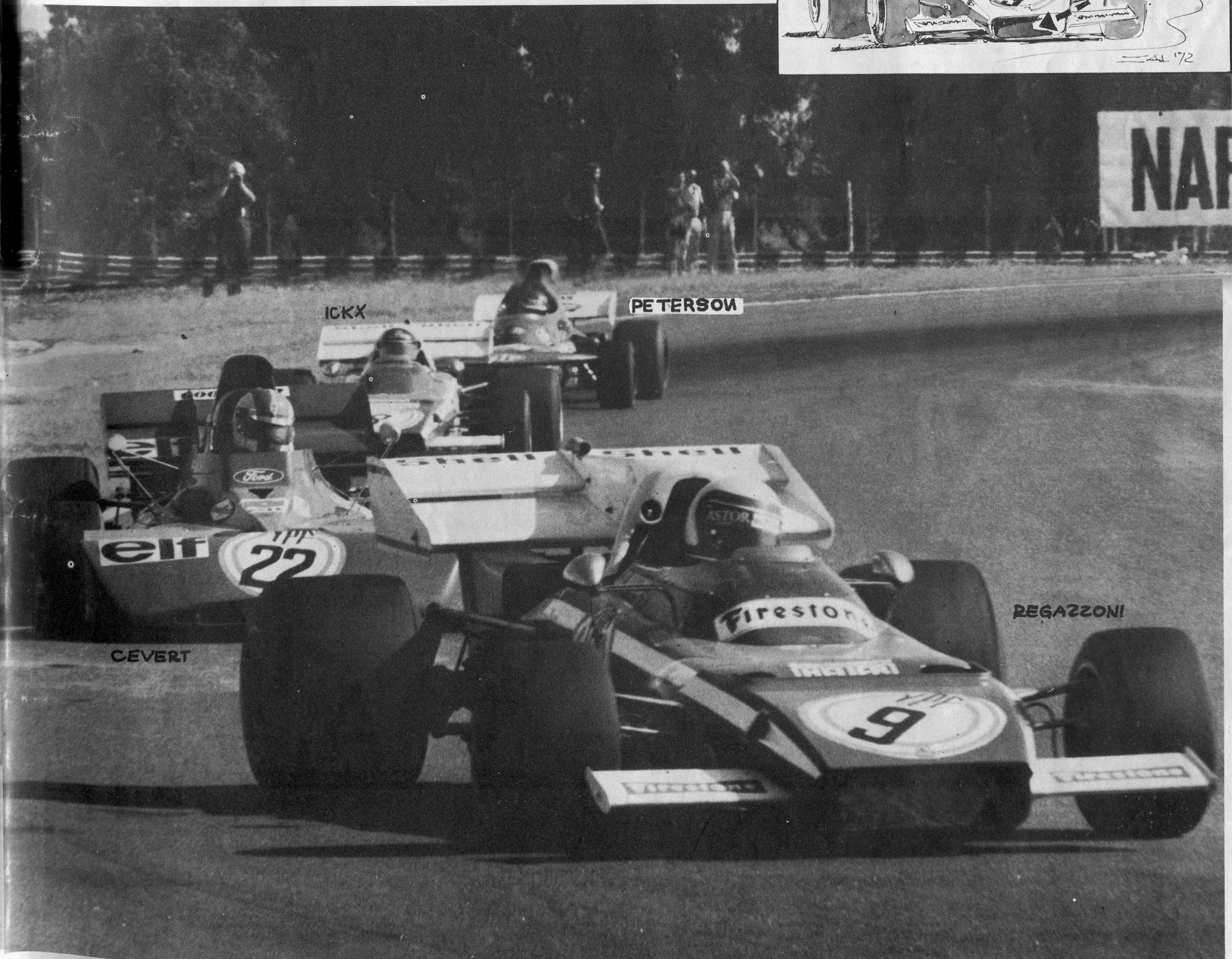
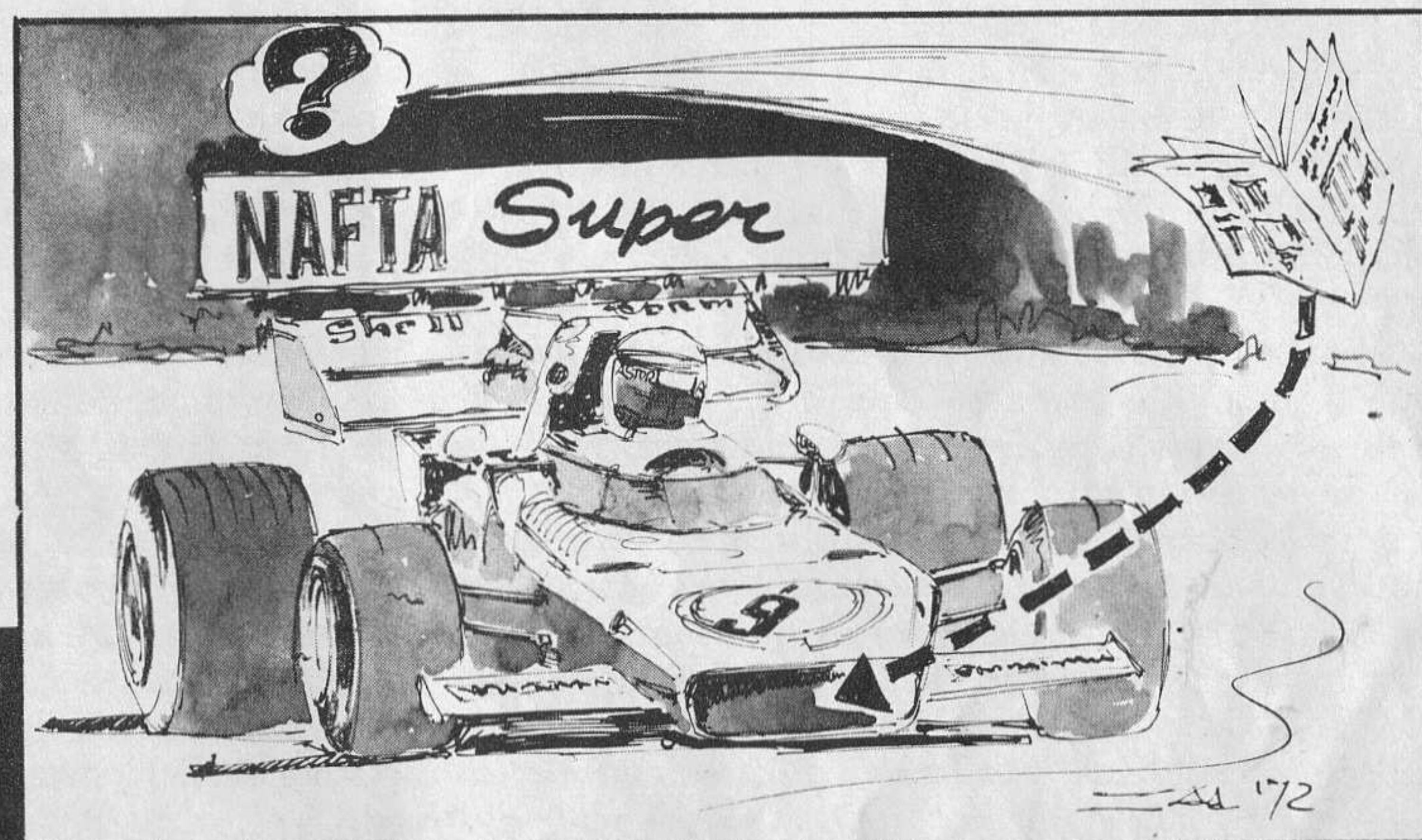


SPERARE di tenere (meglio)

TESTA a STEWART?

