



## Il dopo - DAYTONA a Fiumicino

all'aeroporto romano sembrava di essere tornati agli anni d'oro con tanti giornalisti e la folla convenuta ad accogliere i «reduci» della 6 ORE

ROMA - Appena informati del rientro di alcuni protagonisti della Sei Ore di Daytona, i giornalisti della capitale si sono precipitati all'aeroporto di Fiumicino. Ci è andata anche la TV. Non capitava da anni (a noi cronisti) andare incontro, magari fin sotto il jet, ai «nostri», vincenti o perdenti, comunque protagonisti di gare finalmente a tinte rosse. La levataccia di martedì mattina ci ha in qualche modo premiati, perché in circostanze davvero fortunate siamo stati gli unici ad imbarcarci in Nanni Galli, alla dogana, quando la tabella oraria del no-stop New York-Roma dell'Alitalia lo dava in quel momento almeno su Parigi.

Era successo che il quadrigetto della Pan-AM con

i resti (italiani) della squadra Ferrari, partito in anticipo dal Kennedy, avrebbe dovuto toccare terra a Roma con mezz'ora di vantaggio sul jet della nostra compagnia. Nanni Galli spiega:

«E' un semplice riscatto, una magra consolazione, per noi poveri. Soltanto in volo, lassù sull'Atlantico, l'Alfa ha imposto un platonico sorpasso alla Ferrari!». Forse perché eravamo soli, Nanni e noi (con l'obiettivo puntato dell'Arriflex dell'operatore Lanzi), forse perché lui aveva dormito come un ghiro, fatto è che il pilota pratese s'è lasciato andare a certe (azzardate?) confessioni che per riferirvele tutte ci vorrebbe un numero speciale di Autosprint.



«Ora li sistemo io quelli dell'Alfa», sembra dire Peter Schetty a Caliri, presente Ronnie Peterson. Il reclamo dell'Autodelta è stato accolto con molto stupore nel clan Ferrari. Sotto, de Adamich con la 33-3 dello scorso anno con cui ha compiuto una bella corsa assieme a Galli. Dopo i recenti incidenti, sono solo due le 33 tubolari efficienti di cui dispone l'Alfa

Attualfoto

# L'ALFA (crisi) di NANNI

«Sai, per adesso non c'è lotta» — esordisce il pratese. — Le Ferrari sono troppo superiori, che si permettono anche di accusare fastidi e inconvenienti vari e di dominare egualmente la corsa. Tre macchine partite, tre macchine arrivate. Noi (Andrea ed io) abbiamo corso con la vecchia 33-3 perché in prova sono uscito di pista, danneggiando irrimediabilmente la nostra tt. Mi è andata ancora bene, tant'è vero che sono qui a raccontare. Però non mi convincono certe argomentazioni sulle possibili cause che hanno determinato l'incidente. Io, a dir la verità, proponendo per... la rottura di un semiasse piuttosto che per lo scoppio di un pneumatico».

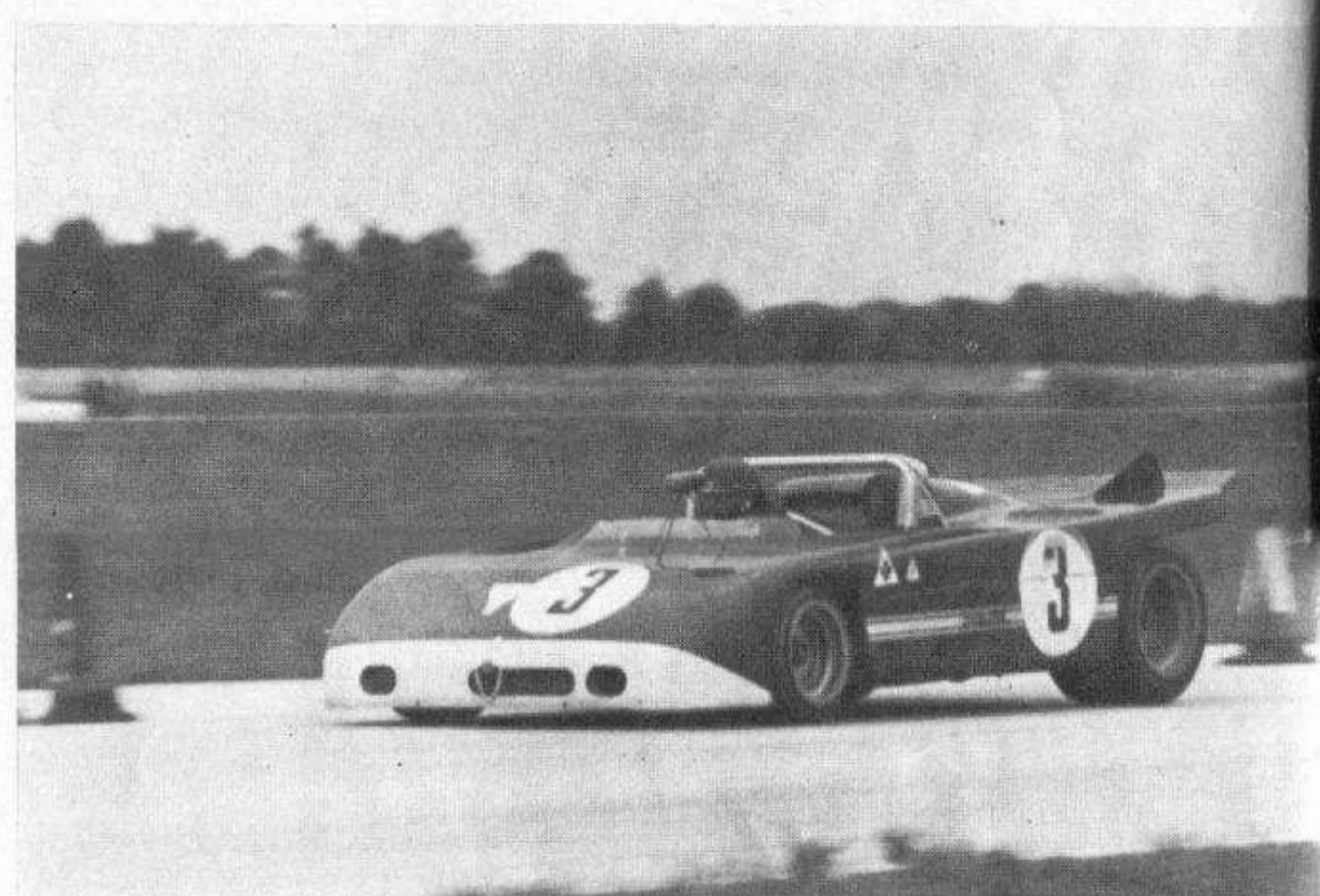
«Sì, è vero, un po' tutte le Alfa hanno avuto problemi di gomme.

Soltanto quella del «taumaturgico» Revson (al quale era toccato il migliore dei motori) era indenne da disturbi ai pneumatici, perché montava i Goodyear. Senza uno stupido contrattempo, ci s'era gripato un cuscinetto, la nostra 33-3 '71 sarebbe finita con la 33tt3 di Elford e Marko. Non è questo un elogio ai nostri meriti di pilota, è semplicemente una constatazione di quanto ci sia ancora da lavorare sul «telaio tubolare». Io, se dovessi scegliere la macchina per Debring, opterei per la vecchia Alfa che anche in Argentina ha dato ampia dimostrazione di essere ancora competitiva e sempre robusta.»

