

SEI ORE
DAYTONA

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT



ANDRETTI

3 1 2



ICKX

DALL'INVIATO

DAYTONA - «Ci voleva proprio, questa vittoria, per cancellare la mortificazione di Buenos Aires e per risollevare il morale. Anche stavolta era cominciata male, col motore che prendeva al massimo 10200 giri mentre gli altri potevano andare a undicimila. E anche stavolta, mi dicevo, non ce la faremo, anche se in prova avevamo dimostrato di andare fortissimo e se al momento della partenza ero sicuro di poter stare al comando dal principio alla fine. Alla fine ci è andata bene e siamo contentissimi, io e Jackie, di questa vittoria. Proprio ci voleva.»

Tutto questo ce lo dice Mario Andretti, seduto su un banco della tribuna stampa di Daytona, attorniato da decine di microfoni tesi dalle mani di giornalisti venuti da tutte le parti d'America. E ce lo dice strizzandoci di tanto in tanto gli occhi, come a sottolineare che... toh, alla faccia della scalogna!

CONTINUA A PAGINA 20

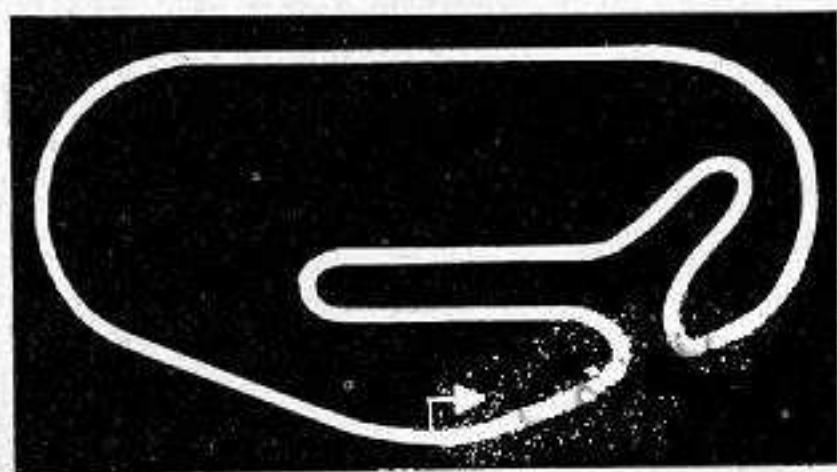
Franco Lini

Pesante per l'Alfa»



Dopo Baires (nella foto a colori, Peterson e Stommelen) di nuovo di fronte a Daytona le Sport 3 litri Ferrari e Alfa. Ed ancora una volta l'Alfa è solo terza nel confronto diretto con le vetture di Maranello. In questa foto, ecco Ickx guidare davanti alla 33tt3 di Revson (Attualfoto)

gara internazionale di velocità e durata riservata a vetture Sport, Gran Turismo e Turismo, valida quale seconda prova del Campionato Mondiale Marche. Autodromo di Daytona Beach (USA) di metri 6.130. 6 febbraio



COSI' (IN 46) AL VIA

FERRARI 312 P (Ickx-Andretti) 1'44"22	FERRARI 312 P (Regazzoni-Redman) 1'44"96
FERRARI 312 P (Peterson-Schenken) 1'46"04	LOLA-COSWORTH T280 (Bonnier-Wisell-Veiga) 1'46"12
ALFA ROMEO 33t3 (Stommelen-Revson) 1'46"77	ALFA ROMEO 33t3 (Elford-Marko) 1'48"06
LOLA-COSWORTH T280 (Larrousse-Craft-Veiga) 1'48"77	ALFA ROMEO 33-3 (de Adamich-Galli) 1'49"03
ABARTH 2000 (Merzario-Soler Roig) 1'52"07	CHEVROLET CORVETTE (Weaver-Thompson-De Lorenzo) 1'58"50
PORSCHE 908-2 (Dean-Brown) 1'59"08	CHEVROLET CORVETTE (Heinz-Johnson) 2'00"08
CHEVRON-FVC B 19 (Van Beuren-Junco) 2'00"27	CHEVRON-FVC B 19 (Craw-Barber) 2'01"39
PORSCHE 908-3 (De Bagration-Fernandez) 2'01"50	FERRARI 312 P-69 (Chinetti-Eaton) 2'02"82
LOLA-FVC T 212 (McCaig-McCaig) 2'03"10	CHEVROLET CAMARO (Harrington-Bock) 2'03"55
CHEVROLET CAMARO (Nehi-Fitzgerald) 2'04"50"	CHEVROLET CORVETTE (Greenwood-Adamowicz) 2'04"87
PORSCHE 911 S (Gregg-Haywood) 2'04"96	CHEVROLET CAMARO (Chitwood-Chitwood) 2'05"94
FERRARI 365 GBT 4 (Posey-Bucknum) 2'06"90	CHEVROLET CAMARO (Gimondo-Dietrich) 2'07"50
CHEVROLET CORVETTE (Yenko-Cordts) 2'07"81	LOLA-FVC T 212 (Klempeter-Waught) 2'07"93
PORSCHE 911 S (Locke-Bailey) 2'08"19	CHEVROLET CAMARO (Mitchell-Christiansen) 2'08"69
FIAT-ABARTH 2000 (Goellinich-Pryor) 2'09"17	CHEVROLET CAMARO (Garcia-Garcia-Garcia) 2'09"50
FORD ESCORT BDA (Buffum-Fitzpatrick) 2'09"51	PORSCHE 911 S (Keiser-Beasley) 2'09"52
PORSCHE 914-6 (McDonald-Everett) 2'09"53	CHEVROLET CAMARO (Sereix-Noseda) 2'10"65
CHEVROLET CORVETTE (Spiegel-Mollin) 2'11"29	FERRARI 365 GTB4 (Grossman-Reynolds-Baker) 2'11"49
FERRARI GTB 4 (Matthews-Matthews) 2'11"50	PORSCHE 911 S (Kirill-Norburn) 2'12"08
CHEVROLET CAMARO (Frazer-Garford) 2'12"50	PONTIAC FIREBIRD (Fleming-Boggs) 2'13"50
PORSCHE 914-6 (Rebaque-Rojas) 2'14"87	PORSCHE 911 T (Stone-Jennings) 2'16"10
PORSCHE 911 S (Belpersche-Rollin) 2'19"50	PORSCHE 914-6 (Muniz-Novoa) 2'19"51
CHEVROLET CAMARO (Tremblay-Brown) 2'22"50	FORD MUSTANG SHELBY (Shaw-Houser) 2'26"50

altre cinque vetture non si sono qualificate non avendo ottenuto un tempo inferiore al massimo del 140 per cento del miglior tempo.

COSI' (IN 21) AL TRAGUARDO

1. Mario ANDRETTI-Jackie ICKX (Ferrari-312-P) che compiono nelle 6 ore 194 giri pari a 1.186 km, alla media di 186,644 kmh; 2. Peterson-Schenken (Ferrari-312-P) 192 giri; 3. Elford-Marko (Alfa 33t3) 190 giri; 4. Regazzoni-Redman (Ferrari-312-P) 179 giri; 5. De Adamich-Galli (Alfa 33-3) 175 giri; 6. Klempeter-Waught (Lola-T212) 166 giri; 7. Gregg-Haywood (Porsche 911-S) 166 giri (1. delle vetture GT); 8. Heinz-Johnson (Corvette) 163 giri; 9. McCaig-McCaig (Lola-T212) 161 giri; 10. Locke-Bailey (Porsche 911-S) 161 giri; 11. Mitchell-Christiansen (Camaro) 158 giri (1. delle vetture Turismo); 12. Gimondo-Dietrich (Camaro) 157 giri; 13. Muniz-Novoa (Porsche 914/6); 14. Kirill-Norburn (Porsche 911-S); 15. Grossmann-Reynolds (Ferrari Daytona); 16. Tremblay-Brown (Camaro) 152 giri; 17. Frazer-Garford (Camaro) 151 giri; 18. Sereix-Noseda (Camaro) 145 giri; 19. Chitwood-Chitwood (Camaro) 142 giri; 20. McDonald-Everett (Porsche 914/6) 133 giri; 21. Matthews-Matthews (Ferrari GTB4) 130 giri.

Giro più veloce: non comunicato dai cronometristi.

Primato sulla distanza: Andretti-Ickx (Ferrari 312 P) 194 giri alla media di 186,644 kmh.

IL PERCHE' DEI PRINCIPALI RITIRI

Lola-DFV T 280 (Larrousse-Craft) al 14. giro per noie all'accensione; Lola-DFV T 280 (Wisell-Larrousse) rottura motore provocata da accensione difettosa; Porsche 908/3 (De Bagration-Fernandez) selettore cambio; Chevron B 19 (Van Buren-Junco) motore; Chevron B 19 (Craw-Barber) motore; Chevrolet Corvette (Adamowicz-Greenwood) accensione; Alfa Romeo 33t3 (Revson-Stommelen) motore; Ford Escort (Fitzpatrick-Buffum) motore.

CLASSIFICA MONDIALE MARCHE dopo due prove

FERRARI	20	20	40
ALFA ROMEO	12	12	24
PORSCHE	6	4	10
LOLA	4	6	10
CHEVRON	8	—	8
CHEVROLET	—	3	3

La prossima prova sarà la 12 ORE DI SEBRING del 25 marzo prossimo.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

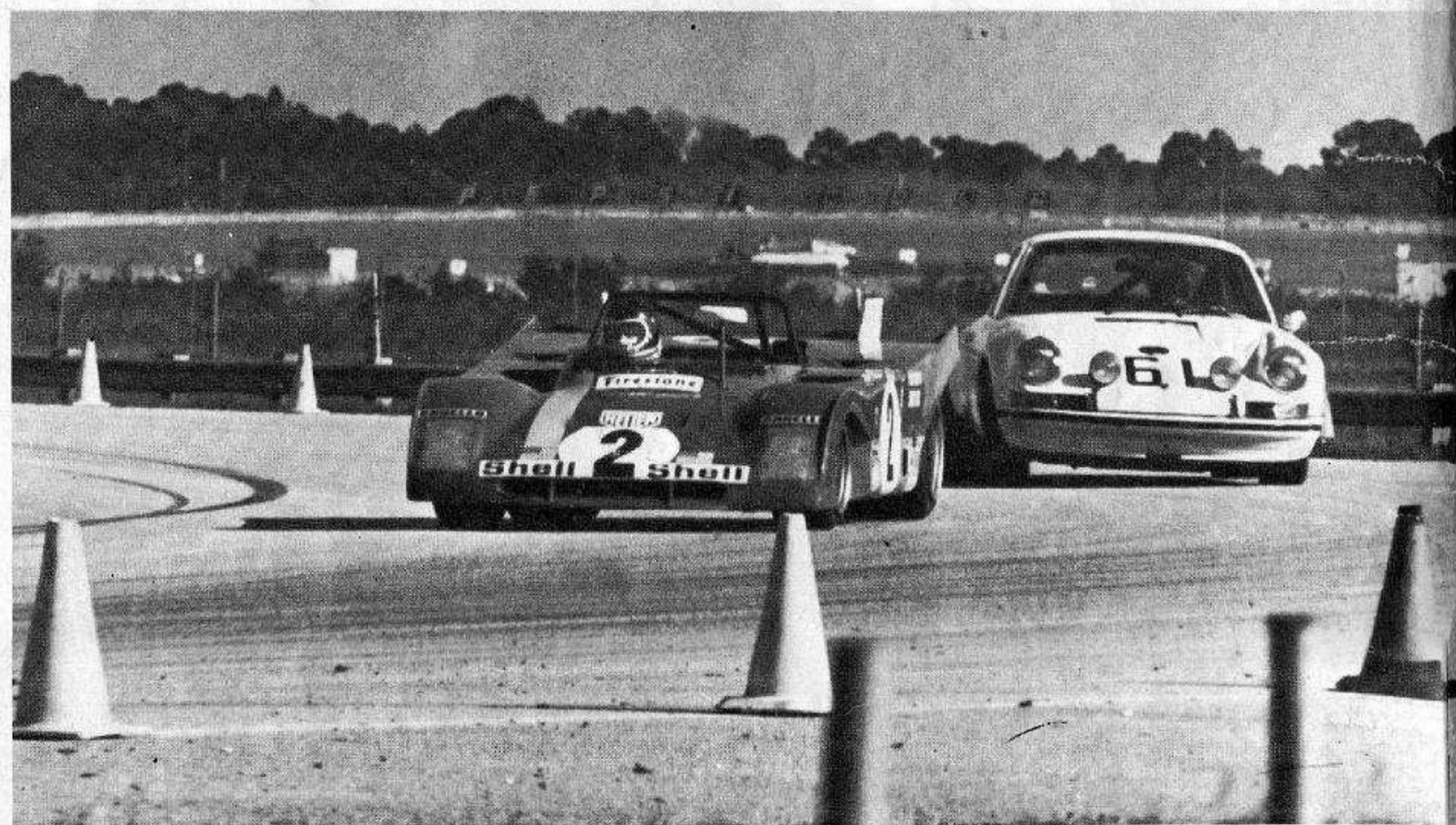
Una vittoria meritata, molto meritata, anche se le circostanze iniziali l'avevano pregiudicata, mettendo Andretti e Ickx in condizioni di inferiorità di fronte agli altri due equipaggi della Ferrari. Ed è anche a nome di Ickx che Andretti ha parlato del come sono arrivati al traguardo vittoriosi, a nome di Ickx che ha diviso equamente con lui le fatiche della guida, le preoccupazioni della macchina incomprensibilmente recalcitrante, l'altalena delle gioie e delle delusioni. Ickx non c'era in tribuna stampa con Andretti, perché un aereo privato sul quale era anche il suocero lo ha portato di fretta a Nuova York, in tempo per salire sul volo che lo portava a Bruxelles. Ma Andretti ne

Tra le cose che Andretti ha detto ai tanti giornalisti americani e non, una ci ha fatto piacere, ed è stata la dichiarazione che quello che oggi lo rallegra di più è il fatto che le macchine sono adesso preparate ed assistite magnificamente. E' quello che avevamo rilevato con piacere in Argentina.