Nella foto grande sotto, ecco Regazzoni con il radiatore vistosamente ostruito da un foglio di giornale, che ha già dovuto rallentare, ed ha ora alle calcagna la Tyrrell di Cévert, mentre si fa sotto anche Ickx che ha superato Peterson. Qui sotto, la ricostruzione dell'episodio così com'è apparsa su Autosprint

del giornale



Chi è Carlos REUTEMANN
il nuovo idolo d'Argentina

Cominciò a correre con una FIAT turismo

E' arrivato alla ribalta, prepotente, con quell'1'12"46 ottenuto sulla pista n. 9 di Buenos Aires sabato scorso, nell'ultima giornata di prove del G.P. Argentina. Uno scarto di vantaggio persino sul grande Stewart, che poi in corsa ha ridimensionato il rivale che gli era costato una fischiata iniziale prima del via da parte dei tifosi argentini, convinti della grande speranza. In verità quel tempo l'hanno fermato solo i cronometri della direzione corsa; su nessun altro orologio dei boxes le lancette avevano dato quel risultato. Così come le avarie di gomme, accusate in corsa dalla sua Brabham, non hanno certo niente a che fare con i « sabotaggi » denunciati dai giornalisti (tifosi) di Baires. Con tutte le « agevolazioni » casalinghe, comunque Carlos Reutemann (come ha dimostrato l'hanno scorso in F. 2) sarà certo l'uomo nuovo di questo mondiale 1972 piloti, cominciato già così vivacemente.



Carlos Reutemann è l'« uomo nuovo » del panorama mondiale della Formula 1, dopo la sua magnifica prestazione con la Brabham BT 34 al Gran Premio d'Argentina. Reutemann si è fatto le ossa in Europa, correndo per due stagioni il campionato europeo di Formula 2

potevo pensare di fare un gran risultato. Poi ero scoraggiato perché molti non avevano capito cosa fosse stata veramente la mia stagione in Europa. Così sono partito per arrivare in fondo alla gara come meglio potevo. Invece la macchina andava bene, io mi trovavo bene, gli altri rompevano, e così sono arrivato terzo... Che fortuna! Subito dopo la corsa tutto era cambiato: si erano già trovati i soldi per una altra stagione in Europa e le macchine nuove venivano ordinate immediatamente. Sono ritornato sapendo che un anno di esperienza avrebbe dato i suoi frutti ».

Antenati europei serenità argentina

Reutemann, è di origine europea e, anche se con antenati italiani e svizzero-tedeschi, si sente argentino e degli argentini ha tutta la meravigliosa calma e serenità. E' nato a Santa Fè il 12 aprile 1942 e non ha cominciato a correre giovanissimo, anche se la passione per le automobili lo seguiva fin dai banchi di scuola. « Ho studiato dalle monache, in collegio, terribile... » Forse è per questo che ha un'aria tanto seria, così seria che anche sua moglie, che lo conosceva di vista fin da quando erano bambini, pensava che fosse un tipo noioso. Invece è un tipo tenace, di quelli che quando si mettono un obiettivo in testa, a tutti i costi lo devono raggiungere.

« Ho ricevuto per anni e anni dei meravigliosi mazzi di fiori, pian-

te, tutte senza un biglietto di accompagnamento. Io non capivo proprio chi potesse essere a mandarmi » dice Mimicia, sua moglie. « Mai avrei pensato a lui anche perché era fidanzato ufficialmente (con un'altra naturalmente) e sembrava il tipo di non accorgersi neppure che esistevano altre ragazze. Ma un giorno viene da me e mi dice: tu ricevi molti fiori vero? E io gli rispondo: e tu come lo sai? Quando mi disse che era lui a mandarmi fu una sorpresa così grande che non impiegai più di qualche secondo a capire che era l'uomo giusto ».

Le sue prime corse le fece a 23 anni, su di una Fiat 1500 turismo e ci mise poco a diventare popolare; vinse ben 15 gare e il suo nomignolo « El Lole », che si portava dai banchi di scuola, divenne noto in tutta l'Argentina. Alla fine dell'anno aveva vinto anche il campionato e il suo patrocinatore — un agente Fiat di Santa Fè — volle portarlo in monoposto. Comprò un telaio De Tomaso e vi montò un motore Fiat 1500 (120 HP) da usare in quella che gli argentini chiamavano posposamente « F. 1 ».

Con questa macchina corse anche nel '67 ma le soddisfazioni vennero sempre più dalle gare Turismo, disputate con la fedele Fiat nella classe 1600. Nel '68 ebbe per la prima volta l'esperienza di potenze consistenti coi 320 HP delle Ford Falcon da Turismo Carretera della squadra ufficiale: « I piloti stanno bene in Argentina, perché con queste gare da turismo e coi prototipi corrono nelle squadre

ufficiali e guadagnano tanti soldi da non aver voglia di venire in Europa a rischiare la propria fama ». In questi anni Reutemann era entrato a far parte del ristretto gruppo dei piloti affermati e, quando in occasione della famosa Temporada '68 dominata da de Adamich, Brambilla e dalle Dino, gli organizzatori affittarono le due Tecno dell'inglese Ron Harris da affidare a due piloti locali, designati da una giuria di giornalisti, Reutemann fu uno dei candidati.

Designato dai giornalisti

« Avevano scelto Oscar Franco, Nasif, Di Palma, Cacho Fangio, Marinovich e me; ci convocarono all'autodromo di Buenos Aires per fare una prova a cronometro su di una Brabham F. 3 di quelle che il team argentino aveva usato nella stagione europea: avrebbero dovuto selezionarci in due, in base ai tempi su cinque giri. Ero molto emozionato con tutti che stavano a guardarci per vedere chi andasse meglio. Io però non ebbi problemi e guadagnai il diritto a una delle F. 2, mentre l'altra andò a Marinovich. Solo che quelle non erano macchine! » (E sappiamo che ha ben ragione, perché quelle due Tecno mandate in Argentina in condizioni miserabili erano state uno scandalo).

« Non era assolutamente possibile correre perché i motori non andavano più e le macchine erano

Gabriela Noris

Lo scorso anno, in un articolo di metà stagione sulla F. 2, avevamo scritto che Reutemann era demoralizzato e che forse nel '72 sarebbe ritornato nella sua « fazenda » in Argentina ad allevare bestiame e a coltivare frumento. Ma Carlos, dopo aver letto il pezzo, aveva detto: « No, non è vero che tornerò in Argentina, io l'anno che viene sarò in Europa con la F. 1. E' che in certi momenti mi sento demoralizzato perché l'Argentina è lontana e gli argentini non sanno che le corse qui sono molto difficili, molto combattute. Sentono la radio, la TV, leggono i giornali e vedono solo i risultati: se sono arrivato primo, bravo, se sono secondo già non sono più nessuno, ma cosa vuoi, bisogna aver pazienza... ».