A questo punto, cambiamo argomento. In Italia l'opinione pubblica si chiede come mai i piloti-

Alfa (compiacenti l'ing. Chiti e C.) possano contestare i serbatoi di sicurezza, dopo tanta campagna. Dice Nanni Galli:

«Non è assolutamente vero che non li vogliamo più, perché ci piace morire abbrustoliti. E' vero invece che con una zavorra supplementare su una macchina che sulla carta dovrebbe pesare non più di tanto, noi si rischia sempre di uscire, di rompere i freni, di perdere tempo nei sorpassi. Giriamo sempre al limite, e all'inseguimento. A Daytona i serbatoi di sicurezza delle tt erano privi del liquido antincendio (e di accessori vari) per un risparmio di peso, diciamo di 30-40 Kg. Le cose sono andate certamente meglio, ma la notte è rimasta notte. Se in un circuito tipo Daytona si girava in



un tempo superiore di 3"5 rispetto alle Ferrari, senza liquido il ritardo era di 2" e rotti...»

Sul viso, stanco ma mica tanto, di Nanni Galli si legge l'amarezza di un avvio mondiale piuttosto deludente (limitato al confronto Alfa-Ferrari) ma anche la fiducia che con il tempo le cose si metteranno a posto e le tt tre litri dell'Alfa potranno finalmente dare fastidio alle 312 P di Maranello. Parte Nanni con la sua GT 2000, alla volta di Prato. Il tempo di abbassare il vetro e fa: «Ci vediamo a Vallelunga tra qualche giorno per la prova-SudAfrica della Tecno-Martini. Ieri sera da New York ho parlato con i Pederzani e mi hanno assicurato sui progressi del 12 cilindri che sta girando regolarmente al banco. Ma il responso della pista è quello che temiamo...» Anche lui, non è che ci crede poi tanto alla trasferta a Kyalami.

Facciamo dietro-front e ritorno alla dogana dell'aeroporto. Diventata ormai una specie di Hotel Gallia dei piloti e dei direttori tecnico-sportivi. Una bandiera a scacchi (quella di Daytona) ci segnala la presenza dell'ing. Caliri, di Arturo Merzario, dei meccanici del «Cavallino Rampante». Che in Florida hanno fatto gli straordinari. Con licenza (del capo) di parlare, l'ing. Caliri non si fa nemmeno solleci- tare:

«Vittoria netta ma sofferta... Ne abbiamo viste, ai boxes e fuori, di tutti i colori. La 312 di Andretti-Ickx ha lamentato un'avaria all'innietto del dodicesimo cilindro; quella di Peterson-Schenken aveva inconvenienti alla frizione e, nel finale, guai al cambio; quella di Regazzoni-Redman accusava di tutto. Partirei stasera per Maranello, se vi raccontassi per filo e per segno le sue vicissitudini. Sarò breve. Per l'afflosciamento di una gomma Regazzoni va ad urtare contro un muretto e perde il codone; arriva a piedi ai boxes e chiede consigli; torna a piedi (e non in scooter) alla macchina, che intanto era stata spostata solo per motivi di sicurezza e non per fare un piacere a Regazzoni; una volta al nostro box, sostituiamo la gomma e montiamo un codone di scorta. Poi tutto bene fino al cambio di pilota. Quando c'è su Redman, si sfilava il fermo delle pastiglie del freno posteriore; la macchina resta senza freni e a seguito di un urto perde nuovamente il codone; ai boxes sostituiamo completamente il freno e applichiamo l'ultimo codone rimastoci.»

Certe precisazioni, non richieste, chiariscono la regolarità della ma-

Lino Ceccarelli

CONTINUA A PAGINA 9

FIAT  
124

Per avere queste prestazioni  
la Fiat non vi costringe  
a "mantenere"  
motori più grossi e costosi