Questa 6 Ore di Daytona sembrava che dovesse essere una «passeggiata» delle Ferrari, dal come si erano comportate durante le prove e dal come la corsa si era iniziata. Salvo la minaccia della Lola, peraltro ridotta subito ad una sola macchina perché quella di Larrousse si era rifiutata di partire (l'accensione era completamente fuori posto) non si vedeva infatti chi potesse minacciarle, visto che le Alfa

La squalifica in extremis di MERZARIO

Avrete letto, in cronaca, della squalifica di Merzario e Soler-Roig. Un episodio spiacevolissimo, anche se giusto nel regolamento, che ha privato Osella ed i suoi piloti di un ottavo posto che Merzario e Soler-Roig avevano inseguito in mezzo ad una mucchia di guai veramente inaspettati ed immeritati. Dopo l'ultima sosta, la vettura non riusciva ad andare in moto, e si è dovuto far ricorso ad una batteria esterna, il che ha provocato il provvedimento di squalifica. Ma la bella prova della duemila Abarth resta intatta.



Ancora la Ferrari 312 P vincitrice, con Ickx alla guida, impegnata nella parte centrale sinuosa dell'autodromo della Florida. Con Ickx la Porsche 911 S di Locke-Bailey, secondi nella GT e decimi assoluti

ha reso viva la presenza raccontando anche per lui quello che è accaduto e dividendo con lui tutto quello che questa gara ha rappresentato.

Ha detto quello che in sostanza avevamo intuito, cioè tutto quello che lo svolgersi della gara ha provocato come stato d'animo. E quel che non ha detto lo aggiungiamo noi, perché bisogna pur dar atto ai due magnifici uomini che hanno portato alla Ferrari la seconda vittoria stagionale della qualità maggiore che hanno messo in mostra: la combattività, mai attenuata, accessissima anche nelle circostanze avverse.

Lo avevamo visto a Buenos Aires, quando lui e Ickx — attardatissimi — non avevano mollato mai, camminando fortissimo pur se la loro posizione era quella dei condannati alle parti basse della classifica. E lo abbiamo rivisto oggi con tanta ammirazione mentre entrambi continuavano a battersi come se ogni giro potesse rappresentare la conclusione di una volata. Con due combattenti come questi la Ferrari può stare tranquilla: non vi saranno mai defezioni sul piano dell'agonismo. E ciò è estremamente importante. Lo sarà, crediamo, soprattutto nelle prossime gare della Formula uno.

Romeo erano inferiori in velocità massima e in accelerazione.

A rendere la corsa movimentata e quindi interessante (anche se alla Ferrari avrebbero preferito la noia) sono venuti i cedimenti delle gomme, con le conseguenze che leggete nelle note di cronaca. E' stata quindi una gara tutta da vivere e che ha lasciato accese le speranze dei teorici battuti in partenza, almeno fino a quando l'Alfa Romeo di Revson e Stommelen ha potuto essere in gara senza disturbi.

WISSELL evita lo scontro

D'altra parte, i guai che hanno colpito le Ferrari, dovuti in maggior parte alle particolari condizioni di corsa derivanti dalle curve sopraelevate di Daytona, dovevano ben colpire anche gli altri, poiché il percorso era uguale per tutti, così in definitiva la equanime distribuzione delle «contrarietà» ha ristabilito l'ordine e sono state le Ferrari ad imporsi.

Chi può a ragione invocare la malasorte sono Mario Andretti e Jackie Ickx che hanno avuto le loro noie con una ancora misteriosa diminuzione di efficienza della accensione

ne che non è stata scoperta nonostante che siano state effettuate quasi tutte le possibili prove, salvo quella di cambiare la calotta dello spinterogeno che avrebbe richiesto troppo tempo.

Il cedimento delle gomme ha direttamente influenzato lo svolgimento della corsa ed il risultato per quanto riguarda Regazzoni e Redman e di riflesso la Lola di Wisell guidata poi anche da Larrousse rimasto appiedato. In sostanza è andata bene ad entrambi, poiché la dinamica dei fatti è stata fortunata, potendo essere davvero più grave. Wisell infatti è passato in linea retta nella traiettoria «a giostra» che la Ferrari di Regazzoni stava compiendo dopo il cedimento della ruota, la parte anteriore della sua macchina pressoché strappata.

Il doppio guaio è costato ai due molto caro: Regazzoni e Redman si sono ritrovati con tantissimi giri di svantaggio e quindi tagliati fuori, e Wisell ha anche lui perduto ogni speranza di poter ottenere un risultato brillante, come poteva meritare perché effettivamente è stato molto brillante nella fase iniziale ed è stato coinvolto nella vicenda disgraziata di Regazzoni appunto perché gli era alle costole.

In sostanza questa gara ha confermato quanto si era visto a Buenos Aires. Le Ferrari sono davvero molto forti ed hanno dalla loro la potenza del motore, la facilità di manovra del cambio, la buona frenatura e la tenuta di strada che è indubbiamente superiore, perché buona sia sul percorso misto piatto sia sulle curve sopraelevate. Però si è visto anche che le Lola sono davvero in grado di tener loro testa e pur concedendo a Wisell qualità di rilievo dobbiamo dire che lo riteniamo inferiore agli uomini della Ferrari, il che in altre parole significa che se sulle Lola ci fossero uomini di calibro massimo si potrebbe assistere a prestazioni superiori da parte della macchina inglese. E' una constatazione che serve

da allarme ripetuto, dopo l'avvisaglia di Buenos Aires. E poiché stanno arrivando anche le Mirage col motore Cosworth, in attesa di quello Weslake, a partire da Sebring si potrebbe assistere a corse meno facili per i colori italiani.

La FERRARI non va a SEBRING

A Sebring, tuttavia, il confronto tra le possibili minacciose inglesi e le Ferrari non lo si vedrà poiché pare deciso che la Ferrari non venga in Florida per la gara di marzo. Ci deve essere di mezzo una certa preferenza per Daytona, magari influenzata dai dollari, ma comunque è un fatto. Quindi si dovrà attendere la gara

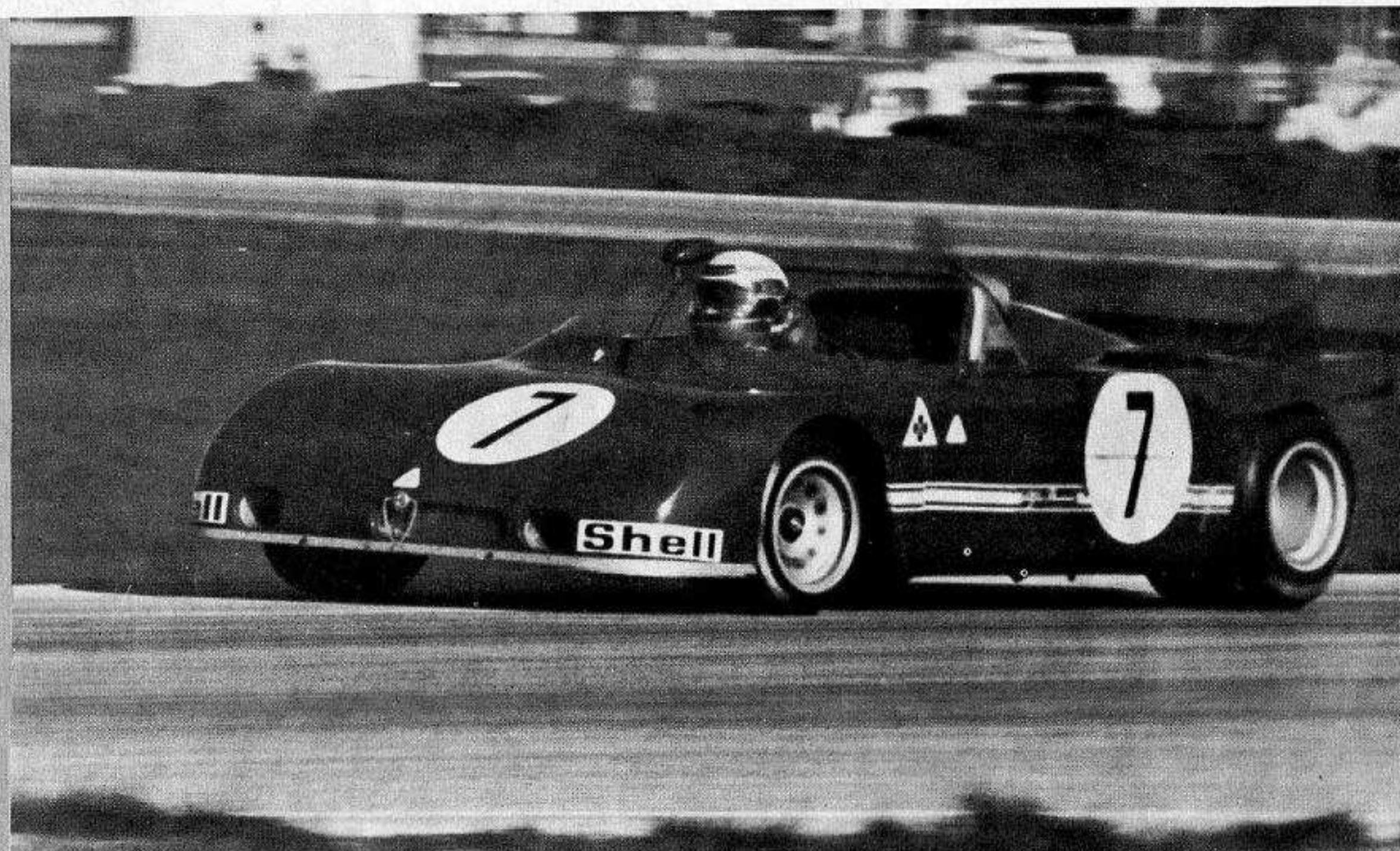
di Brands Hatch, e quella di Monza, per sapere quanto siano in grado di rendersi temibili gli avversari delle italiane. Intanto però il campionato mondiale dà alla Ferrari quaranta punti, ed è un capitale che sarà molto importante.

Dicevamo della Lola. Anche Andretti ha detto di essa, rispondendo alle domande dei giornalisti, affermando che in sostanza egli temeva più la Lola delle Alfa Romeo, perché effettivamente la macchina gialla di Wisell riusciva a stargli al passo mentre le Alfa anche se ben guidate, come quella di Revson-Stommelen, perdevano terreno. La Lola ha avuto qui una organizzazione molto migliore di quella di Buenos Aires, ed ha saputo risolvere con una certa

L'ALFA poteva evitarsi il reclamo anti REGAZZONI

DAYTONA - Al termine della corsa, ha fatto scalpore la notizia del reclamo presentato dall'Alfa Romeo nei confronti della Ferrari 312 P di Regazzoni e Redman, giunta quarta al traguardo finale. Il reclamo è stato motivato con il fatto che la vettura di Regazzoni, dopo il suo incidente all'inizio della gara, era stata abbandonata dal pilota, e spostata di 200 metri dal camioncino degli addetti di sicurezza, il che forse faceva pensare al ritiro. In realtà, dopo l'urto con la parte posteriore nel muretto di protezione, la vettura si era fermata in mezzo alla traiettoria di gara, e quindi era stata spostata per ragioni di comprensibile sicurezza. Quindi Regazzoni, dopo essersi consultato con il suo box, era tornato dalla sua macchina e l'aveva portata pian piano alla riparazione. E' molto improbabile che i commissari accettino questo reclamo poco fondato oltre che inelegante ed inopportuno, anche perché la squalifica della Ferrari n. 4 non porterebbe altri punti alla classifica Alfa, anche con l'avanzamento della vettura di Galli e de Adamich.

LA SUSPENSE delle GOMME è durata fino al ritiro della ALFA di REVSON



Revson (alla guida) e Stommelen hanno a lungo mantenuto la terza posizione con le loro Alfa 33tt3, poi si sono fermate con il motore rotto. Questa vettura ha corso con pneumatici della Goodyear

agilità i problemi che gli si sono presentati. Compreso quello dei rifornimenti rapidi che a Buenos Aires era stato il suo punto debolissimo. La squadretta di Bonnier, che certo non dispone dei mezzi della Ferrari e delle Alfa, sa farsi rispettare e temere.

Per l'ALFA s'impone il «12»

Alla Alfa Romeo, ovviamente, non potevano fare di più. La mancanza di potenza del motore otto cilindri e troppo evidente su percorsi velocissimi come questo e anche se dal punto di vista della tenuta di strada le Alfa tubolare sono all'altezza delle altre, ciò rappresenta un handicap che non si può trascurare. Auguriamo quindi che all'Alfa le cose vadano sveltamente nella preparazione del nuovo dodici cilindri, che è in ritardo per le solite agitazioni sindacali che proprio non comprendiamo come debbano coinvolgere anche le attività sportive, che in sostanza non sono un fatto interno ma mortificano il prestigio nazionale nei confronti dei concorrenti stranieri. E' un vecchio discorso, malinconico, che ci fa dubitare seriamente del buon senso di certa gente.

All'Alfa le cose sono andate male perché Revson-Stommelen hanno avuto la loro parte di guai, culminata nella rottura del motore. Anche loro hanno accusato le debolezze dei pneumatici, male comune su questa pista che tanto esige. E se non erano le gomme, erano altre parti, come il cuscinetto della ruota anteriore destra della macchina monoscocca di de Adamich-Galli che hanno perduto una ventina di minuti per la riparazione. Comunque, grazie alle Alfa, le prime posizioni di questa corsa sono tutte italiane, e ci chiediamo come avrebbe terminato la Fiat-Abarth del

bravissimo Merzario e di Soller-Roig se non avesse avuto la sfortuna di incocciare in un pezzo della carrozzeria della Corvette n. 11 che è andata a sbattere contro il muretto alla fine della pista sopraelevata davanti ai boxes.

Quanta jella per l'ABARTH!...

La riparazione della carrozzeria anteriore della Abarth è stata affannosa ed a puntate, costringendo i due a soste ripetute e deleterie ai fini dei giri compiuti. Poiché non è stato per colpa loro, ma per avvenimenti esterni, fa rabbia che la piccola Abarth non abbia potuto marciare con regolarità. Sarebbe stata molto in alto nella classifica finale, e ci avrebbe fatto molto piacere.