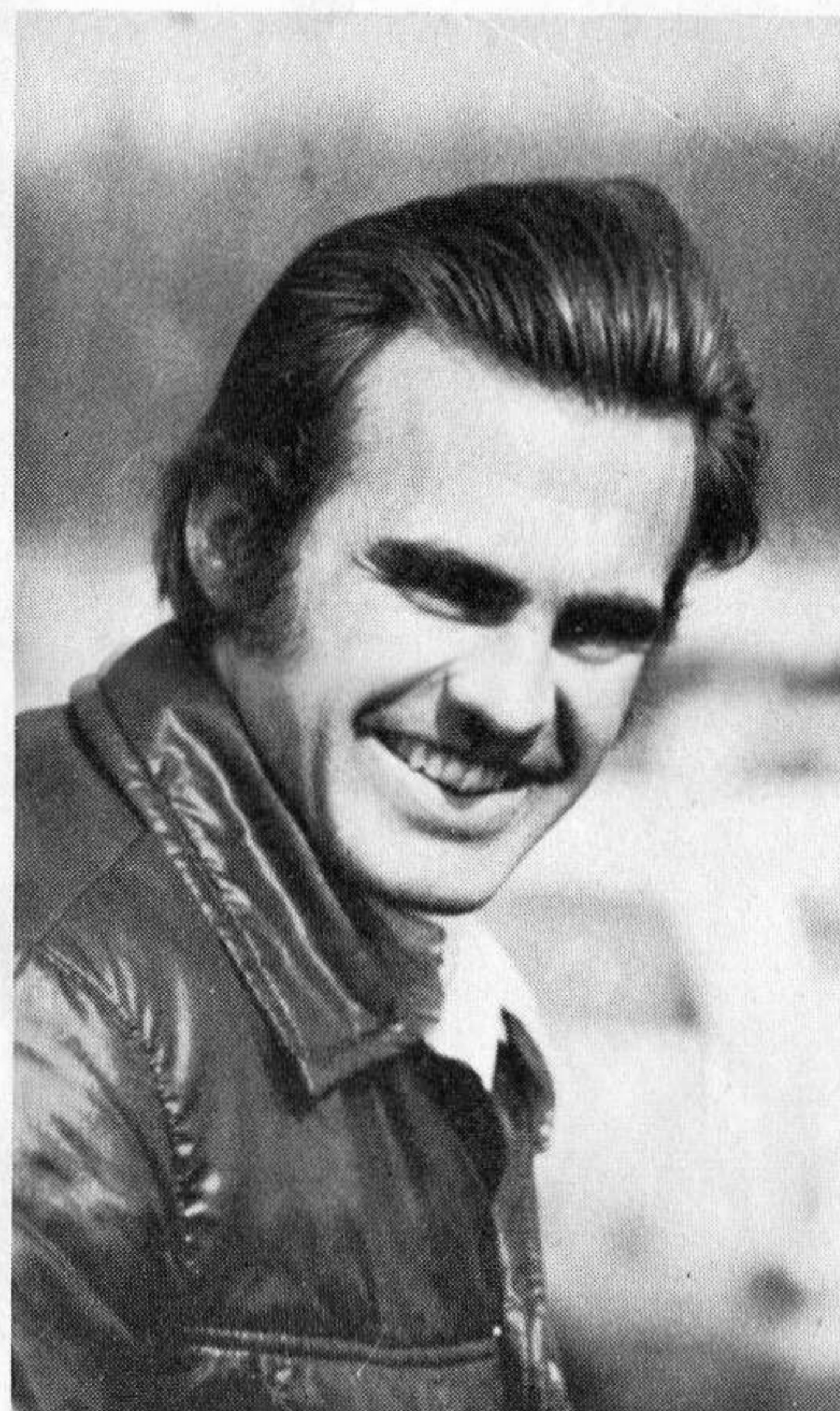
L'« escalation » comincia in Europa

E sono state proprio la pazienza e la capacità di vedere le corse sempre con un occhio al traguardo finale a permettere a Reutemann di fare una splendida stagione europea di F. 2. Dopo i piazzamenti sono venute anche le vittorie, e gli argentini hanno finalmente smesso di dubitare delle sue capacità. Ma il problema, che sembrava risolto, si è ripresentato oggi, capovolto, perché ora, dopo le prodezze del suo primo G.P. mondiale, sono gli europei a chiedersi chi sia questo argentino. Ed è strano, perché Reutemann è diventato campione proprio in Europa, in due anni di formula due.

Carlos ha corso la sua prima gara europea nella primavera del '70, sulla Brabham BT30 bianca e gialla che l'Automobile Club argentino, con l'appoggio dell'YPF e del Ministero del Turismo, gli aveva messo a disposizione dopo che si era dimostrato il più promettente dei giovani del suo Paese. Fu ad Hockenheim, e iniziò proprio con il piede sbagliato: « Io sapevo che Rindt era quello che andava più forte e allora ho deciso di stargli sempre il più vicino possibile ». Fu così di parola che quando il gruppo si presentò alla frenatona della fine del veloce, proprio all'ingresso del misto sotto le tribune gremite di 100.000 persone, Carlos si trovava tanto vicino a Rindt che quando questi frenò, lo tamponò subito, si girò, e provocò un incidente collettivo che eliminò anche Peterson, Westbury, Mazet e Binder.

Poco dopo, Rindt ai box fece un commento che venne raccolto da molti: « E' un jungla questa, non una corsa d'automobili ». E il povero argentino fu subito identificato come una bomba innescata.

Fin dalla seconda corsa, però, Reutemann dimostrò di appartenere a quella categoria di piloti che



pensano sempre a tutto ciò che fanno e, a parte l'errore di pensare di poter stare dietro a Rindt al suo debutto, per quell'anno non si comportò che bene. Benché i risultati non arrivassero, fece ben presto capire di avere doti naturali non comuni; superando gli ostacoli dovuti alla non conoscenza dei circuiti, degli avversari, alla scarsa esperienza in monoposto, alle difficoltà di cibo e di clima, riuscì a compiere degli exploit che non passarono inosservati. Basti citare la sua prima gara al Nurburgring, dove fu il più veloce di tutti sul bagnato, oppure le prestazioni di Crystal Palace quando si inserì tra Stewart e Cévert in prima fila, o la seconda gara della stagione di Hockenheim, quando solo la perdita del musetto gli portò via una vittoria che era molto vicina, e ancora la corsa di Salisburgo quando, solo in testa, finì sull'olio non segnalato uscendo di strada.

Lui si consolava dicendo che era una stagione per imparare, ma in Argentina, a fine '70 quando tornò con la pagella del campionato che portava solo tre punti, avevano già rinunciato a finanziargli una nuova stagione in Europa.

« La gara di F. 1 del gennaio '71 è stato forse il momento più fortunato della mia carriera. L'Automobile Club aveva affittato la Lola di Bonnier, la vecchia M7C, e non

L'avvisatore acustico nell'operazione sicurezza

Nel numero 51-52 del 20 dicembre, parlando dell'Operazione Sicurezza organizzata col patrocinio dell'Ispettorato della Circolazione e dell'ACI di Torino, abbiamo messo in rilievo i risultati allarmanti venuti alla luce dal controllo di 600 macchine circolanti, per quanto riguarda i freni, i pneumatici, le luci, i tergilicristalli e la convergenza delle ruote.