140 km/h con 1197 cm<sup>3</sup> della Fiat 124 berlina e familiare

150 km/h con 1438 cm<sup>3</sup> della Fiat 124 Special

160 km/h con 1438 cm<sup>3</sup> della Fiat 124 Special T

170 km/h con 1438 cm<sup>3</sup> delle Fiat 124 Sport 1400

180 km/h con 1608 cm<sup>3</sup> delle Fiat 124 Sport 1600

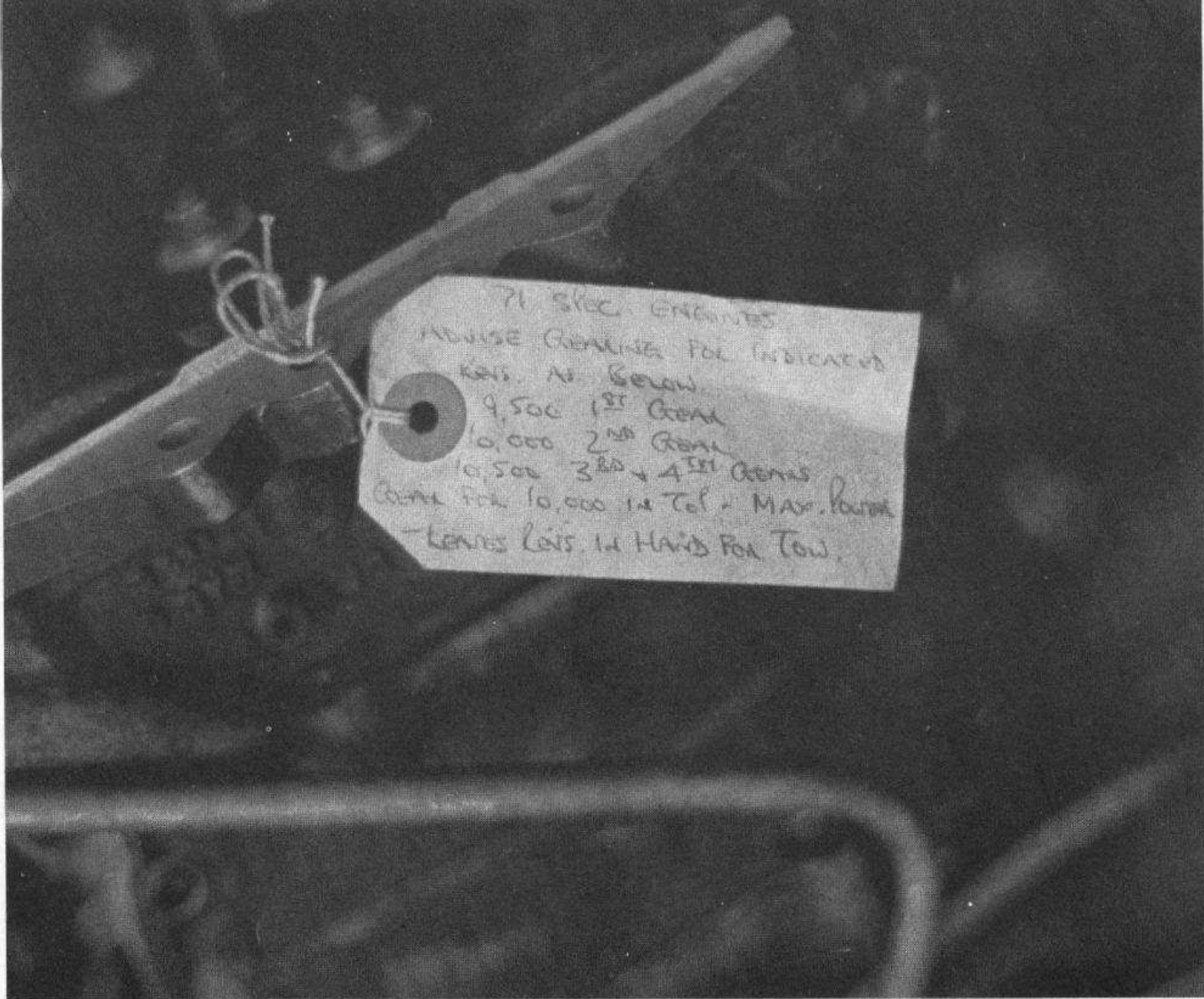


Fiat 124 Special

DAYTONA - L'occhio indiscreto della nostra camera ha fissato il cartellino che vedete in questa fotografia e che era attaccato ad uno dei quattro motori che la Lola aveva a disposizione per le sue due macchine. Tutti i motori, a detta dei meccanici Lola, erano del tipo «12», anche se è difficile poterlo controllare. Pare che li si possa identificare soltanto dalla forma inferiore del carter, oltre che da qualche particolare del sistema di pompaggio dell'olio.

Comunque che non si tratti di motori normali lo si deduce dal fatto che la Cosworth ha voluto precisare con questo cartellino, quali fossero i regimi di miglior utilizzazione, regimi che sono nettamente superiori a quelli considerati normali per i Cosworth serie 11. Infatti il cartellino dice che i rapporti del cambio debbono essere scaglionati in modo che si limiti il motore a 9500 giri in prima, 10.000 in seconda, 10.500 in terza e quarta e 10.000 in quinta. Fino ad ora si era detto che i Cosworth andavano al massimo a 9500 giri e solo per quelli della nuova serie si avanzava il limite dei 10.000, con i 465 cavalli di cui ci aveva parlato Keith Duckworth in dicembre.

Adesso sappiamo che gli otto



Questo cartellino era attaccato al Cosworth DFV della Lola di Wisell-Bonnier-Veiga. In esso, sono chiaramente specificati i limiti di giri in ogni marcia: 9.500 in prima, 10.000 in seconda, 10.500 in terza e quarta, cioè regimi sconosciuti ai Cosworth soliti, e poi in una gara di durata. Sotto: Ecco «visualizzato» il maggior lavoro cui sono costrette le vetture sui curvoni sopraelevati di Daytona. Lo schiacciamento era tale che i normali scuotimenti superavano il limite di sicurezza. Ecco il ripiego fatto nella Lola T 280, con un «cupolino» che evita lo sfregamento del pneumatico posteriore (foto LINI)



## L'Alfa (crisi)

CONTINUAZ. DA PAGINA 6

novra di Regazzoni, manovra che secondo quelli dell'Alfa (che hanno sporto reclamo) non sarebbe avvenuta secondo le norme. A proposito del pilota ticinese, l'ing. Caliri ha detto che è stata sua la velocità massima, su uno dei due rettilinei più lunghi: 309 Km/h., una punta di due chilometri inferiore a quella effettivamente registrata. Che ci sia qualcosa da nascondere a un pilota che superi i 310 orari? Comunque la fantastica velocità, da far invidia ad una formula 1, è superiore a quella realizzata lo scorso anno da Donohue con la Ferrari cinque litri della Sunoco! Secondo il d.t. sarebbe la Lola e non l'Alfa.

A cinque anni dall'inaugurazione di un arrivo in parata, inventato proprio in occasione della 24 Ore di Daytona, questa volta senza ordini di scuderia invece del tris c'è stata l'accoppiata, solo fortuita però. L'ing. Caliri ha avuto parole di ammirazione per Andretti, estendendo i complimenti anche a Ickx... Chiamato in causa direttamente dal d.t. («Ha fatto veramente una bella corsa!») Arturo Merzario storce la bocca e dice la sua:

«Soler-Roig stava concludendo al sesto posto la Sei Ore con l'Abarth 2000 di Osella. Quando invece di passare sotto la bandiera a scacchi, ha pensato bene di infilare il corridoio dei boxes! Scadeva proprio in quell'istante il 360.mo minuto di corsa e dai boxes, bloccati dalla bandiera rossa, non è più uscito. Morale: non siamo stati classificati... Poi, se penso che abbiamo perduto quasi venti giri perché una pioggia di rottami prima di una Corvette e poi di una Camaro è finita contro la nostra Abarth mi viene la rabbia. Se sono soddisfatto? Questo lo lascio dire agli altri. Io dico solo una cosa, che la due litri di Osella non sfigura affatto nel campionato mondiale Marche '72. Anche se il nostro obiettivo è l'Europeo Marche. E' chiaro che la mia disponibilità nel team Osella è condizionata da un eventuale (e auspicabile) impiego nella squadra Ferrari, di cui dopo tutto sono sempre un titolare... a prestito.»