Non c'era molta altra gente da seguire in pista. La Ferrari 312 P di «Coco» Chinetti e George Eaton non ha fatto scintille e dopo un paio di uscite di strada di Chinetti ha avuto la sua parte di guai culminati nella rottura del motore e l'abbandono. Le Ferrari Daytona erano con troppa evidenza... troppo di serie, per

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 22

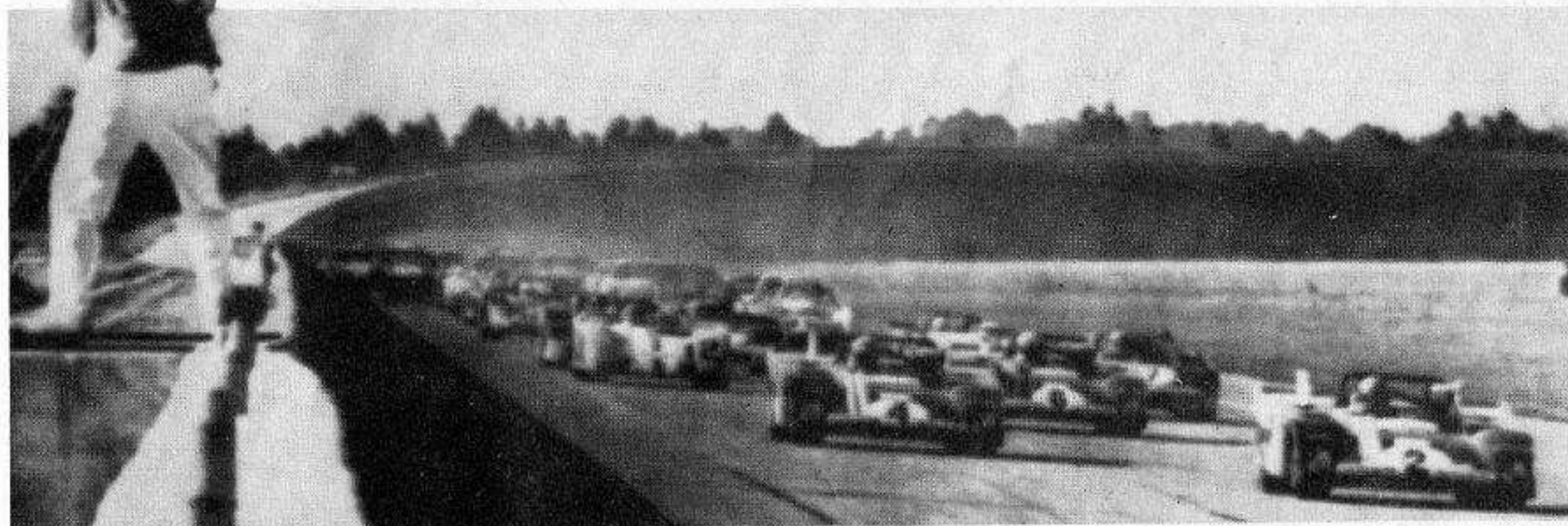


Arturo Merzario, ovvero l'Oscar della sfortuna. E' stato bersagliato, oltre che dai furti a lui ed alla sua squadra, anche da una serie di inconvenienti imprevedibili, come il distacco del cofano in prova ed urti contro corpi estranei in gara. Infine, l'inopinata squalifica a due giri dal termine (Attualfoto)

IL
DIARIO
della
CORSA

Più movimentata di quanto non dica il risultato la corsa USA

Dal pauroso scoppio per REGAZZONI



CONTINUAZ. DA PAGINA 21

poter competere con le altre Gran Turismo più corsaiole, e quella di Posey-Bucknum non ha finito la gara.

Una bella battaglia si era scatenata tra le due Porsche 908 di De Bagration-Fernandez e Dean-Brown, ed all'inizio erano gli spagnoli a prevalere, fino a quando lo sgonfiarsi di una gomma non li ha attardati. Poi hanno avuto anche il bloccaggio del cambio e sono spariti. La macchina di Tony Dean, che era quella adattata alle gare Can-Am, aveva invece marciato molto bene per parecchio e a meno di un'ora dalla fine era in quarta posizione assoluta, una posizione eccellente. Il suo motore non ha resistito ed è stata portata fuori a braccia. Peccato per i suoi piloti, ma in fondo è giusto che non vi sia una macchina così anziana frammezzo alle Ferrari e Alfa. Eccellente è comunque la posizione finale della Porsche 911S di Gregg, posizione che conferma la solidità di questo modello che è davvero esemplare come vettura sportiva privata.

Gli americani umiliati

Le «macchinone» americane in gara hanno fatto da riempitivo. Molto rumore, molto ingombro, ma in sostanza le piccole ed agili vetture europee hanno ancora una volta fatto la giostra attorno ai mostruosi «carri armati» USA. Anche sul loro terreno favorito i progettisti di qui hanno avuto modo di constatare come la loro filosofia tecnica sia umiliata da quella molto più progredita della non più tanto piccola Europa.

f. l.

Larrousse e i bagagli: storia a puntate

La storia a puntate successive di Gerard Larrousse e dei suoi bagagli smarriti continua con bella regolarità. Per restare coerente con le sue (involontarie) abitudini, il francese si è ritrovato a Daytona senza una delle sue due valigie: mancava proprio quella contenente la tuta da corsa ed il casco. Ha atteso inutilmente per tre giorni e poi si è deciso ad acquistare un nuovo casco integrale «Bell», mentre ha usato la tuta di Jo Bonnier per le prove e la gara. In prova Larrousse aveva usato il casco giallo di Bonnier e così molti sono stati tratti in inganno ed hanno creduto che lo svedese fosse sceso in pista, mentre invece egli è sempre rimasto ai boxes. Per tutti è normale ritrovare i propri bagagli scendendo da un aereo e qualche volta accade, eccezionalmente, che una valigia sia smarrita o dirottata e ritrovata più tardi. Per Larrousse la norma è di perdere i bagagli e certo sarà molto sorpreso il giorno che arrivando in un posto riuscirà ad avere tutte le sue cose in una volta sola.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DAYTONA - E' stata una partenza quale soltanto piloti come Mario Andretti e Clay Regazzoni potevano imporre. Spettacolare, potremmo definirlo, con i piloti della Ferrari scatenati: Regazzoni, Schenken, Andretti, seguiti da Wisell, Revson, Elford e Galli.

Sotto l'azione entusiasmante di Andretti che sorpassa Schenken minacciando il primo posto di Regazzoni, il gruppo non tarda a sgranarsi mentre Galli tallona il compagno di squadra Elford tentando persino di superarlo. Ottima nel frattempo la partenza di Merzario con la Abarth 2000 che al settimo giro è ottavo assoluto girando regolarmente in 1'55". Nello stesso momento primo colpo di scena: la Ferrari di Tim Schenken si ferma ai boxes con la frizione che slitta, ma riparte subito, dopo una regolazione. Quindi in testa restano Regazzoni ed Andretti il quale però accusa alcune noie alla alimentazione. Regazzoni gira sul piede dell'1'47" mentre Merzario gira in 1'55". Andretti è rimasto a tenere a bada le Lola di Wisell e Larrousse, che è salito sulla Lola n. 12. Quinta è l'Alfa 33tt3 di Stommelen, che accumula però circa 2" al giro rispetto al primo.

Finalmente, il motore di Andretti smette di dare fastidi e l'italo-americano riaggancia facilmente Regazzoni al comando. Cominciano frattanto gli incidenti, per fortuna solo spettacolari: una Corvette rompe il motore, seminando pezzi in mezzo alla pista, ed il primo a pagarne le conseguenze è Ron Weaver, la cui

Corvette piroetta per evitare la macchina che ha improvvisamente rallentato, mentre anche Merzario — siamo al 21. giro — urta qualcosa che gli danneggia il cofano anteriore, costringendolo ad una sosta che gli costa tre giri. Iniziano quindi le forature in serie, e Regazzoni, dopo 50 minuti di gara, proprio per un pneumatico forato sbanda paurosamente sul curvone «est», urtando il muretto esterno e coinvolgendo anche Wisell. La Ferrari del ticinese resta ferma circa 5 minuti, quindi Regazzoni riesce a portarla ai boxes, dove le vengono sostituite entrambe le ruote posteriori ed il cofano. In tutto, nove giri persi per la Ferrari che guidava la corsa, e questo episodio provocherà poi il reclamo dell'Alfa.

Le Ferrari sono partite, come le Alfa (a parte quella di Revson-Stommelen, che ha delle Goodyear), con pneumatici Firestone tipo 1135, di mescola nuova e di costruzione più robusta, per reggere le sollecitazioni delle curve sopraelevate, ma a nulla può la struttura più robusta in presenza di frammenti ferrosi che procurano forature.

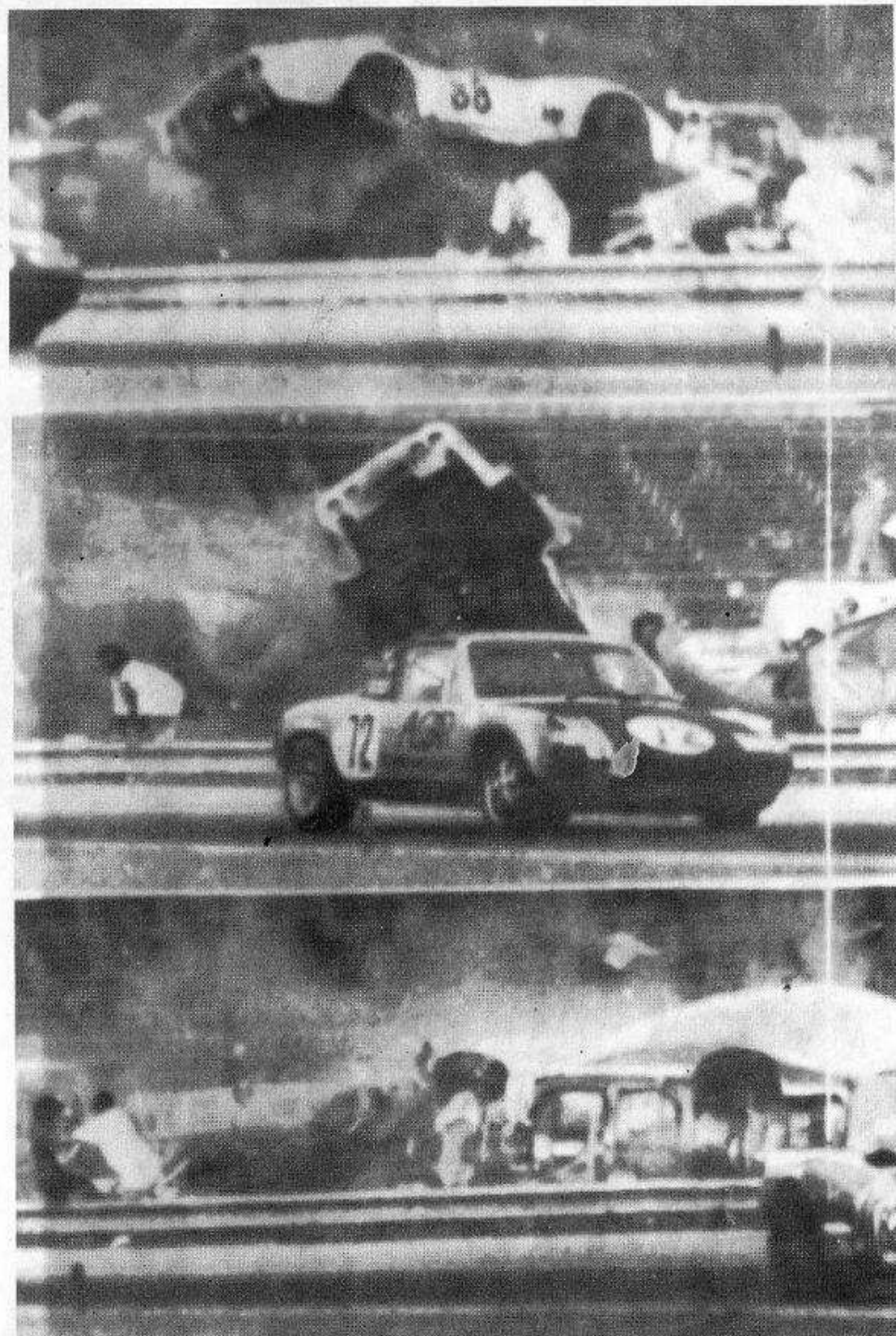
Al 34. giro, iniziano i cambi di guida: Ickx sostituisce Andretti, quindi Schenken cede il volante a Peterson, mentre Regazzoni, proprio alla fine del suo turno, forza al massimo girando in 1'46". Quindi al suo posto sale Redman, che subito dopo ha anche lui nuovamente una brutta avventura, urtando il muretto, e quindi deve rientrare ai boxes dove sulla Ferrari n. 4 viene cambiato anche il musetto ed una ruota anteriore, la destra. Poi, al 65. giro, Redman va in testa-coda nel «misto» a causa dei freni squilibrati, e deve sostare nuovamente per cambiare le pastiglie, proprio mentre Merzario, che stava rimontando, è di nuovo fermo per aver urtato — questa volta — un pezzo di plexiglass.

Con tutta la sua determinazione, Regazzoni, che sostituisce Redman al 70. giro, riparte con la n. 4, ma il distacco accumulato pare incolmabile. La vettura di testa, quella di Ickx, marcia a tratti con dei problemi di alimentazione che

non le permettono di rendere al massimo. Quattro giri dopo, infatti, anche la n. 2 si ferma, ed i meccanici danno un'ulteriore regolata per far andare il motore come si deve. Riparte Andretti, ma ora in testa c'è la vettura di Peterson-Schenken che è andata per ora immune da forature, ma anche allo svedese capita la disavventura al 78. giro, che lo costringe al box per cambiare la ruota posteriore

sinistra sventratasi in una delle curve sopraelevate, anch'essa forata da un frammento.