Non ci siamo soffermati, riproponendoci di farlo a parte, sugli avvisatori acustici. Anche a questo riguardo, il controllo ha rivelato carenze non meno macroscopiche. Eccole in una tabella molto significativa:

avvisatori insufficienti,
starati o guasti

34% su vetture con velocità massima di 120 kmh
44% su vetture con velocità massima di 150 kmh
74% su vetture con velocità massima di oltre 150 kmh

Le deduzioni che si possono trarre da questi dati, come dicevamo, sono sconcertanti. Tanto più ingiustificate se si considera che esiste in Italia un'industria, la FIAMM, che in fatto di avvisatori acustici ha saputo dare delle soluzioni accettate in tutto il mondo. Diciamo solo che le trombe elettriche ed elettropneumatiche FIAMM possono soddisfare qualsiasi esigenza, per qualsiasi tipo di macchina e a qualsiasi velocità. Le trombe FIAMM nella loro perfetta impostazione tecnica, escludono ogni necessità di ritaratura, sono indeformabili perché metalliche, non subiscono alterazioni nel tempo. Ma hanno soprattutto questo pregio funzionale: sono udibili a grande distanza e alle più alte velocità di crociera. Per questo, quando si parla di trombe FIAMM, si può a buon diritto citare la parola sicurezza. Per l'automobilista che vuole viaggiare tranquillo e coscientemente veloce, è quindi solo una questione di scelta.

una cosa incredibile. Dopo due corse mi decisi a chiedere uno dei motori che il giornale «La Razon» aveva comprato di scorta alla Brabham di Copello. Mi accorsi subito della differenza ma, dopo una bella partenza si staccò un iniettore e ci fu perfino il rischio che la macchina s'incendiasse». Per la quarta gara Reutemann ebbe addirittura tutta la Brabham del «La Razon» e seppe entusiasmare il pubblico lottando con Regazzoni nella prima manche e correndo addirittura in terza posizione insieme a Rindt, Courage, Oliver e Siffert, nella seconda, per poi fermarsi per la rottura del motore.

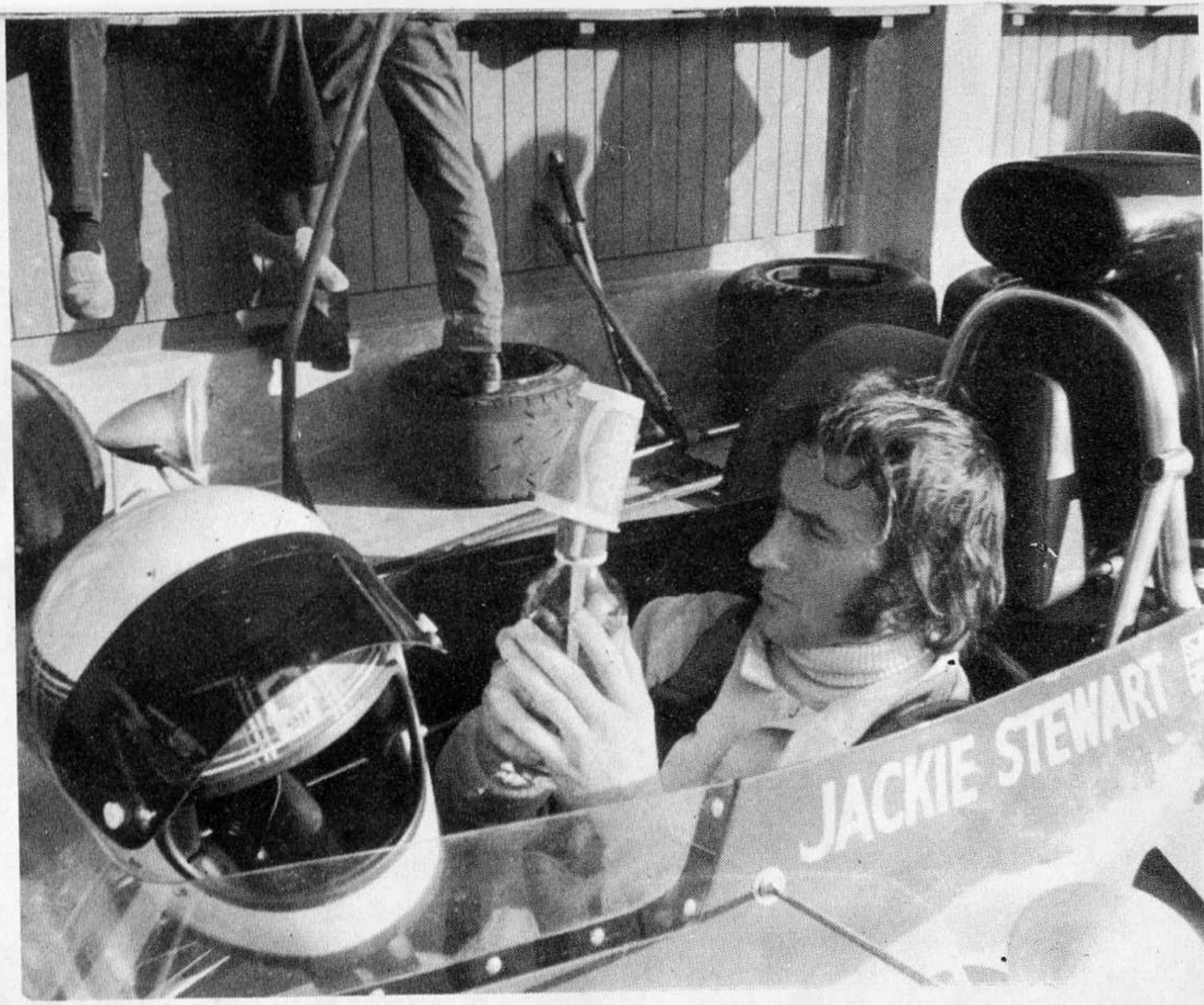
Era abbastanza per convincere gli argentini a puntare su di lui per creare un nuovo Fangio: tutto sembrava combinato perché «La Razon» era disposto a patrocinarli la stagione europea. Ma ci fu un intoppo: Reutemann voleva con sé, in Europa, anche la moglie che, in quei giorni, aspettava Cora, la loro prima figlia. Il denaro non si trovò e la prima stagione europea di Reutemann andò in fumo.

La perdita di questa opportunità ne creò però una forse più importante: infatti fu proprio in quell'anno passato in più in Argentina che Reutemann cominciò a gareggiare sotto la direzione del simpatico e dinamico italo-argentino Hector Staffa che è ancor oggi il suo direttore sportivo. Staffa, dipendente dell'Automobile Club acquistò per la stagione due telai di F. 3: quello BWA del nostro Corti e quello Brabham di Cacho Fangio che equipaggiò con motori Fiat da 140 HP. Carlos vinse dieci delle dodici gare disputate e il campionato, e ottenne due brillanti prestazioni in coppia con Oliver con la Lola T70 e De Bagration con la Porsche 908 durante la Temporada '69. Ora la via dell'Europa era definitivamente aperta.

Il resto è cronaca, ma val la pena di ricordare che nel '71, oltre alle vittorie di Hockenheim e Porto Alegre, Carlos è arrivato secondo nella graduatoria del Trofeo d'Europa di F. 2 prendendo punti in otto delle undici prove di campionato ed ha corso a fine anno a Brands Hatch in F. 1, per la prima volta, con la Brabham.