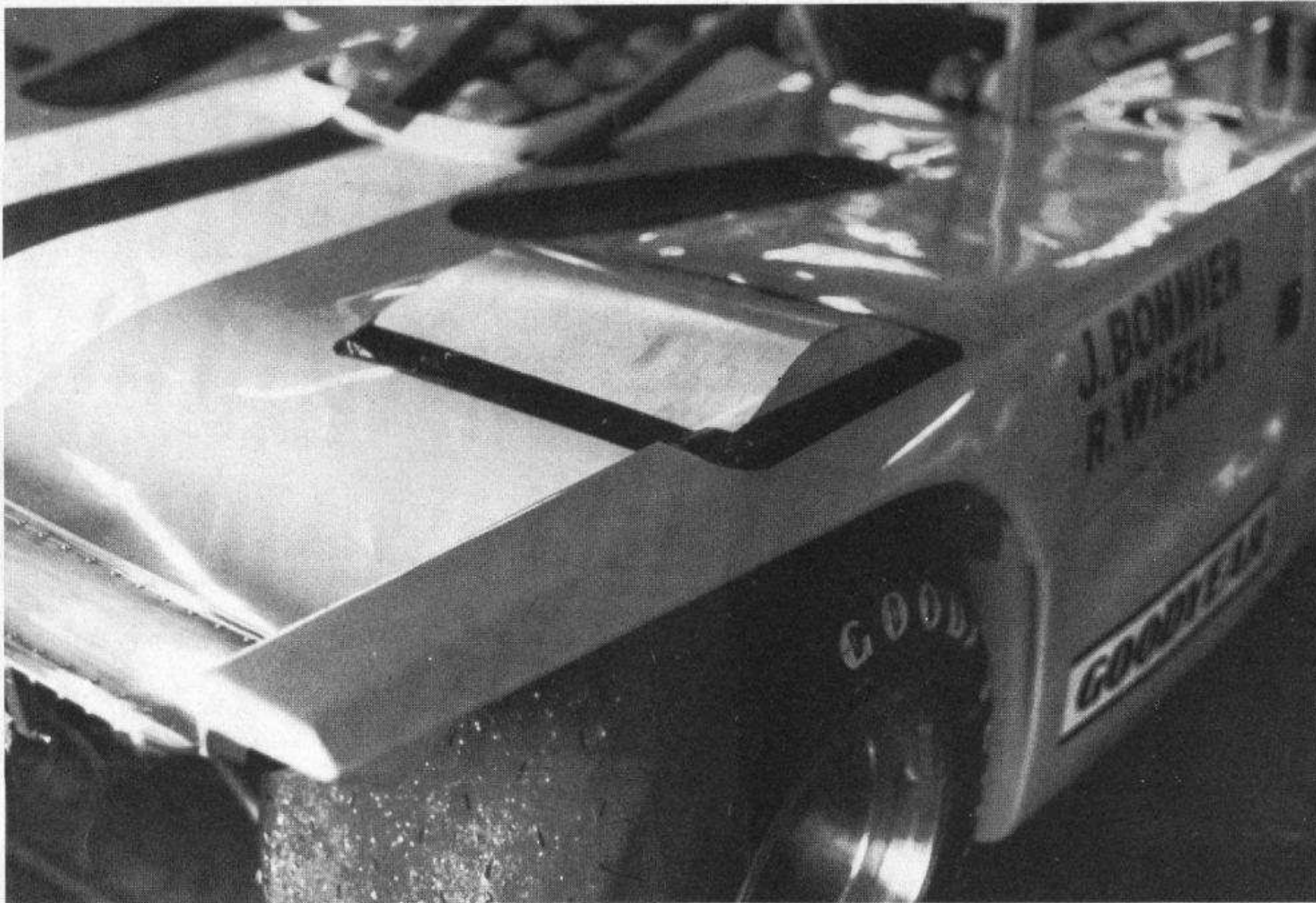
I. C.

# Nel carter il segreto del super-Cosw

cilindri inglesi possono andare fino a 10.500, e questo nella versione adattata alle gare di durata. Da credere perciò che per i motori da Gran Premio, sollecitati meno a lungo e con meno inerzia da vincere dati i pesi inferiori, i limiti siano ancora superiori, diciamo di 11.000 giri. Il che spiega le prestazioni eccellenti delle Lola, ma soprattutto quelle di Stewart, Hulme, Fittipaldi e Reutemann a Buenos Aires. Così come fa intravedere prestazioni del genere a Kyalami, il prossimo 4 marzo per il Gran Premio del Sud Africa.

Speriamo che questa nostra scoperta non trovi, da parte inglese, la stessa reazione che ha avuto quella che avevamo fatto l'anno scorso ad Imola, quando potemmo documentare come il motore Ferrari della macchina di Merzario fosse un sette litri (o giù di lì) e non un cinque litri come pretendevano i portaparola ufficiali. Che non venga cioè una smentita fuori posto. Tanto che c'è di male?

f. l.

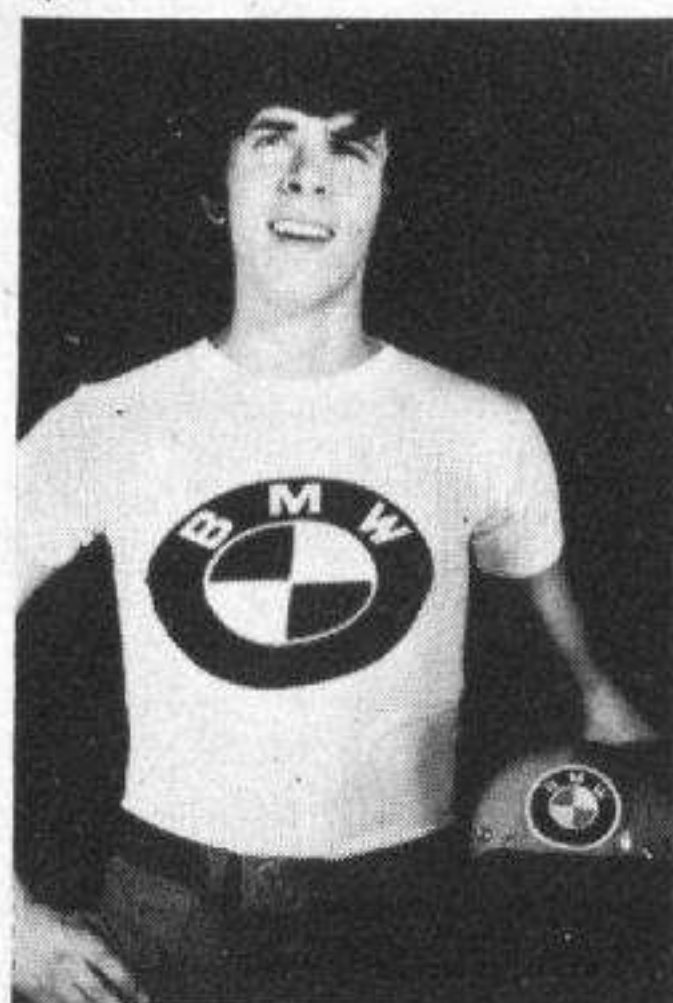


## RICAMIFICIO AUTOMATICO BONFATTI

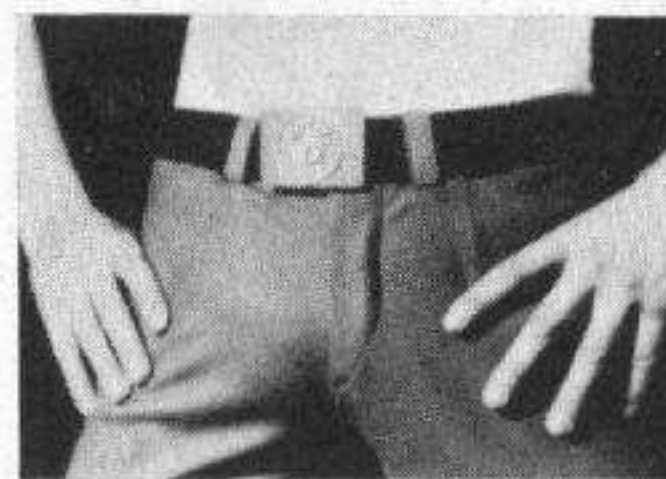
Richiedete oggi stesso, a mezzo cartolina postale, il catalogo illustrato che vi sarà inviato gratuitamente unitamente alla cedola per l'ordinazione. Le vendite vengono effettuate esclusivamente contrassegno (senza alcun aumento dai prezzi sopraindicati (qualsiasi forma di pagamento anticipato verrà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

6 ORE  
1972

# LE MEDIE

24 ORE  
1971

ecco una tabella comparativa delle medie

Ickx-Andretti	204,508	1. ora	201,923	Siffert-Bell
Ickx-Andretti	199,917	2. ora	205,276	Siffert-Bell
Ickx-Andretti	197,063	3. ora	201,032	Rodriguez-Oliver
Ickx-Andretti	201,782	4. ora	199,580	Rodriguez-Oliver
Ickx-Andretti	201,209	5. ora	199,039	Rodriguez-Oliver
Ickx-Andretti	200,710	6. ora	199,400	Rodriguez-Oliver

• La media finale, sulle 24 Ore, di Rodriguez-Oliver è stata di 175,736 kmh.