Le posizioni, anche per le soste (sia previste che impreviste) mutano continuamente. Si ha l'impressione, però, che le tre Ferrari se ne andrebbero tranquillamente se fossero immuni da noie impreviste, comunque dopo il 90. giro due Ferrari (quella di Schenken-Peterson e quella di Andretti-Ickx) sono in



Sopra, mentre passa la Porsche 914-6 di McDonald-Everett, ecco piroettare una Corvette, ma senza danni per il pilota, che è Charles Kemp. Sotto, ecco la Chevrolet ferma a ruote in aria. Nel corso della 6 ore, molti gli incidenti ma tutti senza danni ai piloti



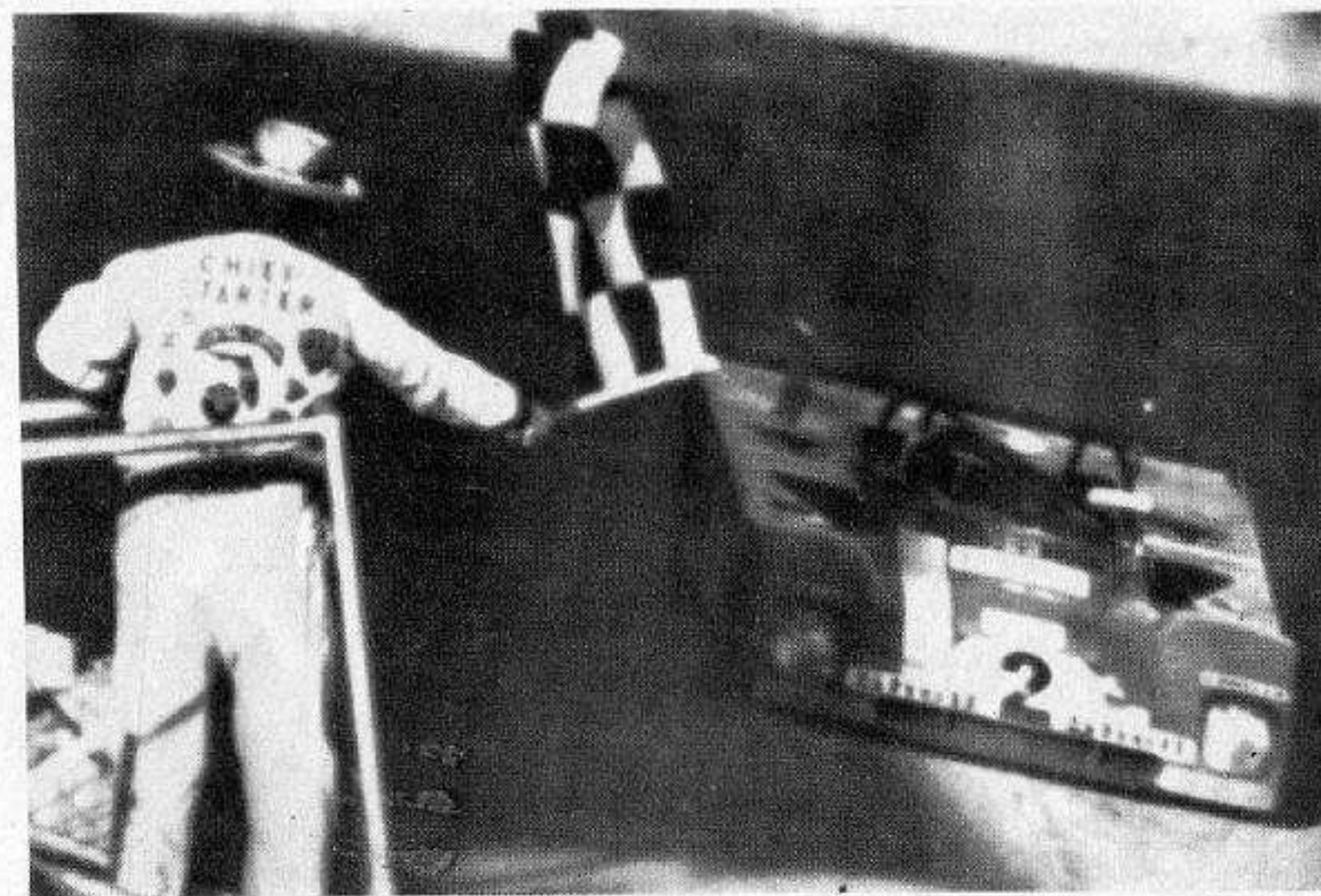
testa, alla media generale di 204,46 kmh, seguite da due Alfa, quelle di Elford-Marko e Revson-Stommelen. Le Alfa non smentiscono la loro fama di vetture robustissime, e per ora non hanno sofferto guai alle gomme, mentre Regazzoni continua nella sua rimonta mentre anche la seconda Lola scompare per rottura del motore.

Andretti, con il motore che finalmente gira appieno, entusiasma il pubblico superando di forza Schenken e riportandosi in testa, ma la sua gioia è di breve durata, poiché deve nuovamente sostare al box per un velocissimo cambio di pneumatici, rientrando in pista neppure 30" dopo. Al 104. giro, quindi, le posizioni

gative di questa corsa, paiono risparmiare le Alfa, ma la squadra milanese perde egualmente una delle sue vetture di punta quando Revson si ferma nel «misto», con il motore rotto. L'Alfa dell'americano e di Stommelen ha accusato dapprima noie al distributore d'accensione, che è stato cambiato, poi le sono state montate delle gomme non sue che l'hanno attardata prima del ritiro. Un altro continuamente bersagliato dalla sfortuna è il «clan» di Osella, che ha dovuto patire la scomparsa della cassa con gli attrezzi e qui a Daytona si è dovuta arrangiare con roba comperata sul posto. Poi, nel corso delle verifiche, gli addetti hanno fatto delle storie

ra invischiato nel gruppo, dopo i tanti giri persi da lui e da Redman, ma la sua corsa è tutta ancora da vedere, poiché ha a portata di mano il quarto posto. Infatti, tutta l'attenzione dei non moltissimi presenti (sono circa la metà dello scorso anno, l'assenza delle Porsche si è fatta sentire) si polarizza sulla rimonta dello svizzero, che finalmente arriva alle costole della Porsche di Dean-Brown e la supera facilmente, portandosi al quarto posto. Ora, a spezzare la «tripletta» Ferrari, è solo l'Alfa di Elford-Marko, che difendono strenuamente la loro posizione.

Molto bene si comportano Galli e de Adamich, che non ostante il fortissimo ritardo



La Ferrari vincitrice, con alla guida Jackie Ickx, sfreccia sotto la bandiera a scacchi. Per la casa di Maranello, altri 20 punti pro-mondiale

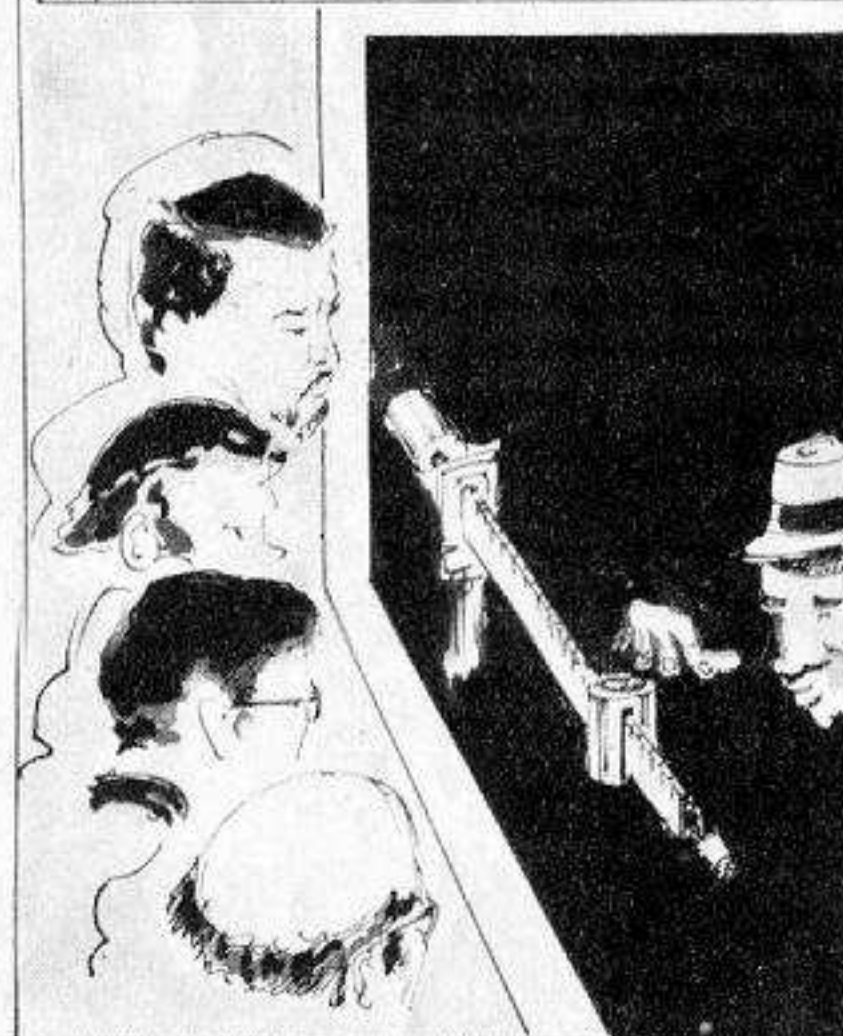


ARTURO MERZARIO, CAPITALISTA DELLA SFORTUNA RESTA IN PANNE DOPO LA SOLITA FORATURA SUI COCCI. RICORRE A UNA BATTERIA ESTERNA PER RIPARTIRE E CI RIMEDIA UNA SQUALIFICA

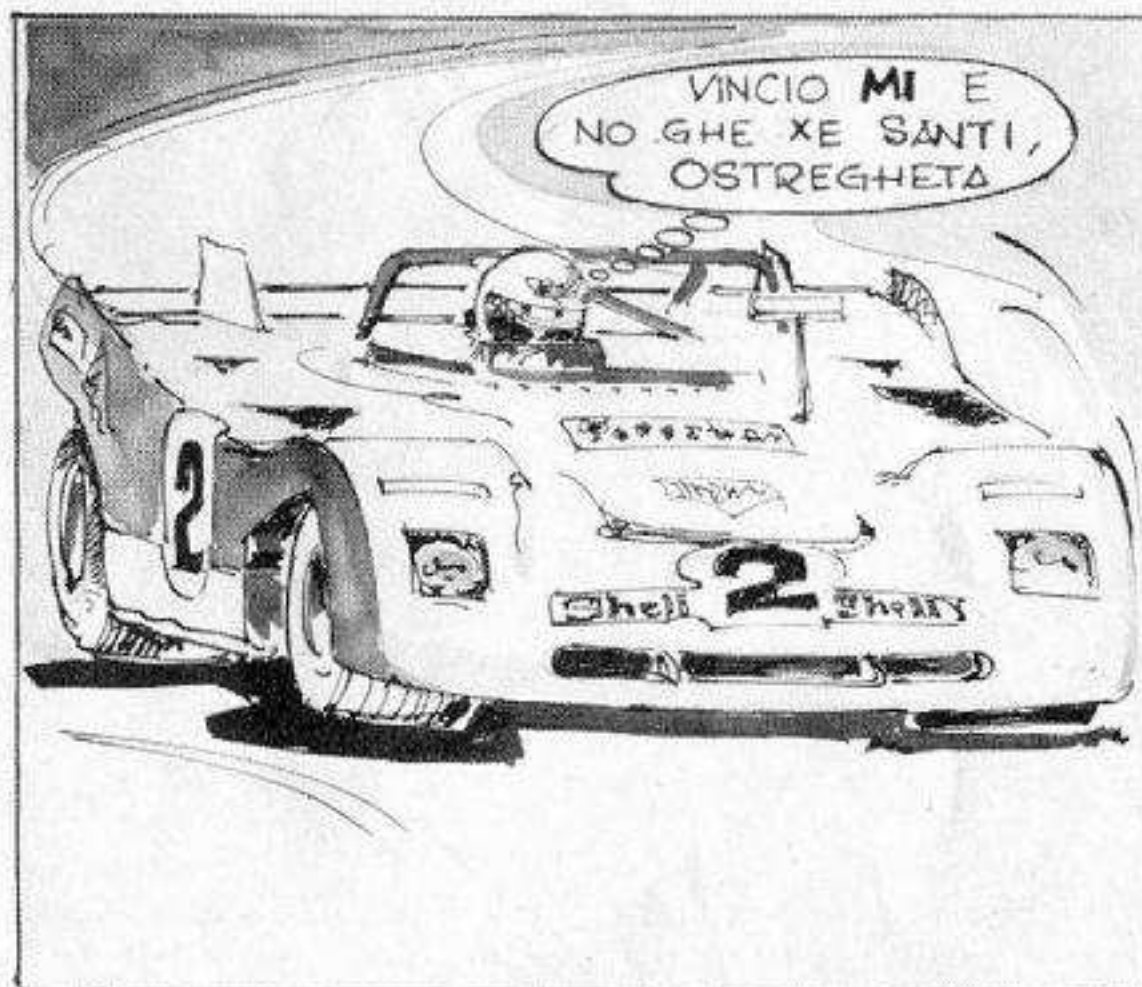
CONFESSO CHE MI SENTIREI MOLTO PIÙ SODDISFATTO DELLA SITUAZIONE, ANCORCHÉ SI BILINA, SE QUEL VCHINGO LA SMETTESSE DI PUNTARMI ADDOSSO...



A DIFFERENZA DI QUANTO ACCADDE TO A BAIRIS, I PESI DELLE VETTURE PARTECIPANTI ALLA 6 ORE DI DAYTONA SONO PIUTTOSTO SIMILI ALMENO PER QUANTO RIGUARDA LE OSPITI D'ONORE: FERRARI KG 674 ALFA ROMEO KG 675 (1) LOLA KG 671



NANNI GALLI FESTEGGIA LA PRIMA GIORNATA DI PROVE CON UN TOM-BOLONE DOVUTO A CAUSE IMPREVEDIBILI. LA TITI' È IRREPARABILE, PARTIRÀ (CON DE ADAMICH) SU 33-370



vedono nuovamente in testa la Ferrari n. 6 di Peterson-Schenken, seguita dalla n. 2 di Andretti-Ickx, poi seguono, a circa 3 minuti, le due Alfa di Revson-Stommelen e di Elford-Marko, che si sono scambiate le posizioni. La media è calata a 196,5 kmh. Da segnalare l'ottimo comportamento della vecchia 33-3 di Galli e de Adamich, che, prima della rottura di un cuscinetto dopo 2 ore di gara, è stata ottimamente in corsa, molto vicina alla più recente vettura dei compagni di squadra. È una sorpresa, anzi, rivederla in pista dopo una sosta lunghissima, che aveva fatto pensare al ritiro definitivo.