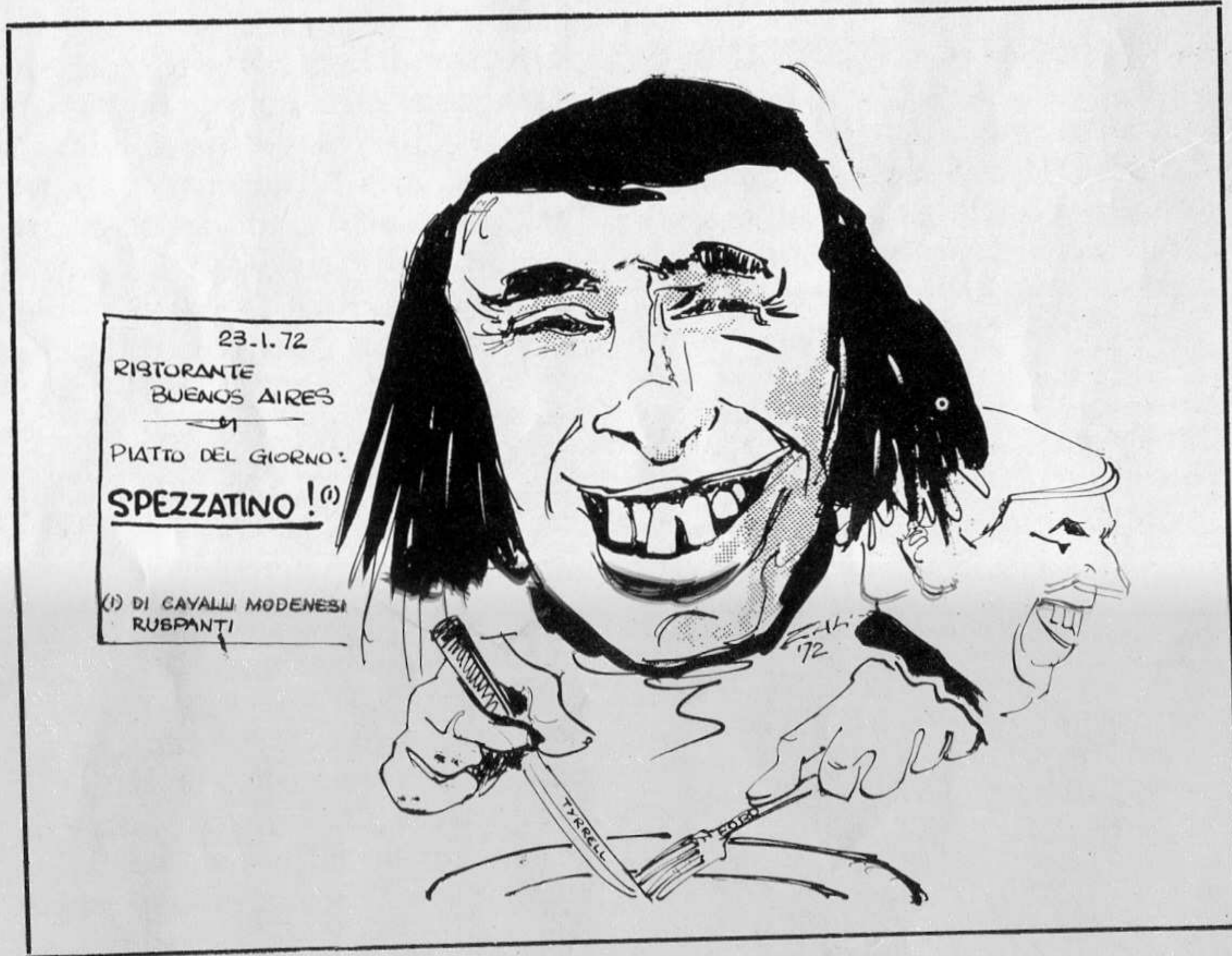
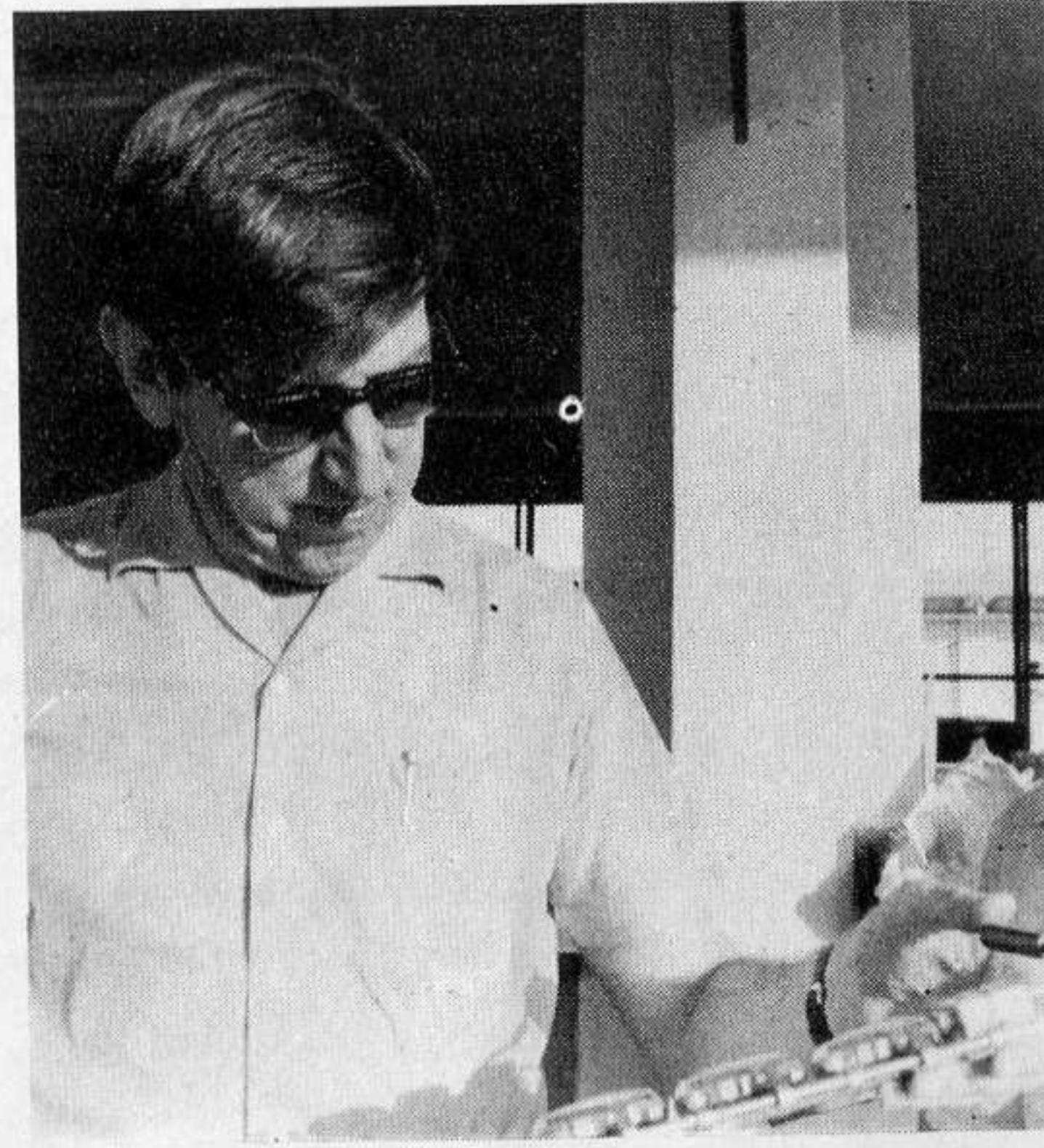
Abbiamo risposto alla domanda su chi sia Reutemann, ma possiamo anche azzardarci ad aggiungere, conoscendolo, che forse non ripeterà subito il bell'exploit dell'Argentina. Ma quando ritornerà ad occupare le posizioni al vertice, proprio per la tenacia e la metodicità del suo carattere, l'Argentina potrà essere certa di aver trovato un degno erede a Fangio.

g. n.