# DAYTONA allo specchio

Ad ogni ora  
sempre  
**ANDRETTI-ICKX**  
al comando

# CHI è stato in TESTA

Regazzoni-Redman (Ferrari 312 P)	dal 1. al 3. giro =	3 giri
Ickx-Andretti (Ferrari 312 P)	dal 4. al 7. giro =	4 giri
Regazzoni-Redman (Ferrari 312 P)	dal 8. al 25. giro =	18 giri
Ickx-Andretti (Ferrari 312 P)	dal 26. al 32. giro =	7 giri
Revson-Stommelen (Alfa 33 TT 3)	dal 33. al — giro =	1 giro
Ickx-Andretti (Ferrari 312 P)	dal 34. al 67. giro =	34 giri
Revson-Stommelen (Alfa 33 TT 3)	dal 68. al 72. giro =	5 giri
Peterson-Schenken (Ferrari 312 P)	dal 73. al 78. giro =	6 giri
Ickx-Andretti (Ferrari 312 P)	dal 79. al 194. giro =	116 giri

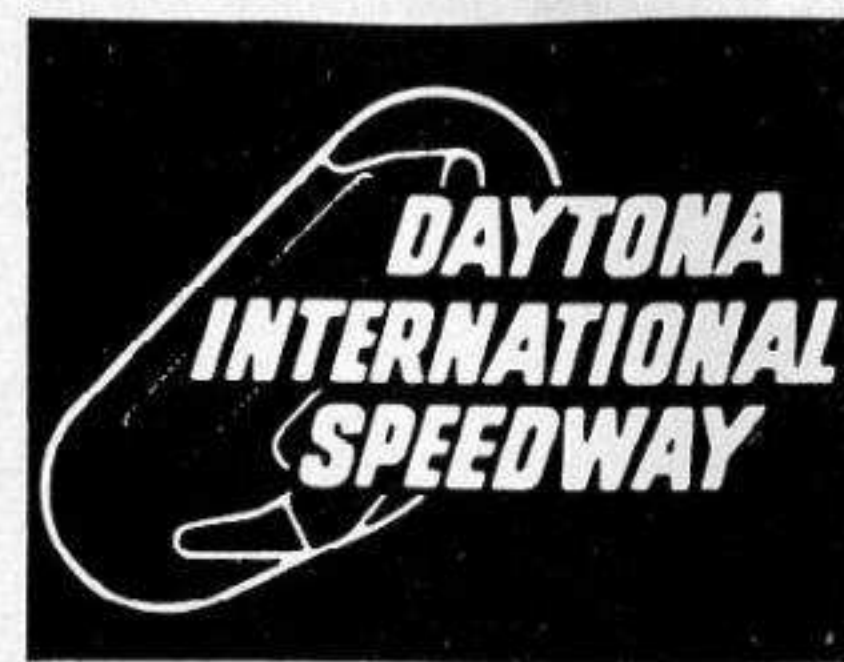
LE POSIZIONI DOPO 1 ORA	2 ORE	3 ORE	4 ORE	5 ORE	6 ORE
1 ICKX-ANDRETTI (Ferrari 312 P)	ICKX-ANDRETTI	ICKX-ANDRETTI	ICKX-ANDRETTI	ICKX-ANDRETTI	ICKX-ANDRETTI (Ferrari 312 P)
2 REVSON-STOMMELEN (Alfa 33 TT 3)	REVSON-STOMMELEN	PETERSON-SCHENKEN	PETERSON-SCHENKEN	PETERSON-SCHENKEN	PETERSON-SCHENKEN (Ferrari 312 P)
3 ELFORD-MARKO (Alfa 33 TT 3)	PETERSON-SCHENKEN	ELFORD-MARKO	ELFORD-MARKO	ELFORD-MARKO	ELFORD-MARKO (Alfa 33 TT 3)
4 DE ADAMICH-GALLI (Alfa 33.3)	ELFORD-MARKO	REVSON-STOMMELEN	DEAN-BROWN	DEAN-BROWN	REGAZZONI-REDMAN (Ferrari 312 P)
5 PETERSON-SCHENKEN (Ferrari 312 P)	DEAN-BROWN	DEAN-BROWN	REGAZZONI-REDMAN	REGAZZONI-REDMAN	DE ADAMICH-GALLI (Alfa 33.3)
6 DEAN-BROWN (Porsche 908)	DE ADAMICH-GALLI	FERNANDEZ-DE BAGRATION	McCAIG-McCAIG	DE ADAMICH-GALLI	KLEINPETER-WAUGH (Lola T.212)
7 BONNIER-WISELL-VEIGA (Lola T.280)	FERNANDEZ-DE BAGRATION	WISELL-VEIGA	KLEINPETER-WAUGH	GREGG-HAIWOOD	GREGG-HAIWOOD (Porsche 911 S)
8 KLEINPETER-WAUGH (Lola T.212)	KLEINPETER-WAUGH	GREGG-HAIWOOD	GREGG-HAIWOOD	MERZARIO-SOLER ROIG	HEINZ-JOHNSON (Corvette)
9 McCAIG-McCAIG (Lola T.212)	GREGG-HAIWOOD	POSEY-BUCKNUM	DE ADAMICH-GALLI	KLEINPETER-WAUGH	McCAG-McCAIG (Lola T.212)
10 HEINZ-JOHNSON (Corvette)	McCAIG-McCAIG	KLEINPETER-WAUGH	REVSON-STOMMELEN	YENKO-CORDS	LOCKE-BAILEY (Porsche 911 S)
11 FERNANDEZ-DE BAGRATION (Porsche 908)	POSEY-BUCKNUM	McCAIG-McCAIG	MERZARIO-SOLER ROIG	HEINZ-JOHNSON	MITCHELL-CHRISTIANSEN (Camaro)
12 GREGG-HAIWOOD (Porsche 911 S)	WISELL-VEIGA	HEINZ-JOHNSON	YENKO-CORDS	LOCKE-BAILEY	GIMONDO-DIETRICH (Camaro)
13 POSEY-BUCKNUM (Ferrari 365 GTB4)	REGAZZONI-REDMAN	REGAZZONI-REDMAN	POSEY-BUCKNUM	McCAIG-McCAIG	MUNIZ-NOVOA (Porsche 914/6)
14 MERZARIO-SOLER ROIG (Abarth 2000)	MERZARIO-SOLER ROIG	LOCKE-BAILEY	LOCKE-BAILEY	MITCHELL-CHRISTIANSEN	KIRILL-NORBURN (Porsche 911 S)
15 LOCKE-BAILEY (Porsche 911 S)	HEINZ-JOHNSON	YENKO-CORDS	HEINZ-JOHNSON	GIMONDO-DIETRICH	GROSSMAN-REYNOLDS (Ferrari Dayt.)
16 BUFFUM-FITZPATRICK (Ford Escort)	LOCKE-BAILEY	BARKLEY-STROUD (Mustang)	MITCHELL-CHRISTIANSEN	MUNIZ-NOVOA	TREMBLAY-ELLIS BROWN (Camaro)
17 MITCHELL-CHRISTIANSEN (Camaro)	GREENWOOD-ADAMOWICZ	DE ADAMICH-GALLI	GIMONDO-DIETRICH	FRAZER-GAFFORD	FRAZER-GAFFORD (Camaro)
18 HARRINGTON-BOCK (Camaro)	MITCHELL-CHRISTIANSEN	MITCHELL-CHRISTIANSEN	MUNIZ-NOVOA	GROSSMANN-REYNOLD	SEREIX-NOSEDA (Camaro)
19 NEHL-FITZGERALD (Camaro)	NEHL-FITZGERALD	BUFFUM-FITZPATRICK	FRAZER-GAFFORD	KIRILL-NORBURN	CHITWOOD-CHITWOOD (Camaro)
20 GOEILNIGHT-PRYOR (Abarth 2000)	BUFFUM-FITZPATRICK	GIMONDO-DIETRICH (Camaro)	TREMBLAY-ELLIS (Camaro)	TREMBLAY-ELLIS	McDONALD-EVERETT (Porsche 914/6)
21 McDONALD-EVERETT (Porsche 914/6)	GOEILNIGHT-PRYOR	MUNIZ-NOVOA (Porsche 914/6)	KIRILL-NORBURN (Porsche 911)	SEREIX-MOSEDA (Camaro)	MATTHEWS-MATTHEWS (Ferrari GTB 4)
22 YENKO-CORDS (Corvette)	McDONALD-EVERETT	FRAZER-GAFFORD (Camaro)	FERNANDEZ-DE BAGRATION	POSEY-BUCKNUM	CURRIN-WHITAKER (Corvette)