Nel frattempo, le gomme, che sono le protagoniste ne-

sul peso, che pareva inferiore al minimo. Infine, in gara, dopo le avventure già narrate, l'Abarth deve sostare a lungo per regolare le sospensioni.

Dalle posizioni centrali, frattanto, si fa luce la Porsche 908 di Dean e Brown, che da una posizione di attesa riesce a conquistare il quarto posto, anche per la fermata dell'Alfa di Revson.

Dopo il turno di guida di Ickx, Andretti riparte dopo una sosta di appena 20", in testa. Andretti sta compiendo una corsa del tutto personale ed ora ha 35 secondi di vantaggio sulla vettura gemella di Peterson-Schenken, e la sua azione fa nuovamente crescere la media, che ora è di 204,5 kmh. Regazzoni è anco-

hanno continuato regolarmente la corsa ed hanno conquistato la quinta posizione. La gara è ormai in mano ai due equipaggi di testa della Ferrari, e per loro l'ultima mezz'ora di gara trascorre senza emozioni. Un vero peccato che Merzario e Soler-Roig, proprio nell'ultimo scorcio di gara, siano costretti ad una laboriosa riparazione al box, e quando la loro piccola 2 litri sta per ripartire, la batteria non ne vuole sapere, per cui si deve ricorrere ai cavi esterni e pertanto i due vengono squalificati. Sarebbero stati ottavi assoluti. Comunque ripartono proprio quando la Ferrari di Ickx e Andretti taglia vittoriosa il traguardo.

Lino Manocchia

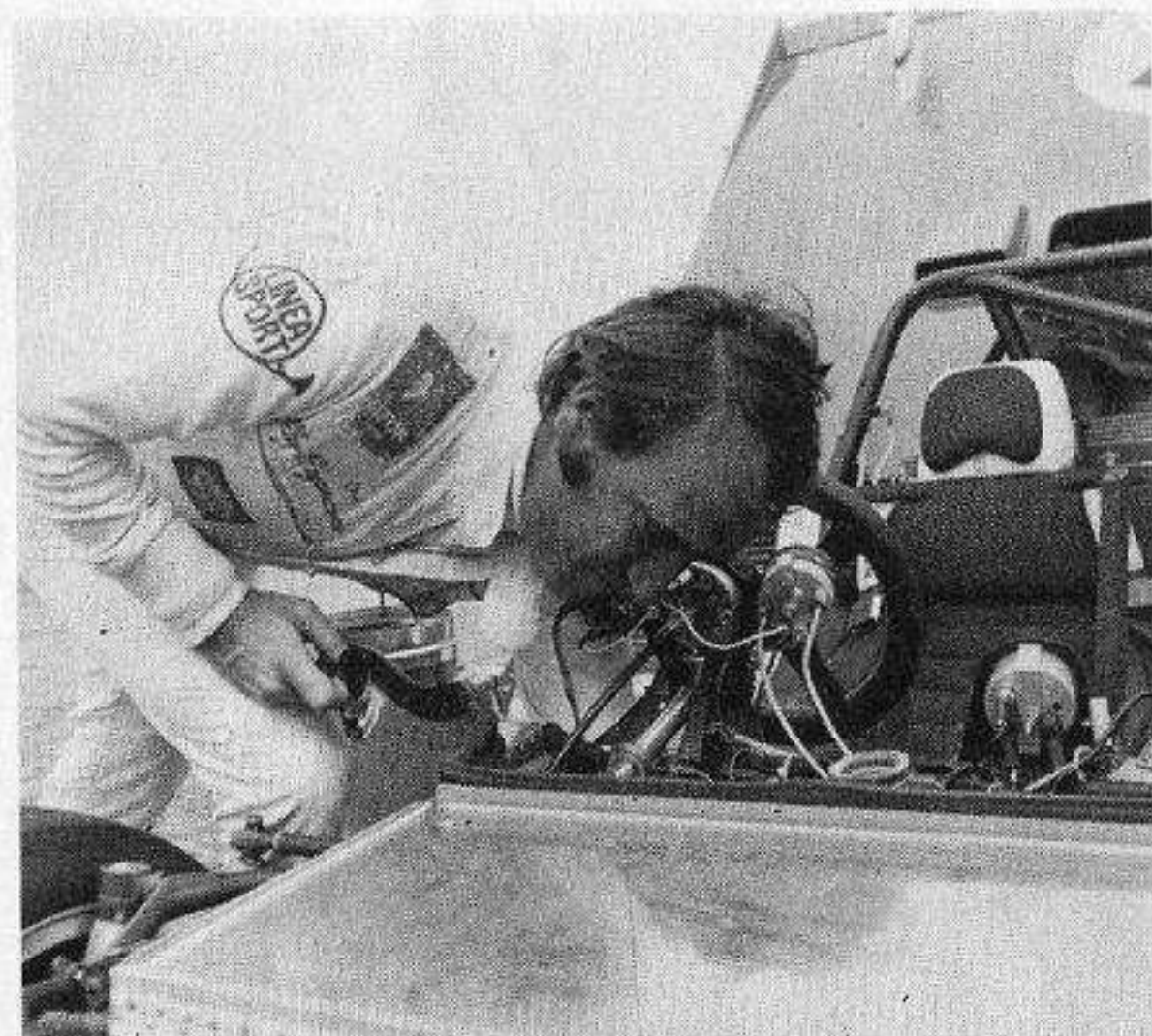


Andretti ed Ickx, felicissimi, vengono premiati. Per Andretti, questa è forse l'ultima corsa quest'anno con la Ferrari Sport, poiché a Sebring la casa italiana non parteciperà. Resterebbe forse Watkins Glen

La TECNICA

PAREGGIARE col peso (senza liquido) (antifiamma) non basta alle 33tt3

DAYTONA - Niente di nuovo rispetto a Buenos Aires salvo i perfezionamenti di ritocco abituali. Le FERRARI che sono state portate a Daytona non erano quelle della gara argentina mentre le Alfa Romeo e le Lola erano le stesse. Le ALFA erano qui dal tredici gennaio e quindi i meccanici hanno avuto abbastanza tempo per revisionarle a fondo e prepararle al meglio. Dopo le prove effettuate le settimane scorse le Alfa sono state adattate alla pista con la normale variazione delle regolazioni alle sospensioni per renderle adatte al compromesso, abituale a Daytona, tra pista di alta velocità e percorso piatto interno sinuoso. Da quello che si è potuto vedere i tecnici dell'Alfa Romeo hanno preferito avere le macchine in buone condizioni nella parte interna sinuosa, dotandole di camberaggi



Nel corso delle prove, Regazzoni sistema il posto di guida (a sinistra), mentre Elford e Marko chiacchierano con de Adamich e Merzario. Forse stanno commentando i tempi ottenuti dalle Ferrari



realità detto 675-681 chili, contro i 675 delle Ferrari e i 671 delle Lola), comunque le macchine qui presenti avevano i serbatoi di sicurezza Autodelta, ma dopo che anche i piloti avevano espresso il loro parere, è stato deciso di non riempirli del liquido speciale per avere meno peso (circa 65 Kg.).

In sostanza finché la FIA non avrà reso obbligatori questi serbatoi, se lo farà, l'Alfa Romeo non vuole continuare ad avere il grosso svantaggio del maggior peso. Una novità di rilievo è stata l'adozione delle gomme Goodyear sulla macchina di Stommelen-Revson: necessaria una lunga messa a punto.

Le FERRARI erano in tutto simili a quelle di Buenos Aires, ma si tratta di macchine nuove. Le prove effettuate a Vallelunga da Ickx hanno permesso di mettere a punto le vetture in modo ideale

11.300 giri. Per la gara tuttavia anche la macchina di Ickx-Andretti è stata dotata di limitatore e di cambio con rapporti uguali a quelli degli altri e quindi tutti i motori Ferrari giravano a 10.800 giri.

Nella preparazione delle macchine i tecnici della Ferrari si sono preoccupati maggiormente di avere le sospensioni adatte a sopportare gli sforzi della banchina a curve sopraelevate e meno di avere la macchina molto adatta alla parte interna piatta. Infatti hanno giudicato che il tempo eventualmente perduto rispetto al possibile sul percorso interno, veniva ampiamente compensato da quello guadagnato nella parte di alta velocità.

Le LOLA sono state preparate molto bene con la adozione dei bocchettoni di riempimento dei serbatoi del tipo a valvola automatica come le Ferrari e con la

DALL'INVIATO

DAYTONA - Le prove ufficiali di qualificazione erano state previste per le giornate di giovedì e venerdì, ma la pista era già disponibile per alcune prove libere nelle giornate di martedì e giovedì. Le condizioni atmosferiche hanno consigliato quasi tutti a scendere in pista il martedì, ma il mercoledì la pista era in condizioni decenti e quindi ne hanno approfittato in parecchi per effettuare le prime messe a punto. Non sono stati effettuati rilevamenti ufficiali per cui i tempi indicativi sono stati forniti da cronometristi delle varie squadre.

A queste prove non hanno partecipato Galli, che era stato trattenuto in Italia per le prove della Tecno, poi Ickx e Redman, il cui arrivo era previsto per giovedì e infine Andretti che era stato trattenuto a Phoenix per prove particolari di certe gomme della Firestone. Ickx è arrivato nel pomeriggio ed ha effettuato soltanto qualche giro che gli è stato comunque sufficiente per constatare come la macchina fosse già a posto. Merzario e Soler-Roig hanno girato abbastanza tranquillamente con la Fiat-Abarth 2000, anche perché volevano evitare di rompere qualcosa dato che non avevano molti ricambi a disposizione. Tuttavia, durante le prove del pomeriggio a Merzario si è staccato il cofano posteriore mentre era in piena velocità e ciò ha provocato una bella emozione anche se nessuna altra conseguenza che la rottura della carrozzeria di plastica. Di conseguenza l'Abarth non ha potuto essere in pista per le prove del giovedì.

Qualche problema per le Lola, soprattutto per quanto riguarda l'alimentazione, dato che la centrifugazione della benzina sulle curve sopraelevate non faceva arrivare carburante alle pompe. Qualche noia anche per le sospensioni, con le ruote che toccavano parzialmente la carrozzeria, cosa peraltro risolta con abbastanza facilità. Lo stesso fenomeno era stato registrato alla Ferrari con l'uso delle gomme da pioggia che hanno un diametro maggiore e quindi entravano in contatto con la parte interna della carrozzeria. L'inconveniente è stato eliminato facilmente con una

leggera modifica della parte interna della carrozzeria, senza pregiudizi delle qualità aerodinamiche della macchina.

Larrousse, che guidava la Lola aveva dovuto chiedere in prestito a Bonnier casco e tuta perché i suoi bagagli si erano smarriti nel viaggio aereo. Alla Lola c'era anche Garcia-Veiga che però non ha provato il primo giorno. Alla fine della prima giornata, secondo i rilevamenti Alfa Romeo il miglior tempo lo aveva ottenuto Regazzoni con 1'46"4 seguito da Schenken (1'47"2), Stommelen (1'47"9), Ickx (1'47"9), de Adamich (1'48"2), Elford (1'48"7), Marko (1'49"1) e Wisell (1'49"4) mentre secondo la Ferrari Regazzoni aveva fatto 1'46" netti.

Le prove ufficiali del giovedì erano divise in due parti. Al mattino un'ora e mezza di prove di qualificazione con presa di tempi ufficiali, e al pomeriggio altre due ore di prove non qualificative.

Nella prima mezz'ora il tempo si è mantenuto secco anche se il cielo era coperto, poi un acquazzone abbastanza violento ha bagnato la pista ed i tempi sono stati relativamente modesti. Anche nelle prove del pomeriggio è piovuto, consentendo così di effettuare prove continuative con le gomme da pioggia in previsione di una eventuale cattiva giornata durante la gara. Nel corso delle prove del mattino Nanni Galli ha avuto una avventura emozionante quando gli si è afflosciata la gomma anteriore destra mentre percorreva la curva sopraelevata Nord, e la macchina ha sbandato finendo di striscio contro il muretto esterno danneggiando così la sospensione anteriore oltre che un poco la carrozzeria. Niente per il pilota ma la macchina non appariva riparabile.

I tempi del mattino sono stati abbastanza lenti e non indicativi perché le macchine non hanno girato nelle stesse condizioni. Comunque, a titolo di cronaca, diciamo che il migliore è stato Andretti con 1'49"16 seguito da Larrousse con 1'49"90, Schenken e Peterson (1'50"90), de Adamich (1'52"39), Elford (1'53" e 45), Regazzoni (1'53"51) e Wisell (1'54"68). Con la pioggia non hanno potuto girare le Lola e l'Alfa di Stommelen-Revson poiché le Goodyear non aveva portato dei pneu-



Coraggiosa, ed alla fine premiata con il quinto posto, la gara di Galli e de Adamich con la «vecchia» 33-3, pur se attardati dalla rottura di un cuscinetto che aveva fatto temere il loro ritiro

e spoiler tipici da percorso a curve, rinunciando ad essere perfettamente a punto sul percorso velocissimo dell'anello. E' probabile che abbiano imboccato questa strada per poter sfruttare le doti di tenuta di strada mentre hanno rinunciato alla massima velocità sapendo di non avere abbastanza potenza massima disponibile.