Jackie prima & dopo

Chissà, forse nessuno si aspettava che in Argentina il dominio Stewart-Tyrrell continuasse. I più tranquilli, però, erano proprio loro due, Jackie (sopra) e Ken (a destra). E dopo, naturalmente, erano anche i più felici

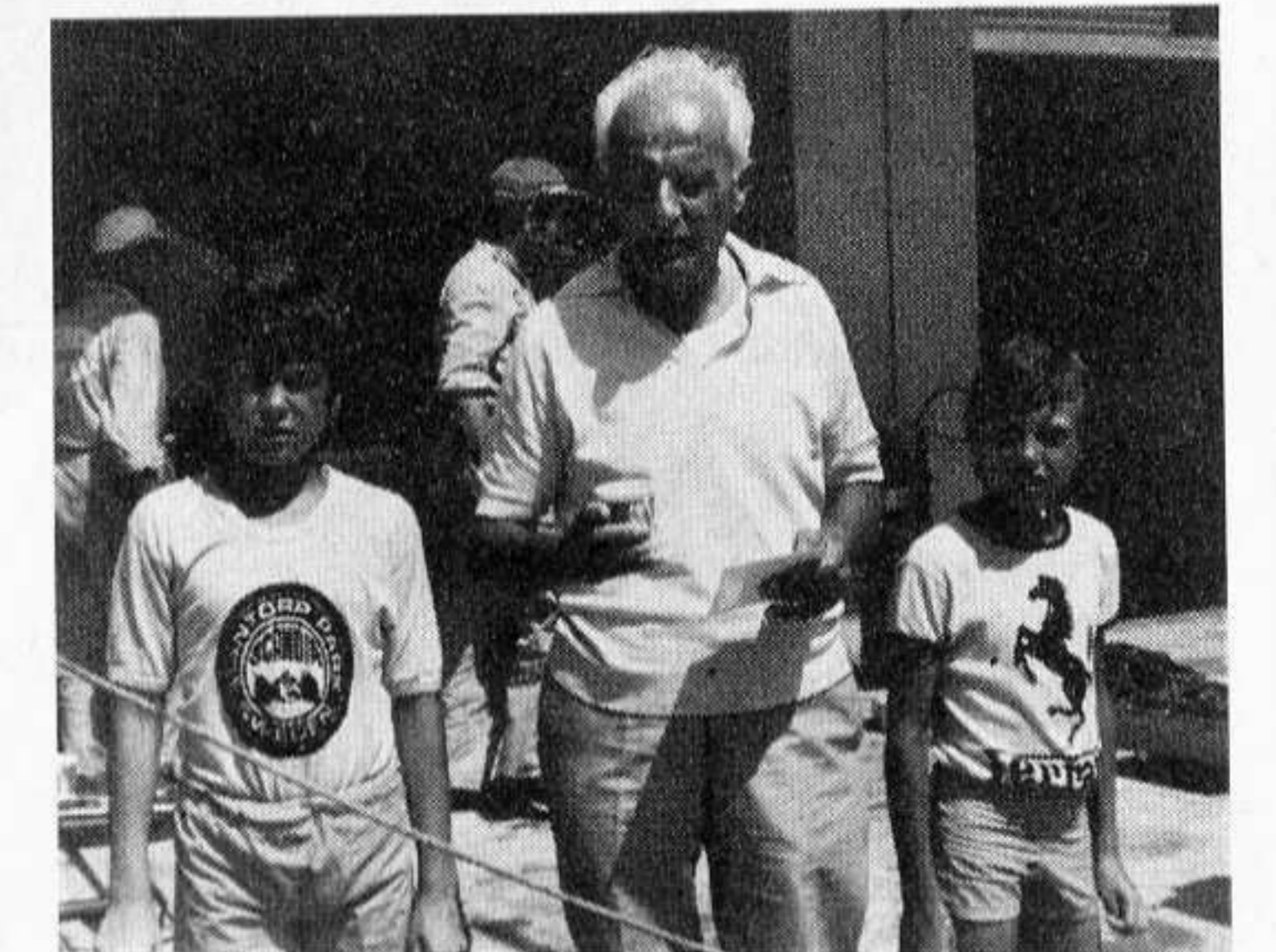


No, non è una conferma della «lite»

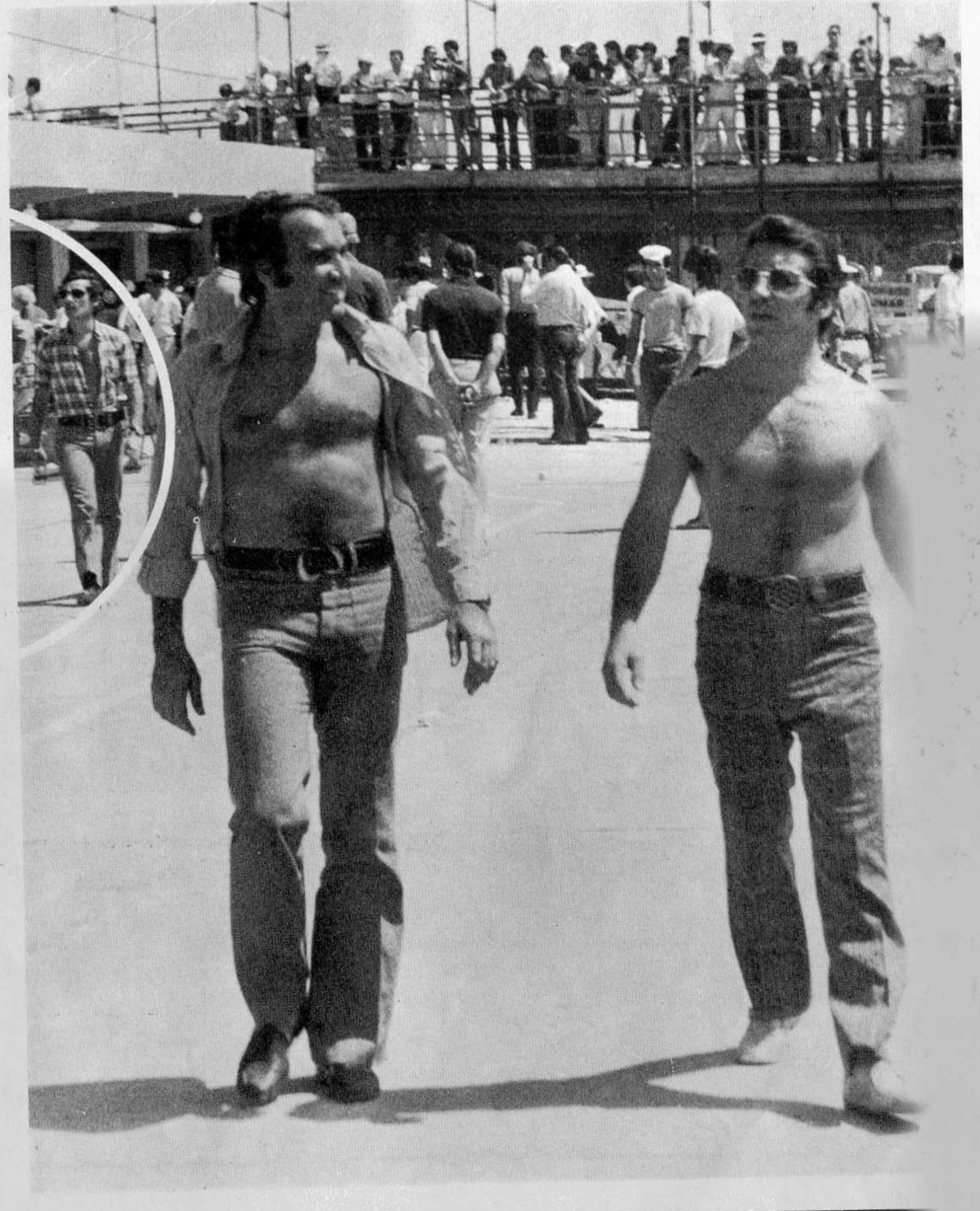
L'indomani del Gran Premio, in Italia, si è molto parlato di una «lite» fra Andretti (che qui vediamo con Regazzoni) ed Ickx, che nella foto è un po' discosto dai due compagni di squadra. Però, in Argentina non ne sanno nulla. Comunque l'ing. Forghieri, che al suo ritorno, all'aeroporto di Fiumicino, era insolitamente ciarlierò, si è ammutolito non appena gli è stato fatto cenno alla «lite»