• Seguono altri 8 equipaggi fra i quali Regazzoni-Redman al 28. posto. • Seguono altri 8 equipaggi. • Seguono altri 8 equipaggi. • Seguono altri 7 equipaggi. • Seguono altri 7 equipaggi.



## Ancora di WISELL (Lola) il giro più veloce

● Il giro più veloce è stato il 13. di REINE WISELL (Lola T. 280) alla media di 205,902 kmh. Il primato sul giro appartenente fin dal 1970 a Jo SIFFERT alla media di 206,103 kmh non è stato battuto.



# Per un quarto d'ora non ho vinto... (però quei poliziotti!)

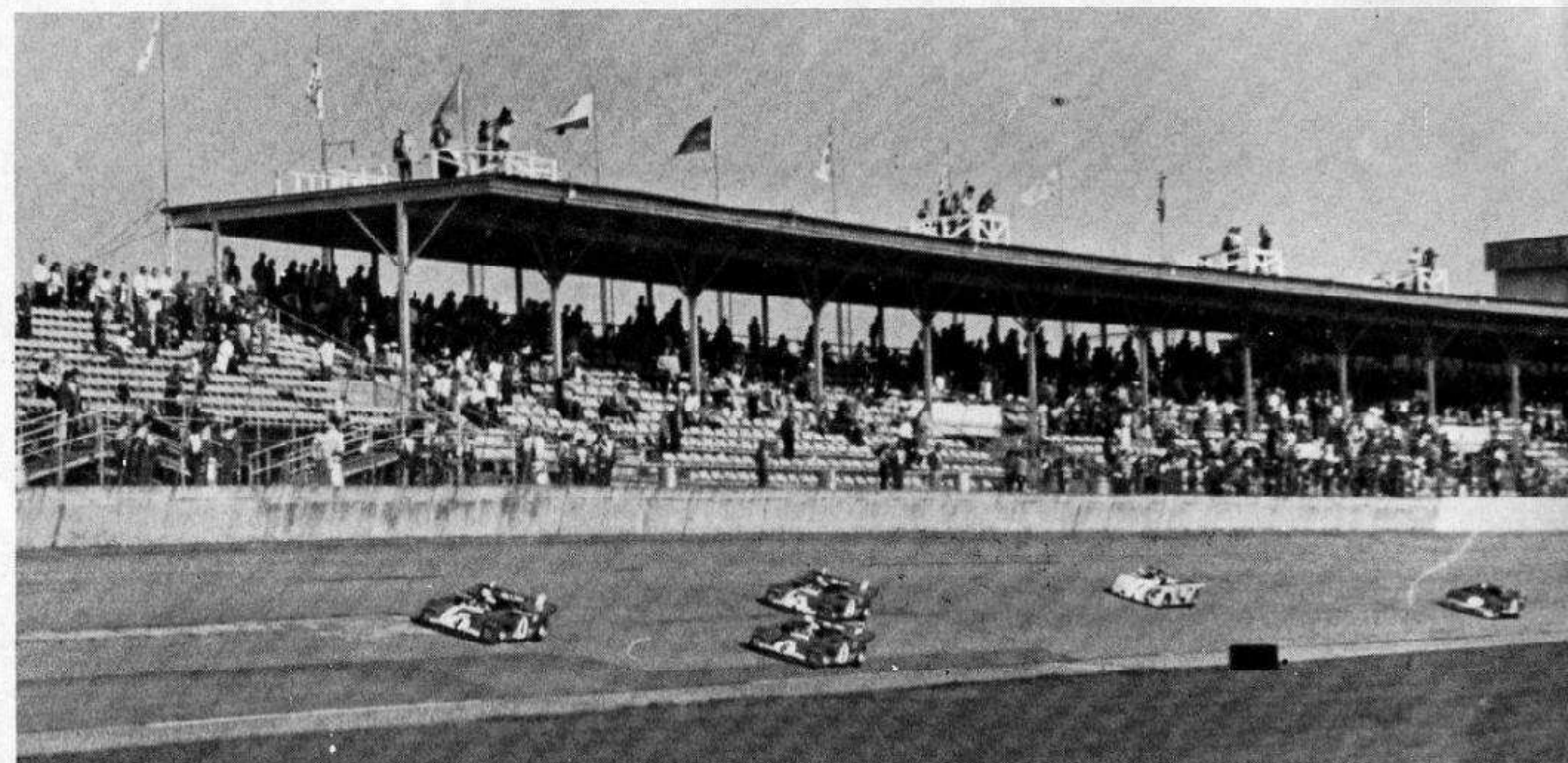
DAYTONA - Erano passate cinque ore e tre quarti e mancava un quarto d'ora al termine della Sei Ore, un quarto d'ora per ottenere con Peterson la vittoria nella mia seconda corsa del campionato sport con la Ferrari. Il mio compagno ed io abbiamo fatto una gara lunga e dura. Eravamo stati ritardati già al settimo giro da noie alla frizione e, dopo, ero stato costretto a uscire di pista in testa-coda, per evitare una vettura più lenta il cui pilota non mi aveva visto nel suo specchietto e mi stava tagliando la strada. Ronnie aveva forato uscendo dalla sopraelevata e aveva coperto un intero giro sul cerchione, arrivando poi al box per fare cambiare la ruota. La parte anteriore della carrozzeria era rimasta danneggiata e ora anche il cambio faceva il matto; la quarta « saltava », tanto che in certi punti del circuito dovevo guidare con una mano sul volante, stringendo il cambio con l'altra. Da qualche parte c'era anche una perdita d'olio, che finiva sullo scarico bollente e riempiva l'abitacolo di fumo. Il motore suonava però ottimamente ed eravamo comodamente in testa, con due giri di vantaggio sui nostri compagni di squadra, Andretti e Ickx, che avevano quasi sempre avuto noie per ritorni di fiamma.