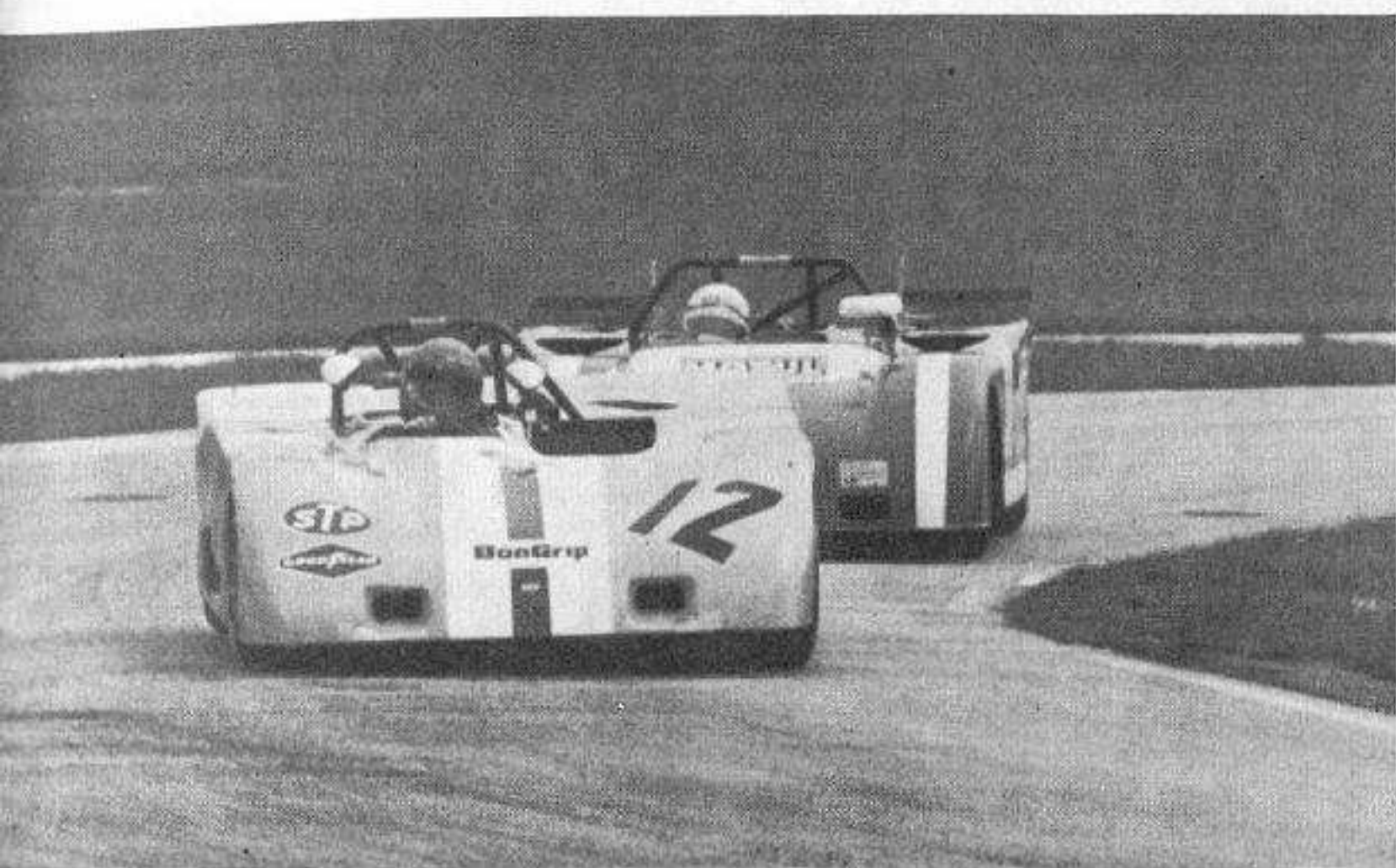
E' una scelta come un'altra, ma forse rappresenta una diminuzione delle possibilità perché sul percorso veloce gli scarti di prestazione sono superiori a quelli del percorso lento che tra l'altro è più corto. Apparentemente le macchine non hanno subito modifiche salvo che nella applicazione di una carenatura embrionale ai roll-bars. La polemica sui pesi effettivi delle Alfa è stata accusata da Chiti, che ha voluto precisare come in realtà le sue macchine pesino attorno ai 705 chili, con i serbatoi di sicurezza riempiti, mentre senza questi serbatoi sono di circa 660-665 chili (la bilancia ha in

e sappiamo che sono state adottate nuove molle più progressive e indurenti, così da sopportare meglio gli sforzi imposti dalle curve sopraelevate. Il risultato lo si è visto nei tempi di prova che sono stati migliori di quelli primati ottenuti da Donohue con la Ferrari 512. Andretti ci ha detto che ha trovato la macchina molto migliore rispetto alle prove di dicembre e ciò è molto indicativo sui progressi nella messa a punto delle 312P. Per i motori Ferrari, mentre sulle F. 1 possono ora andare fino a 12.800 giri pur se vengono utilizzati con limitatore a 12.400 giri, per le gare di durata il limite massimo ammesso è a 11.000 giri ed il limitatore è tarato a 10.800 giri. Questo riduce anche la potenza massima che è di circa 440-450 cavalli.

Durante le prove di Daytona, Andretti aveva un cambio con rapporti più corti degli altri, ciò per effettuare determinate prove tecniche, e senza il limitatore il suo motore ha toccato punte di 11.200-

sistemazione delle sospensioni. E' peraltro saltato fuori un grosso inconveniente nella alimentazione dovuto al fatto che le pompe della benzina erano poste a destra della macchina e con la centrifugazione derivante dalla alta velocità sulle curve sopraelevate, ciò rendeva inoperante il sistema di carico della benzina alla pompa di iniezione alla fine delle curve. La sistemazione di altre pompe ha reso il fenomeno meno evidente per la gara.

Le due Lola tre litri sono state dotate di motori Cosworth della nuova «serie 12» che sono così i primi ad essere visti ufficialmente. Questo ci fa pensare che quanto avevamo sospettato a Buenos Aires durante il Gran Premio di Argentina, cioè che Stewart, Hulme e Fittipaldi disponessero già del nuovo Cosworth, fosse vero. I nuovi Cosworth si distinguono dagli altri solo per taluni piccoli particolari esterni che si possono vedere soltanto quando i motori sono smontati.



Nella parte mista, ecco Merzario incollato alla ruota della Lola T280 di Wisell. Lo svedese è stato caduuto da Larrousse, la cui macchina era rimasta praticamente ferma già alla partenza

matici adatti al bagnato. Così sono rimaste ferme anche le macchine di Chinetti, e poi sull'Alfa di Stommelen-Revson sono state montate le Firestone da pioggia le quali, però, prevedevano un aggiustaggio diverso delle sospensioni e così, dopo pochi giri, la vettura è stata fermata.

Il venerdì le macchine in pista sono state molto più numerose, poiché erano arrivate tutte quelle iscritte. Al violento uragano del giovedì era succeduto il sereno, con vento fortissimo e molto freddo ma col sole. I tempi sono stati quindi molto buoni e tutti hanno potuto esprimere il massimo, salvo Galli e de Adamich che non avevano la macchina «tubolare» ed hanno

ti dello speciale liquido alogeno, per non avere troppo svantaggio di peso rispetto agli altri, e ciò d'accordo coi piloti.

Durante le prove si era verificato qualche contrattempo con le gomme Goodyear che aveva molti tipi differenti a disposizione ma non aveva fatto esperienze preventive con le Alfa Romeo, cosicché si andava un poco a tentoni. Ad un certo punto si sono accorti che erano state montate due gomme di dimensioni leggermente diverse con diametro differente del battistrada, il che provocava degli squilibri incomprensibili. Così i tempi di Revson e Stommelen non hanno potuto essere buoni come possibile, an-

DE ADAMICH
dall'abitacolo

Come si guida sul circuito della Florida

Sollecitazioni eccessive sulla «banchina» veloce

DAYTONA - Ne avevo sempre sentito parlare molto bene ed ero convinto che si trattasse di un percorso dalle caratteristiche fantastiche costruito con i più razionali criteri di sicurezza e dotato di tutte le misure antincendio, ambulanze ecc. ecc. così funzionali, da ritrovarsi circondati di aiuti prima ancora che la macchina da corsa fosse ferma. Non posso giudicare completamente tutto l'apparato perché in realtà non vi ho mai corso, ma ho sostenuto solo qualche giornata di prove e penso di aver potuto valutare bene tutta la situazione, soprattutto perché con poca spesa il circuito potrebbe essere notevolmente migliorato (dal punto di vista sicurezza) e non capisco come la stessa Commissione Internazionale Circuiti non abbia provveduto a far fare alcune di queste piccole modifiche, che tra l'altro sono molto evidenti, come l'attacco del guard-rail in punti pericolosi e i terrapieni di sabbia dove si potrebbe avere una via di fuga.

A tutto questo uniamo la banchina di alta velocità, dove le sollecitazioni a cui arrivano le macchine sono forse anche eccessive. Un rettilineo di Le Mans e un po' sotto accusa per la sua lunghezza. In caso di pioggia, poi, i problemi che comporta per le gomme diventano preoccupanti. Dopo un acquazzone ci si ritrova con la parte interna del percorso piena di pozze, e quindi con la necessità di usare gomme da acqua, mentre la banchina sopraelevata praticamente si asciuga subito, e tra la velocità (circa 300 kmh) e le sollecitazioni, la costruzione e la pasta delle gomme da acqua vanno in crisi.

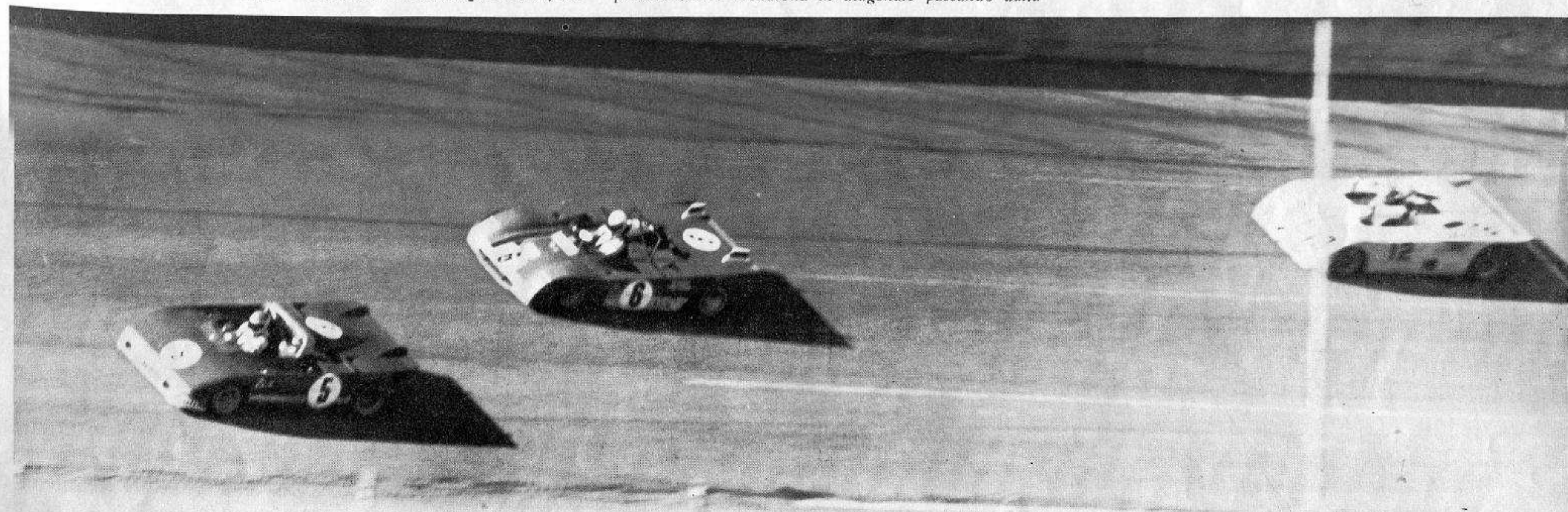
In ogni caso ecco cosa succede in un giro di pista con un prototipo 3000: davanti ai boxes e sulla linea di traguardo in quinta a circa 295-300 kmh, leggermente inclinati per la pista che ha una leggera sopraelevazione. Frenatona in diagonale passando dalla

sopraelevazione al piano, ai 200 metri con cambio quinta quarta terza seconda per una curva stretta a sinistra che è l'inizio del misto interno del circuito. Molto derapage in accelerazione e ci si immette in un rettilineo di circa 400 metri. Seconda terza quarta ed ai cento metri frenatona per curva da seconda a destra molto lunga e scivolosa.

Accelerazione, seconda terza quarta per altro rettilineo di 500 metri circa e curvone a sinistra veloce ma brutto per il fondo stradale un po' sconnesso. Si deve dare un colpetto di freni ai cinquanta metri restando in quarta; si esce tutti a destra e frenando quasi subito in diagonale verso sinistra con cambio quarta seconda per curva a destra lunga e come al solito scivolosa; seconda terza, leggermente a sinistra e frenata con cambio in seconda per curveta lenta a sinistra che immette sulla prima banchina sopraelevata. In accelerazione in seconda si va in alto a destra verso il muretto, terza e si lascia andare la macchina verso il basso per facilitare l'accelerazione, quarta e si riporta la macchina verso il mezzo della sopraelevata per seguire in quinta questa traiettoria.

Si esce dalla sopraelevata sui 280 kmh circa, tutti a destra per un lungo rettilineo che ci porta verso la seconda sopraelevata che immette sul rettilineo del traguardo. Si arriva alla connessione rettilineo-sopraelevata a circa 295 kmh, si entra a metà pista in pieno senza problemi, seguendo per tutto l'arco del curvone questa traiettoria, ma dovendo tenere la macchina che tende a partire verso l'alto. Si sente sia la forza laterale che tende a far derapare la vettura sia lo schiacciamento che credo sia circa di 2,2 G. Connessione sopraelevata-rettilineo con sobbalzo per curveta e ci si ritrova nel rettilineo box e traguardo.

a. d. a.



In piena velocità sulla banchina sopraelevata, ecco l'Alfa 33tt3 di Marko, la Ferrari 312 P di Schenken e la Lola T280 di Wisell. La Lola è praticamente l'avversaria più temibile della Sport di Maranello, in quanto le Alfa, anche se alleggerite — con il consenso dei piloti — del peso del liquido alogenato previsto nei serbatoi Autodelta, si sono dimostrate ancora a corto di potenza. Piuttosto in corsa le Alfa hanno evitato scoppi di gomme sulla sopraelevata: questo scotto lo hanno pagato le Ferrari

dovuto usare quella monoscocca vecchio tipo, più pesante delle altre ovviamente.