TRA LE QUINTE DI BUENOS AIRES

A sinistra, Peter Revson è stato magnifico in prova, con la sua McLaren, ma non altrettanto in gara. Eccolo (sotto), in corsa davanti a Schenken ed Ickx



A destra, ospite d'onore, naturalmente, Gigi Villorosi, che era in Argentina fin dalla gara per il Mondiale Marche. E' stato molto bello rivederlo alle corse, ed è stato festeggiatissimo da tutti



RICAMIFICIO AUTOMATICO BONFATTI

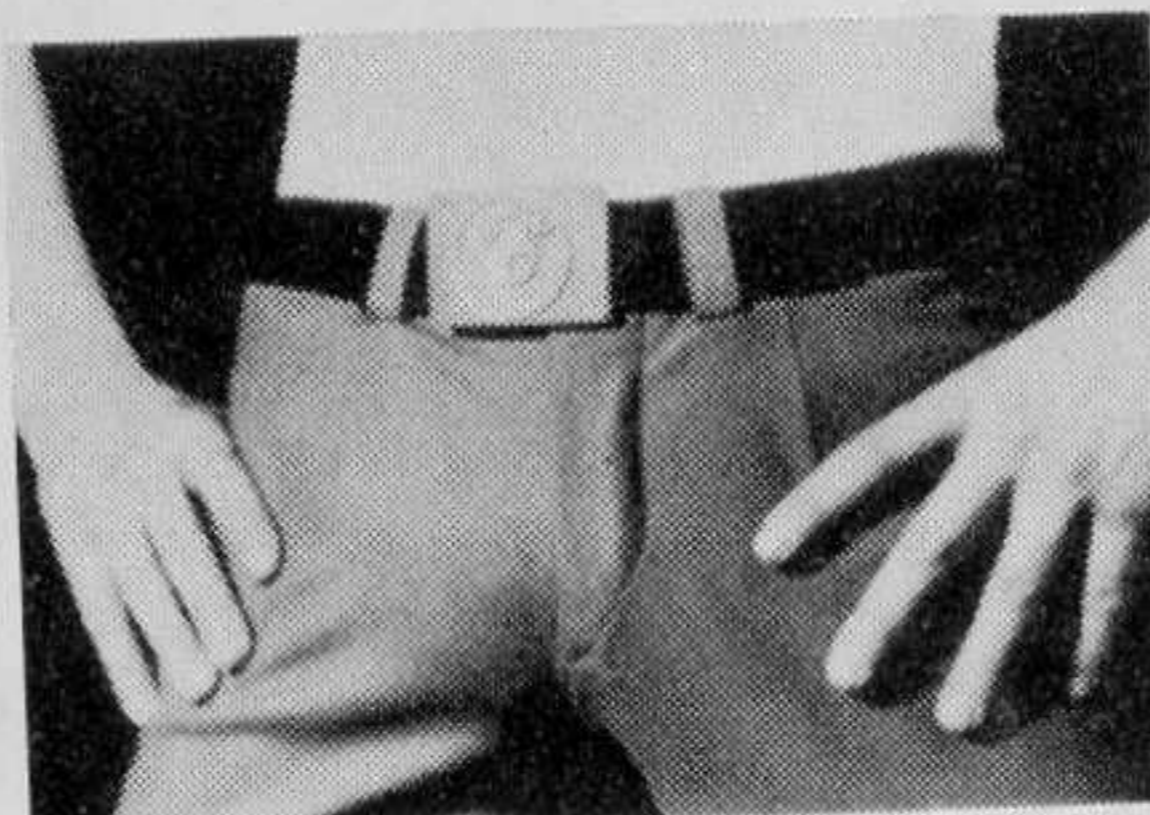
Richiedete oggi stesso, a mezzo cartolina postale, il catalogo illustrato che vi sarà inviato gratuitamente unitamente alla cedola per l'ordinazione. Le vendite vengono effettuate esclusivamente contrassegno senza alcun aumento dai prezzi sopraindicati (qualsiasi forma di pagamento anticipato verrà rifiutato).

41053 MARANELLO (Italy)
Via C. Stradi, 18 - telefono (059) 94 18 62

Art. 050 - Maglietta in puro cotone m/maniche con stampa indelebile in policromia L. 1.500 (40 marche diverse)



Art. 084 - Ombrello acqua-sole in tessuto di cotone impermeabilizzato con stampe in policromia L. 4.850 (40 marche diverse)



Art. 055 - Cintura in vera pelle con fibbia in acciaio satinato adattabile a tutte le misure L. 2.950 (8 marche diverse)



Art. 071 - Scudetti ricamati su tessuto da cucire su indumenti sportivi (4 pezzi) L. 2.400 (70 marche diverse)



Cominciare al «palo»

La Matra alterna prove promettenti (come il Gran Premio d'Italia dello scorso anno) a prestazioni scialbe, com'è stato il caso dell'Argentina. Amon ha iniziato l'anno restando praticamente al palo, nell'attimo della partenza, e rientrando subito ai boxes. Non è la prima volta che questo capita alla formula 1 francese ed al suo pilota neozelandese: si vede che per entrambi la «partenza» è una difficoltà grossa. Vedremo a Kyalami se i 480 CV della Matra ci sono



Scontento...

Sopra, Andrea de Adamich dietro la BRM di Marko. L'italiano non è stato molto contento del suo debutto stagionale con la F.1, anche se la sua prova non è negativa. Sotto, Ickx (che sta doppiando Walker) invece era doppiato dalla sua Ferrari, a soddisfazione della sua parte, ovvio, i guai del motore

...soddisfatto

Incontro sorprendente alle due di notte tra il sabato e la domenica. Nella hall dell'albergo che ospita la maggior parte dei piloti e delle squadre vediamo Niki Lauda che rientra. Alla nostra espressione sorpresa ci dice che era stato a mangiare con giornalisti tedeschi e svizzeri, insieme con Marko, e che a furia di chiacchiere hanno fatto tardi. Lo rimproveriamo scherzosamente e lui la prende molto sul serio: «Le prometto che non lo farò mai più. Comunque domani mi alzo a mezzogiorno».