Comunque una delle più antiche verità sulle corse consiste nel fatto che la competizione non è finita finché non si abbassa la bandiera a scacchi. In quegli ultimi minuti di gara, mentre portavo la Ferrari attorno alla ripida sopraelevata in fondo al rettilineo posteriore, a oltre duecento all'ora, ho avuto una foratura a un pneumatico anteriore. Ero molto vicino alla cima (occorre restare lì per evitare il traffico più lento) e poiché si era forato il pneumatico esterno la vettura si è girata bruscamente verso l'alto e ormai prevedevo che stesse per accadere un brutto incidente. Ho schiacciato il freno, ma questo è servito soltanto a rendere ancora meno maneggevole la vettura, per cui ho staccato il piede e mi sono concentrato nel tentativo di fare scendere la macchina giù lungo la sopraelevata, mentre rallentavo, tenendo al tempo stesso d'occhio lo specchietto per garantirmi di non coinvolgere nessuno che avessi alle spalle. E' stato tutto molto rapido ma per un momento o due ho avuto il mio bel da fare. Sulle prime i dispositivi di sicurezza hanno tenuto il pneumatico assicurato al cerchione ed è stato probabilmente questo a permettermi di tenere la vettura sotto controllo, tanto che ce l'ho fatta a voltare dentro al sentiero dei boxes, per fare cambiare la ruota.

Naturalmente ho perso molto tempo, ma quando sono tornato in pista ero ancora in vantaggio di 20" sulla vettura di Andretti e Ickx. Mentre percorrevo il sentiero dei boxes mi sono però reso conto con sgomento che il cambio era ormai andato: si poteva ingranare soltanto la terza e la quinta. Su quel primo giro Ickx ha riguadagnato 15" e sul secondo, mentre lottavo con la leva del cambio, mi ha superato. Due giri

più tardi è stata sventolata la bandiera a scacchi.

In ogni modo la delusione non è stata molto forte perché la vittoria è rimasta alla squadra Ferrari, noi eravamo secondi e tre Ferrari si sono piazzate prima, seconda e quarta, quest'ultima con Regazzoni e Redman, che ne hanno viste di tutti i colori: due forature anteriori, e quando ne è successa una la carrozzeria anteriore è volata via, poi guasti a un freno, alla frizione e al cambio come noi e un notevole testa-coda di Redman. E' passato davanti ai



Al termine del primo giro di gara, alla staccata dopo il tratto di alta velocità si presentano le tre Ferrari di Regazzoni, Schenken ed Andretti, seguiti dalla Lola di Wisell e l'Alfa di Revson

tutta la sopraelevata, oltre a un settore stupidamente stretto che diventa un vero problema quando si devono doppiare vetture più lente, tanto più quando vengono accettate iscrizioni per Porsche 914 quasi di serie, varie vecchie Camaro e Mustang che portano via molto spazio nelle curve, e perfino una berlina Datsun di 1000 cc. Quando si arriva alle spalle di una vettura lenta, che ne sta superando un'altra altrettanto lenta, bisogna stare lì ad aspettare. Insomma, non è un circuito adatto per una gara del campionato sport.

quinta, il cambio ha cominciato a dare noie, così sono tornato al box, prima che peggiorasse. Ho dunque perso un giro e mezzo, ma non ero molto avvilito perché a Buenos Aires avevo imparato che le corse per vetture sport continuano per un sacco di tempo e che perdere un giro e mezzo all'inizio non significa perdere la gara. Mi sono dunque impegnato a risalire in mezzo al traffico, ma non sapevo assolutamente quale posizione occupassi. Comunque dai segnali dal box sapevo che le cose andavano bene.

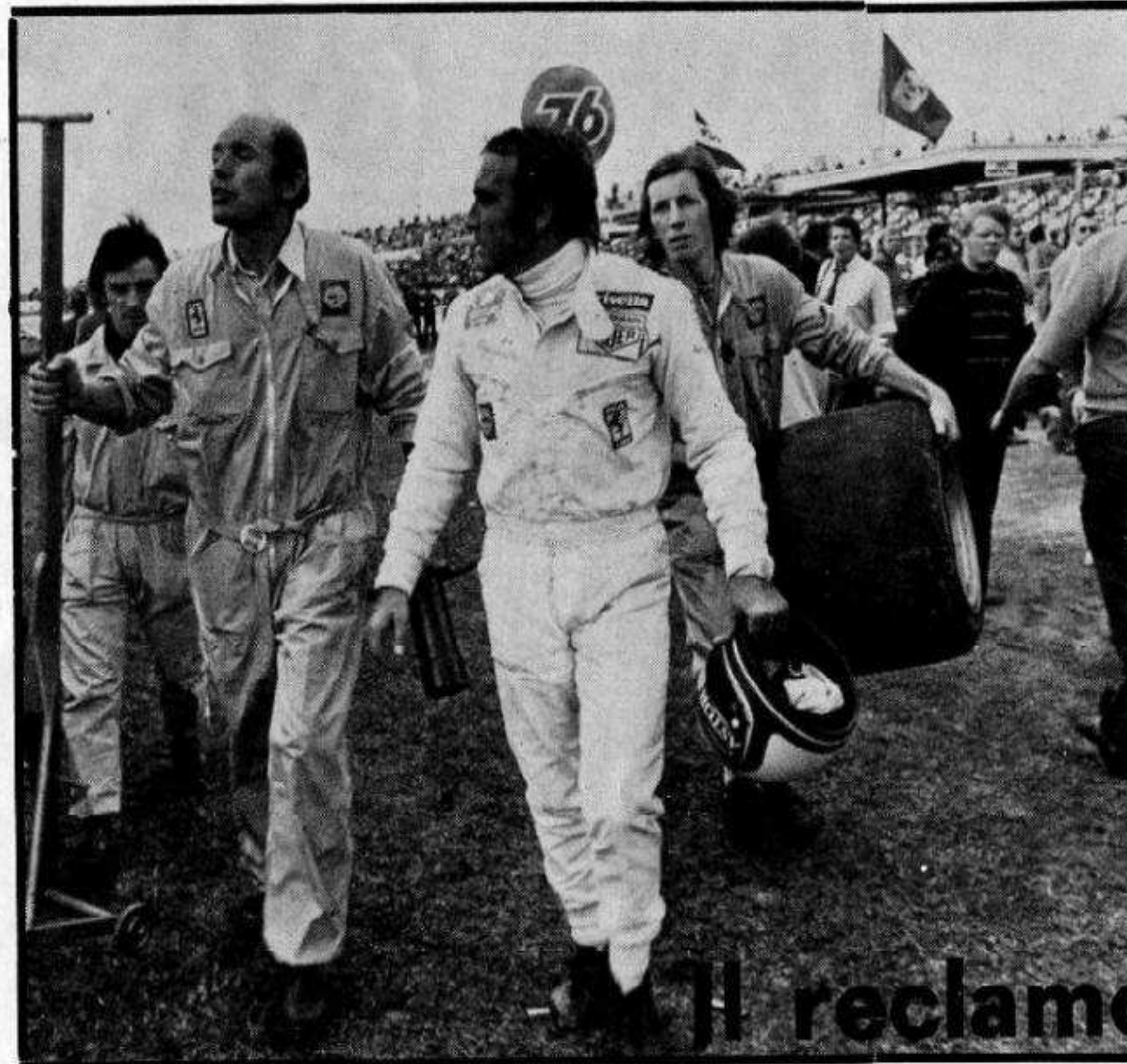
Ickx ha rioccupato la posizione di testa, ma i problemi di ritorno di fiamma facevano sì che fosse più lenta di noi di due o tre secondi per giro e che consumasse più rapidamente il carburante. Ho ceduto la guida a Ronnie, per il suo primo turno, e in breve eravamo al comando. Poi Ronnie ha forato, ho ripreso io, sono incappato in un testa-coda, ma la corsa è proseguita più o meno senza avventure, fino alla foratura dell'ultimo momento. In effetti, a un certo punto i cronometristi ufficiali hanno « perso » due giri perché uno dei nostri numeri sulla carrozzeria si è staccato e, secondo loro, eravamo sempre secondi. Dopo la gara la questione sarebbe stata chiarita, ma poi non ha più avuto importanza, dato l'esito.