Alla Ferrari si è verificato un piccolo inconveniente sulla macchina di Peterson-Schenken, con la quarta velocità che non restava bene innestata. Così, alla fine delle prove, la normale sostituzione dei motori per avere in corsa quelli freschi l'hanno effettuata tutti quelli che avevano motori di scorta, e sulla macchina di Peterson e Schenken è stato sostituito anche il cambio. All'Alfa Romeo hanno deciso di correre coi serbatoi di sicurezza non riempi-

che se comunque non avrebbero potuto essere come quelli delle Ferrari.

Le ultime prove effettuate il sabato durante un'ora, col tempo bello e con temperature leggermente più calde di quelle del venerdì, sono servite alla definitiva messa a punto delle vetture col controllo della efficienza dei nuovi motori e cambi. Per effetto della norma del 140 per cento della velocità dei migliori sono state escluse dalla gara alcune macchine molto lente per cui gli ammessi sono stati quarantasei.

f. l.



I risultati
nel
prossimo
numero

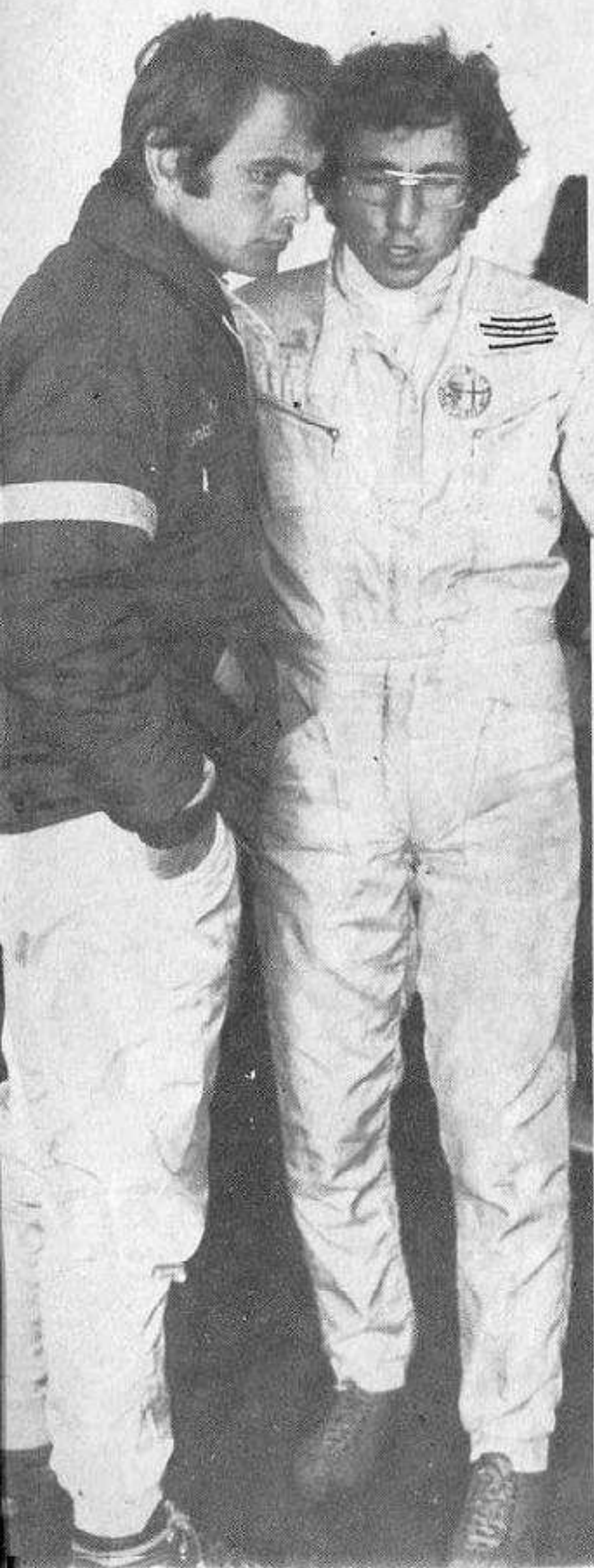
**BRAVISSIMI
pronosticatori
per il
TOTO-DAYTONA**

Lanciato il primo «gioco del mese», il TOTO-DAYTONA, abbiamo, con legittima curiosità, atteso l'arrivo delle schedine per vedere quanti, fra i soci del Club AUTOSPRINT, si sarebbero cimentati nel concorso pronostici da noi proposto. E, dobbiamo confessare, che in un primo tempo siamo rimasti alquanto delusi essendoci state recapitate in tempo utile quelle che noi abbiamo definito «soltanto un migliaio di schede». Alla resa dei conti dobbiamo dire che «per nostra fortuna» ne sono arrivate soltanto 962 perché, visti i risultati della corsa di Daytona e soprattutto la **BRAVURA** dei nostri soci, lo spoglio per designare il vincitore, o i vincitori avendo già riscontrato alcuni pari merito a massimo punteggio, dovrà per forza completarsi nel corso della settimana mentre i risultati definitivi verranno pubblicati sul numero 7 del nostro settimanale. Comunque, a titolo di curiosità, comunichiamo che i pronostici sono stati così suddivisi:

Per Marche: FERRARI 887 - ALFA ROMEO 52 - LOLA 22 - CHEVRON 1.

Per equipaggi: ICKX-ANDRETTI 496 - REGAZZONI-REDMAN 247 - PETERSON-SCHENKEN 136 - ICKX-REGAZZONI 3 ed altri voti dispersi per la Ferrari; REVSON-STOMMELEN 22 - STOMMELEN-HEZEMANS 5 - NANNI-DE ADAMICH 16 - ELFORD-MARKO 6 ed altri voti dispersi per le Alfa; WISELL-BONNIER 16 - LARROUSSE-CRAFT 6 per le Lola e JUNGADELLA-HINE per la Chevron.

Tra le quinte «prima» della sfida



Stommelen e Revson, la nuova coppia dell'Alfa, erano stati i più veloci della squadra in prova. L'americano non ha nascosto la sua ammirazione per le 312 P

Anche i RE di INDIANAPOLIS spettatori curiosi

SPECIALE PER AUTOSPRINT

DAYTONA - Effettivamente le Ferrari e le Alfa Romeo hanno un potere d'attrazione eccezionale. Non solo hanno richiamato nello Stato degli aranci e del sole (non troppo) decine di migliaia di sportivi e turisti, ma anche i personaggi di quel nome ormai divenuto un mito nella storia dell'automobilismo: Indianapolis. Joe Leonard, il trionfatore della categoria USAC del 1971, e il milionario J. C. Agajanian. Per venire quaggiù «Aggie» ha fermato il lavoro di riassetto di una vettura che nella passata edizione ottenne ottimi piazzamenti.

Agajanian, dall'inseparabile cappellone alla cow-boy, dopo aver detto che in California fa più caldo che non nella Florida ha aggiunto: «Speriamo che questo freddo dannato non perduri sino a domenica. Guasterebbe una gara che per spettacolo e nomi si accosta alla 500 di Indy». Aggie è stato un «ispettore» attento e meticoloso. Si è fermato, indisturbato e senza disturbare i meccanici al lavoro nei boxes della Ferrari ed ha rivolto degli sguardi «innamorati» alla macchina che «Per anni è stato il suo grande sogno».

— Lei è il «Drake» americano, cosa ha in mente? — J. C. non si fa

DAYTONA - Finalmente il clima ha abbandonato il suo aspetto minaccioso ed il sole riscalda un po' gli intirizziti spettatori accampati all'interno del circuito. A New York il termometro segna 4 gradi sotto zero e le ondate del vento glaciale giungono, affievolite, sin quaggiù. Siamo alla vigilia del grande avvenimento destinato a far storia. Prima perché dalle ormai superate 24 ore, la gara è stata ridotta a sei ore, poi perché quest'anno Ferrari ed Alfa Romeo sono venute in suoio americano a forze spiegate decise a far piazza pulita, malgrado abbiano avversari da non disprezzare. Le due nuove Lola-Ford T280 e le Porsche non

un'altra prova ed evita la domanda. Mi risponde dalla visiera del nuovissimo casco con un sorriso birbante. Il campione della Can-Am 1971 compie cinque giri e ai boxes Alfa si cronometra 1'46" col pieno e con le gomme meno veloci, per la prova delle mecole.

Vic Elford al termine delle prove chiede all'ing. Chiti di far applicare, per il via, le gomme a nuovo profilo duro. De Adamich e Nanni Galli, con la vecchia 33 dello scorso anno non amano fare commenti. Appare evidente il disappunto per aver dovuto «risuscitare» la macchina più pesante, meno veloce che non

trarremo le conclusioni future». Andretti è un senior di Daytona, e ricorda le sue imprese mancate a bordo della Ford «la quale spendeva milioni affidando la direzione tecnica a gente inesperta di corse».

A Mario interessa ora il futuro, USAC, INDY, ma soprattutto la Formula Uno: «Hanno scritto che non correrò per Ferrari, che intendo dedicarmi solo alla Formula Americana, ma non è così. Spero di partecipare a quasi tutte le tappe mondiali, specie ora che hanno modificato alcune date del campionato americano. Certo che con la nuova scuderia intendo far valere la mia esperienza».

sibilità di vittoria. «La nuova macchina, che è quasi una copia della McLaren già vista, non credo risulterà altamente competitiva. E poi con tutti quei nuovi bolidi in via di completamento, quest'anno bisognerà essere superlativi».

— E la tua... lite con Ickx...

«Non vi sono state liti. Un fantasioso giornalista di Torino lanciò una bomba, che non è esplosa e tutti ci hanno creduto. Io sono felice di guidare con Ickx. E' un grande pilota.»

— Il passato, dunque è cancellato.

«Se sapessi quante ore di rabbia ho trascorso. Dopo anni di vittorie, segnare il pas-

REVSON fa l'occhiolino al 312 ANDRETTI tutto miele con ICKX

ufficiali potrebbero dare noie alle portacolori italiane.

E' stata una vigilia intensa che ha impegnato tecnici e meccanici nella messa a punto finale che non era stato possibile condurre a termine nelle settimane passate a causa del costante cattivo tempo. Le gomme sono state — tanto per non cambiare — il problema numero uno delle Alfa. La Casa milanese pur di avere al volante l'americano peter Revson, ha accettato di montare sulla vettura numero 5 gomme Goodyear normali e l'asso californiano, insieme a Stommelen, ha girato senza noie alcune.

— Come va l'Alfa? —, chiedendo a Peter. «Così così, potrebbe andar meglio, ma non voglio criticare troppo. E' la prima volta che guido questa macchina che certo non posso paragonare alla McLaren can-Am.»

— Avresti preferito pilotare una Ferrari?

Revson s'infilò il casco per

ha permesso a de Adamich di qualificarsi con un tempo migliore (1'52"39).

Alla Ferrari, Andretti ha provato più di Ickx e verso la conclusione delle prove ha chiesto che due strisce di alluminio all'imbocco delle prese d'aria venissero tolte per immettere maggior aria. Il risultato è stato positivo poiché nei garages non sono stati rimessi i pezzi eliminati durante le prove.

Per la cronaca dobbiamo dire che la maggioranza dei piloti ha lamentato la mancanza di tempo per provare le macchine ed il circuito. Molte cose sono state fatte in fretta a discapito della preparazione delle macchine in gara e dei piloti.

Mario era sorridente, come il sole, sembrava quasi un Mario nuovo, simpatico e ciarliero. «E' inutile parlare della corsa di domani. Vedremo come vanno le macchine e poi

— Ora fai parte della Team dei «superstar». Chi di voi tre vincerà? Vi sono direttive di scuderia?

«Affatto, questo non accadrà sino alla fine, salvo che a qualche passo dal traguardo finale, qualcuno di noi abbia bisogno di punti per portar via il titolo. Sarà, insomma, come con Ferrari. Nessuno ci ha detto chi deve vincere e chi deve segnare il passo.»

— Hai provato la nuova macchina di Parnelli?

«La proverò ai primi di aprile a Pocono. Comunque ho notato grandi progressi e se tutto va come progettato, quest'anno, la scuderia Parnelli Jones farà storia.»

— E Granatelli? Lo hai lasciato in cagnesco?

«Con Andy siamo sempre ottimi amici. Soltanto che negli ultimi tempi gli avevo chiesto di lasciar lavorare liberamente i meccanici. Comunque fuori delle piste siamo amici.»

— Senza te, don Andy non avrà certamente grandi pos-



Nei giorni di prova, fervono le messe a punto nei boxes dell'Alfa. Vediamo Chiti e Severi discutere, mentre si sistemano gli scarichi della 33tt3 di Stommelen e Revson (foto LINI)

so ad ogni gara, è deprimente. Ora punto verso il futuro. Credo di avere ancora molta strada da percorrere all'insegna della vittoria.» Andretti conclude, prima di indossare la tuta per l'ultima prova, che gli piacerebbe un giorno diventare costruttore.

«E' un vecchio sogno, e poter essere costruttore per giunta famoso, per me rappresenta tutto.»

L'asso di Nazareth non dovrebbe temere. E' ricchissimo, espertissimo, conosciutissimo. Tre superlativi che fanno di un pilota famoso addirittura una star di prima grandezza.

I. m.

Agajanian si «covava» le Ferrari

pregare due volte e si sbottona. «Sto ricostruendo il bolide numero 98, il numero portafortuna col quale Troy Ruttman e Parnelli Jones vinsero ad Indy. Sono in società con Ralph Wilke e la vettura sarà guidata da Mike Mosley. Abbiamo allargato il "passo" da 96 pollici a 103 pollici. Il motore durante le prove nel Texas ha resistito alle alte temperature e alla tenuta in pista è ottima. Spero di ottenere qualche vittoria nel prossimo campionato».

— Sarà duro, vero? Con decine di costruttori?