Abbiamo potuto ricostruire il «CRO-NOLOGICO» del G.P. ARGENTINA

Anche di Stewart il giro più veloce!

10. GIRO

Il « CAMPIONE » subito in testa

1 Stewart (Tyrrell)	12'39"86
2 Fittipaldi E. (Lotus)	a 00"60
3 Reutemann (Brabham)	3"70
4 Hulme (McLaren)	a 4"09
5 Regazzoni (Ferrari)	a 8"58
6 Peterson (March)	a 10"11
7 Cévert (Tyrrell)	a 10"59
8 Ickx (Ferrari)	a 13"37
9 Revson (McLaren)	a 14"12
10 Schenken (Surtees)	a 14"63
11 Pescarolo (March)	a 20"77
12 Ganley (BRM)	a 21"33
13 Marko (BRM)	a 25"95
14 De Adamich (Surtees)	26"44
15 Lauda (March)	a 28"88
16 Hill (Brabham)	a 30"43
17 Wisell (BRM)	a 1 giro
18 Andretti (Ferrari)	a 2 giri

Ritirati: Gethin (BRM)
Amon (Matra)
Walker (Lotus)
Soler Roig (BRM)

40. GIRO

Il « giornale » di REGAZZONI

1 Stewart	49'44"32
2 Hulme	a 15"13
3 Fittipaldi	a 16"96
4 Reutemann	a 35"78
5 Cévert	a 40"23
6 Ickx	a 45"76
7 Regazzoni	a 46"78
8 Peterson	a 47"65
9 Revson	a 50"25
10 Schenken	a 53"18
11 Pescarolo	a 1 giro
12 Ganley	a 1 giro
13 Marko	a 1 giro
14 Lauda	a 1 giro
15 Wisell	a 2 giri
16 Andretti	a 20 giri
17 Hill	a 28 giri

Ritirato: De Adamich

70. GIRO

Denis HULME attende e spera

1 Stewart	1.26'50"18
2 Hulme	a 24"74
3 Ickx	a 1'08"36
4 Regazzoni	a 1'12"66
5 Schenken	a 1'13"28
6 Peterson	a 1 giro
7 Pescarolo	a 1 giro
8 Reutemann	a 2 giri
9 Ganley	a 2 giri
10 Marko	a 2 giri
11 Lauda	a 2 giri
12 Fittipaldi	a 9 giri
13 Cévert	a 11 giri
14 Wisell	a 11 giri

Ritirato: Revson

80. GIRO

STEWART rallenta la marcia

1 Stewart	1.39'16"86
2 Hulme	a 21"69
3 Ickx	a 1'04"06
4 Regazzoni	a 1'11"45
5 Schenken	a 1'12"49
6 Peterson	a 1 giro
7 Reutemann	a 2 giri
8 Pescarolo	a 2 giri
9 Ganley	a 2 giri
10 Marko	a 2 giri
11 Lauda	a 2 giri
12 Fittipaldi	a 19 giri

Ritirati: Cévert
Wisell

50. GIRO

Allo scozzese il giro più veloce

1 Stewart	1.02'04"36
2 Hulme	a 20"28
3 Fittipaldi	a 28"83
4 Cévert	a 51"49
5 Ickx	a 56"44
6 Regazzoni	a 57"16
7 Peterson	a 57"62
8 Schenken	a 1'09"07
9 Pescarolo	a 1 giro
10 Ganley	a 1 giro
11 Marko	a 1 giro
12 Lauda	a 1 giro
13 Reutemann	a 1 giro
14 Revson	a 2 giri
15 Wisell	a 3 giri
16 Andretti	a 29 giri

Ritirato: Hill
Giro più veloce: STEWART al 50.
in 1'13"28 media 164,353 kmh.

20. GIRO

L'attacco di FITTIPALDI

1 Stewart	25'04"16
2 Fittipaldi	a 4"24
3 Hulme	a 6"63
4 Reutemann	a 15"01
5 Regazzoni	a 18"57
6 Cévert	a 18"99
7 Ickx	a 20"25
8 Peterson	a 21"37
9 Revson	a 25"07
10 Schenken	a 25"87
11 Pescarolo	a 41"30
12 Ganley	a 45"91
13 Marko	a 48"27
14 Lauda	a 52"68
15 Wisell	a 2 giri
16 Hill	a 8 giri
17 De Adamich	a 9 giri
18 Andretti	a 10 giri

30. GIRO

ICKX perde 10" al giro

1 Stewart	37'24"16
2 Fittipaldi	a 6"63
3 Hulme	a 9"36
4 Reutemann	a 25"52
5 Regazzoni	a 31"96
6 Cévert	a 32"99
7 Ickx	a 34"44
8 Peterson	a 36"36
9 Revson	a 38"87
10 Schenken	a 41"81
11 Pescarolo	a 1'03"88
12 Ganley	a 1'07"31
13 Marko	a 1'13"59
14 Lauda	a 1 giro
15 Wisell	a 2 giri
16 Hill	a 18 giri
17 De Adamich	a 19 giri
18 Andretti	a 19 giri

60. GIRO

CÉVERT cede ANDRETTI si ritira

1 Stewart	1.14'25"93
2 Hulme	a 24"80
3 Fittipaldi	a 43"28
4 Ickx	a 1'07"01
5 Regazzoni	a 1'11"27
6 Schenken	a 1'13"65
7 Cévert	a 1 giro
8 Peterson	a 1 giro
9 Pescarolo	a 1 giro
10 Ganley	a 1 giro
11 Marko	a 1 giro
12 Lauda	a 2 giri
13 Reutemann	a 2 giri
14 Wisell	a 3 giri
15 Revson	a 11 giri

Ritirato: Andretti

95. GIRO

Aggiornata così la classifica finale

1 Stewart	in 1.57'58"02 (95 giri)
2 Hulme	a 25"96
3 Ickx	a 59"39
4 Regazzoni	a 1'06"72
5 Schenken	a 1'09"11
6 Peterson	a 1 giro
7 Reutemann	a 2 giri
8 Pescarolo	a 2 giri
9 Ganley	a 2 giri
10 Marko	a 2 giri
11 Lauda	a 2 giri

I più veloci:
Media sulla distanza: STEWART
161,463 kmh.
Media sul giro: STEWART kmh.
164,353.

GRATIS

per Voi un'interessante pubblicazione.
A tutti coloro che risponderanno
all'inchiesta sulla

AUTOCINTURA
rapida
bang

inviandoci il tagliando compilato,
spediremo in OMAGGIO una rivista del
settore automobilistico completa di listino
illustrato degli accessori per mille idee
adatte ad un REGALO
da offrire in ogni occasione.

Franchigia a carico
del destinatario da
pagare in contante o
di credito n. 4148
nell'Ufficio Postale
di Milano A.D. (A.
Miano N. D/154/09
3 Febbraio 1970)

NON
AFFRANCARE

L'AUTOACCESSORIO
UFF. 25
20124 MILANO
Via G.B. Pirelli 5

MITTENTE
(scrivere chiaro in stampatello)

COGNOME

VIA

C.A.P.

CITTA

Marca vettura

Tipo

SI NO

SI NO

Ha le tendine
parasole?

Conosce le
FILTRAVEDO?

RITAGLIARE (possibilmente
incollare su cartoncino) SPEDI-
RE SENZA AFFRANCARE