«Quest'anno avremo 40 nuove macchine e glielo elenco rapidamente. Dan Gurney con la sua fabbrica «All American Racers» è il più prolifico. Ne ha costruite otto, quattro delle quali saranno a disposizione di Bobby Unser che ha provato sul circuito in California ed ha fermato il cronometro sui 307 kmh. E' addirittura spettacolare. Parnelli Jones e Vel Miletich stanno completando 6 vetture per il loro «Superteam» formato da Mario Andretti, Al Unser e Joe Leonard. Due macchine ciascuno, quindi, che Maurice Philippe, l'ex progettista della Lotus ha creato nella più grande segretezza. Le dirò che chiamiamo la zona dove Parnelli Jones costruisce, il «Pentagono» X dell'automobilismo. La McLaren ha quasi pronta una serie

di sette bolidi, quattro dei quali andranno a Roger Penske per Mark Donohue e Gary Bettenhausen, gli altri saranno assegnati a Peter Revson che parteciperà soltanto a tre grosse corse: Indy, Ontario e Pocono, e a Gordon Johncock. La «Antares Engineering» di Troy, nel Michigan, sta completando sei nuove «Antares» per Johnny Rutherford e Swede Savage, Roger McCluskey, Wally Dallenback e Mel Kenyon, il pilota con una sola mano. (Autosprint diede per primo, in esclusiva, la notizia della nuova macchina che a detta degli esperti dovrebbe essere una rivelazione). Anche una nuova compagnia, la «Atlanta Cars» di Atlanta nella Georgia, sta costruendo cinque nuove macchine che assomigliano alla McLaren 1972. A. J. Poyt ne riceverà due e le altre andranno al quarantenne Lloyd Ruby e Cale Yarborough».

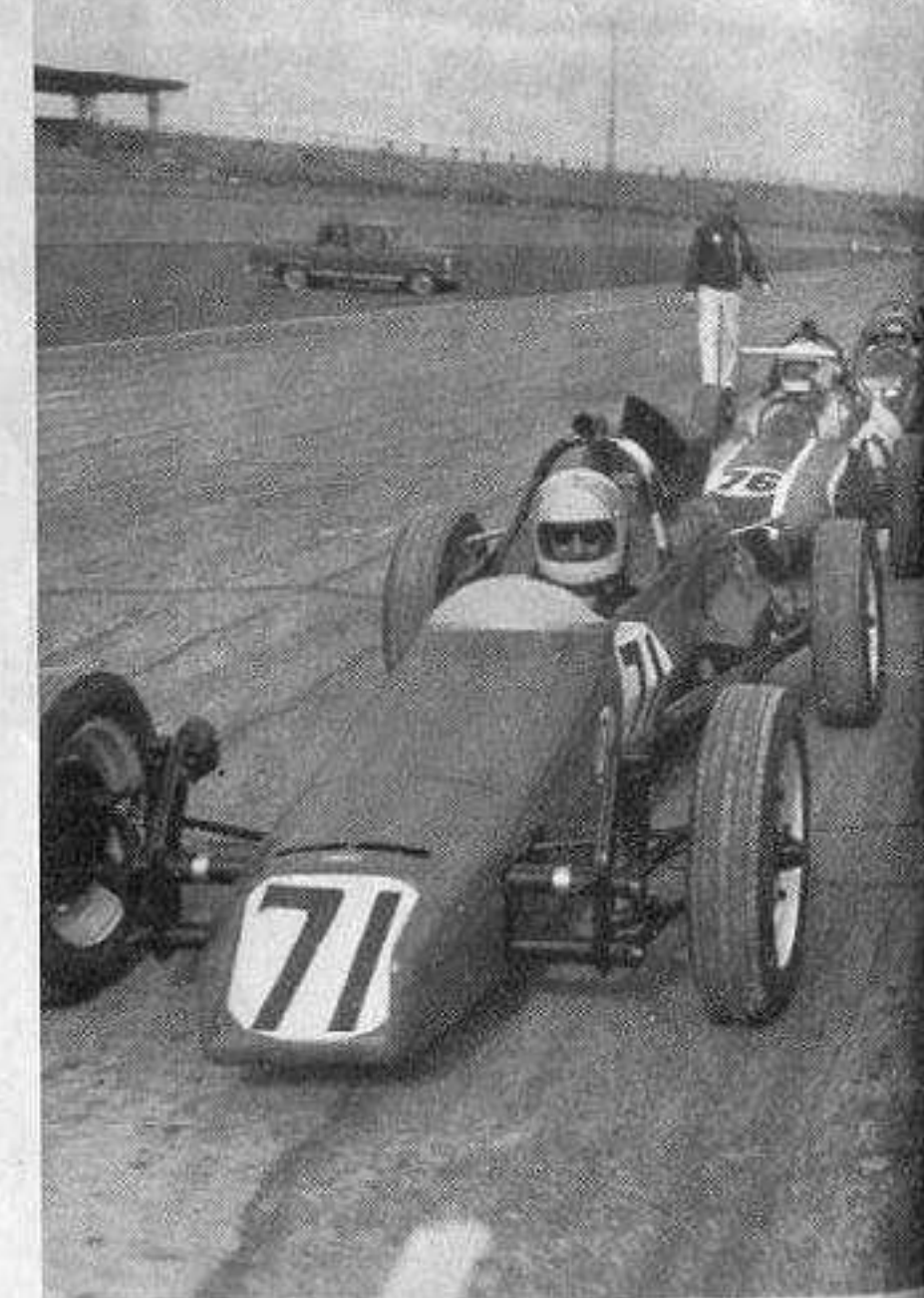
A sentirlo parlare, Agajanian sembra un luogotenente di Napoleone che sa a memoria la tattica e le posizioni del nemico. Gli chiedo: Ma lei, ricco e famoso, vive ancora nel mondo delle quattro ruote per affari o perché non può farne a meno?

«Se dovessi smettere di vivere nei garages, nei boxes, la mia esistenza non avrebbe più colore. Io sogno il rombo dei motori anche la notte».

Di Granatelli abbiamo appreso invece che Grant King sta costruendo quattro vetture che saranno pilotate da George Snider e Steve Krisloff, due giovani che malgrado la bravura e la determinazione non potranno mai eguagliare le gesta del tre volte campione americano Mario Andretti. Agajanian era stato qualche giorno prima alla cerimonia dell'assegnazione del Trofeo «Martini e Rossi». Al Unser e Peter Revson che erano stati classificati rispettivamente terzo e quarto, hanno ricevuto mille dollari ciascuno, mentre «Aggie» prima di venire a Daytona aveva ricevuto il distintivo «Jensen Bardach Memorial» in Indianapolis, insieme a Tony Hulman, presidente dello Speedway di Indianapolis, al quale è andato un riu-scitissimo ritratto.

Della Sei Ore Agajanian parla con grande entusiasmo: «Daytona ed Indy sono le regine delle corse americane. Ambedue presentano il meglio dell'automobilismo di oggi. In ambedue le corse macchine e piloti devono essere superlativi. Va senza dire che quando ci sono Ferrari ed Alfa, lo spettacolo non può mancare» e poi conclude: «So long to Indianapolis».

Adriano Manocchia





Cerimonia ufficiale di apertura della «Daytona 24», mercoledì. Miss Speedway, la graziosa Sherry Karchner, taglia il tradizionale nastro aiutata dal sindaco di Daytona (Attualfoto)

C'era anche il papà di PEDRO a Daytona In Messico il «G.P. dei RODRIGUEZ»

DAYTONA - Si è sparsa come un fulmine la notizia che era giunto il papà di Pedro Rodriguez alla cui memoria veniva dedicata una coppa donata da Luigi Chinetti senior. Aveva fatto solo una fugace apparizione sul circuito, poi era tornato all'Hotel Riviera. Lo abbiamo chiamato invitandolo a venire nella sala stampa, a quell'ora deserta. E' giunto con gli occhiali da sole, un cappello a larghe falde, vestito blu. Cammina tentennando leggermente, ma col capo eretto.

«Son venuto a Daytona perché qui Pedro ha colto un paio di vittorie esaltanti. Accetterò la coppa che porrò nella sua stanza. E' l'unico trofeo che mi resta della gloria di Pedro dopo la sua morte, e che dimostra chiaramente che il suo nome non è stato dimenticato. Le dirò di più. Nella sua stanza, tappezzata, anche nel soffitto, di foto, ho posto il numero di «AUTOSPRINT» che il suo direttore Sabbatini dedicò a Pedro dopo l'incidente. E' uno dei più cari ricordi nella mia villa.»

— Si correrà quest'anno, il Grand Prix in Messico? «Il governo ha già disposto che la corsa a Città del Messico venga denominata 'Fratelli Rodriguez Grand Prix', inoltre sta cercando di stanziare 200 mila pesos per innalzare in un punto del circuito un grosso monumento raffigurante un bolide con Ricardo e Pedro. Continuano a giungermi lettere da tutte le parti del mondo molte delle quali mi narrano dettagli inediti del mio Pedro. Mi resta un pensiero che mi assilla

continuamente. Mi sento colpevole, in una parola, di aver distrutto l'esistenza di Pedro. Se gli avessi proibito di correre... Pensi che dopo la morte di Ricardo, mia moglie mi lasciò incolpandomi di distruggere la famiglia. Ora anche Alejandro, il giovanissimo vuol correre. Ho detto no, ma mi ha risposto che i Rodriguez non tremano dinanzi al pericolo. E a dir la verità, Alejandro guida molto bene. E' sicuro, calcolatore, freddo. Sono stretto in un dilemma tremendo.»

Gli ricordo che proprio in questa sala stampa, dopo la sua vittoria nella 24 Ore di Daytona, Pedro rispose alla mia domanda: «Che gliene sembra della Ferrari?» «E' una buona macchina, ma ci vorranno anni prima che la Porsche cada.» Poi sorridendo aggiunse: «Non dimenticate che io corro per una casa vincitrice, ma il mio cuore è rimasto a Maranello.»

«Ed è morto con la macchina del suo cuore, anche se non era quella ufficiale», interviene il signor Rodriguez.

Comincia a giungere la prima ondata di colleghi. E papà Rodriguez preferisce non essere «coinvolto». Fuori lo attendono i fratelli Piccirillo ed il papà comm. Alessandro, carissimi amici di Pedro, che lo riporteranno in hotel. Un uomo, un padre che vive all'ombra di ricordi belli e terribili portava via un'altro ricordo di suo figlio che lo chiamava amorevolmente «mi papà.»

I. m.



A sinistra, nell'ambito della «24 Ore» di gare, c'erano naturalmente anche la F. Vau. Eccone uno schieramento. Sopra, Schenken migliora la sua stabilità addentando l'alettoncino anteriore utilizzato sulle 312 P

MATICH sbaglia McRAE rivince

GRAHAM più 10



Graham McRae, con la sua Leda-Chevy, è ora saldamente in testa alla Tasman Cup dopo la terza vittoria in questa serie australe 1972

SURFERS PARADISE - La carovana della Coppa Tasmania è emigrata in Australia. Ultimo il ciclo neozelandese con le quattro gare di Auckland, Levin, Christchurch e Teretonga, rispettivamente vinte da Frank Gardner, McRae, McRae e Kevin Bartlett, e con una classifica provvisoria che vedeva in testa il neozelandese McRae, la competizione si è spostata nel Queensland ove, sul circuito di Surfers Paradise, si è svolta la quinta prova, la prima delle quattro che restavano ancora da disputare.

Il gruppo dei competitori era al completo (era presente anche Mike Hailwood con una vettura rimessa in sesto frettolosamente dopo l'incidente occorsogli a Teretonga) e la gara è stata interessante sino al 15. giro per la lotta che stava sviluppandosi fra Matich, Gardner e McRae. Ma in quel momento si è verificata la scelta cruciale della competizione che ha permesso a McRae di continuare e finire pressoché indisturbato la corsa.

Al via era scattato in testa Matich seguito da Gardner, McRae e Bartlett mentre Hailwood, che non aveva potuto prendere parte alle prove di qualificazione, ed era partito in ultima posizione, stentava a farsi luce. Matich, partito veramente bene, già al secondo passaggio davanti alle tribune conduceva con un vantaggio di un centinaio di metri sul più immediato inseguitore. In questo giro, infatti, Matich con la sua STP Repco, faceva registrare il giro più veloce con un tempo di 1'08" (media 170,360 kmh) migliore di due decimi di secondo del record precedente da lui stesso detenuto. Nei giri seguenti McRae forzava l'andatura e riusciva a scalzare Gardner dalla seconda posizione fino a portarsi a soli tre secondi dal battistrada.

Al 15. giro il colpo di scena: Frank Matich, forse perché incalzato troppo da presso da McRae, entrava «lungo» in una curva e compiva uno

spettacolare testa-coda evitando per puro miracolo, e grazie alla sua freddezza, di finire nel fossato che costeggia la pista. McRae non si lasciava sfuggire la buona occasione e passava in testa, mantenendo tale posizione sino alla fine senza essere più disturbato. Matich che era stato superato da Gardner, Hobbs e Pilette, si gettava all'inseguimento e riusciva a superare due avversari, ma nulla poteva contro Gardner che si era assicurato un vantaggio tale da garantirgli la seconda poltrona.

CORSA A SURFERS PARADISE - Quinta prova della Coppa Tasmania - Circuito di Surfers Paradise - 50 giri - 6 febbraio 1972.

LA CLASSIFICA

1. Graham McRae (STP Leda GM) 1) in 58'14"9, media 163,619 kmh; 2. Gardner (Lola T300) a 22"1; 3. Matich (STP Repco) a 50"1; 4. Hobbs (McLaren M22) a 1 giro; 5. Pilette (McLaren M10) a 1 giro; 6. Hailwood (Surtees TS8) a 1 giro; 7. Brown (McLaren M10) a 4 giri; 8. Francevic (McLaren M10) a 3 giri; 9. Stewart M. (Elf Repco) a 3 giri; 10. Radifich (McLaren M10) a 4 giri.

Giro più veloce: Frank Matich (STP Repco) in 1'08" media 170,360, primato imbattuto.

La classifica dopo cinque prove: 1. McRae punti 27; 2. Hailwood p. 17; 3. Bartlett p. 16; 4. Gardner p. 15; 5. Matich p. 13; 6. Pilette p. 11; 7. Hobbs e Oxtun p. 7; 8. Noyes e Stewart p. 5; 11. McCormack e Radifich p. 1.

Gli ultimi giri della corsa non avevano storia; McRae non forzava e falliva così di battere il record del circuito detenuto da Matich (1971); gli altri si accontentavano delle posizioni acquisite tranne Hailwood che con una gara intelligente, pur disponendo di un mezzo non certamente nelle migliori condizioni, riusciva a rimontare alcune posizioni sino a terminare sesto, tranne il testa-coda di Matich nessun altro incidente è venuto a turbare la competizione, la qual cosa succede per la prima volta in questa combattuta Coppa Tasmania.

Gordon Tait