Chissà perché, negli Stati Uniti si finisce sempre per avere seccature con la polizia. La sera prima della corsa Ronnie ed io siamo andati alla spiaggia, con la Mustang che avevamo preso a noio. La città di Daytona si erge lungo la riva e la spiaggia serve come strada. L'unico guaio è che esiste un limite di velocità di circa 15 orari, che noi indubbiamente non rispettavamo, superandolo almeno di cinque volte. Le mie acrobazie non hanno suscitato l'ammirazione di un poliziotto che passava, infatti ci ha subito arrestati e portati alla polizia; non avevamo documenti, per cui io sono stato trattenuto, mentre Ronnie andava all'albergo a prendere le nostre patenti.

E' partito dalla stazione di polizia a rotta di collo, lasciando sull'asfalto due righe nere, fatto che io ho trovato divertente, gli « sbirri » no. Infatti hanno subito spedito una vettura al suo inseguimento, diramando inoltre un avvertimento a tutte le macchine di pattuglia della zona.

Sembrava uno spettacolo alla TV americana! Venti minuti dopo hanno riportato dentro Ronnie, che aveva un largo, sciocco sorriso sul volto, ci hanno fatto una predica, poi mi hanno costretto a sborsare 52 dollari per eccesso di velocità sulla spiaggia. Un paese costoso, l'America.

Tim Schenken



## Il reclamo continua...

boxes a oltre duecento orari, marciando all'indietro, e la parte posteriore della carrozzeria, non essendo aerodinamicamente progettata per simili velocità in retromarcia, è volata via a sua volta!

Quello di Daytona è un circuito piuttosto strano. C'è una sopraelevata di due miglia e mezzo, che anche le grosse stock cars NASCAR percorrono a oltre 200 orari, per cui si può immaginare quanto sia veloce su una vettura come una Ferrari 312 P. Il cosiddetto circuito « stradale », usato per le gare sport, utilizza praticamente

In gara è toccato a me cominciare, mentre Ronnie si tirava le dita ai boxes. Le tre Ferrari, la mia, quella di Mario e quella di Clay, sono partite rombando, davanti alla Lola di Wisell e all'Alfa di Revson. Dopo cinque giri ci siamo trovati impegnati con dei ritardatari e in questo momento della corsa mi sono dimostrato meno abile di Mario e di Clay, nell'infilarmi in mezzo a vecchie Mustang, d'altro canto era una gara di sei ore, c'era tempo. Poi, quando passavo dalla terza alla quarta marcia e dalla quarta alla

Poi, uscendo dalla sopraelevata, ho visto luci gialle e una fantastica serie di tracce di slittamento che puntavano verso la vettura di Regazzoni, ferma in fondo. Clay stava lottando per la prima posizione con la Lola di Wisell (ormai Andretti era arretrato per il ritorno di fiamma) e aveva forato. La parte anteriore della carrozzeria era volata via e aveva urtato la vettura di Wisell, storgendo il volante e il cruscotto. Roba da capelli dritti, queste corse per vetture sport...

E così la vettura di Andretti-



## ALFA(beto) di una polemica (che si morde la coda)

Andrea de Adamich a colloquio con l'ing. Chiti. De Adamich ha giustificato l'assenza del liquido antincendio con quei 40 chili in meno che hanno ridotto notevolmente il pericolo di scoppio delle gomme

L'Alfa non si ritirerà certo dalle corse, sole per le due battute negative iniziali. E non potrebbe essere altrimenti. Perché sennò, bisognerebbe dare un giudizio particolare dei suoi dirigenti. Tra l'altro non possiamo pensare che le illusioni del secondo posto alle spalle Porsche l'anno scorso fossero così cieche da non aver tenuto conto che, senza un nuovo motore (a proposito il boxer 12 Alfa si è no «vagrà» per aprile), contro le 312 Ferrari in forse ci sareb-

be stato poco da sperare (anche con piloti chiamati Stommelen o Elford).

D'altronde stupisce un certo modo di valutare la situazione che si è concretata, anche dando la croce addosso ai piloti come Galli che — sia pure dicendo come la pensano — non fanno altro che riferire una verità. Essa non si cancella solo sperando che tutti la ignorino!

Ed anche quella storia dei serbatoisicuri è poco edificante. Averli fatti togliere adesso (pare dopo una bur-

rascosa telefonata Milano-Daytona) cosa ha risolto? Nulla: il divario con le rivali è stato uguale nei tempi di gara e l'Alfa ha perso un comodo alibi oltre a far pensare che nelle passate settimane il suo interesse al ritrovato di sicurezza fosse solo «strumentale».

E' umano e comprensibile il dispiacere di sentirsi inferiori soprattutto in quella che è una sfida quasi «tribale» Ferrari-Alfa. Ma c'è un limite anche all'amarezza. E, in particolare possiamo concedere tutto ai co-

Galli arriva al box dell'Alfa indicando l'avantreno della sua 33-3. Il grippaggio di un cuscinetto della ruota anteriore destra ha fatto perdere molto tempo all'equipaggio italiano, classificatosi comunque 5.

struttori di auto meno quello del pretendere di giustificare dei limiti tecnici con la «svogliatezza» di un pilota, che magari è poi lo stesso ad essere appena uscito indenne da un urto a 250 all'ora per lo scoppio di una gomma (o chissà altro!)...

Per tagliare la testa al toro delle polemiche alimentate anche con lettura di comodo dei vari passi delle interviste - che - scottano, abbiamo pensato di realizzare questa ta-

bella sintesi dei motivi chiave della polemica, mettendole a riscontro l'una con l'altra e completandole con le risultanze effettive a nostro giudizio. Solo così si può arrivare alla serenità oggettiva delle valutazioni. Che dovevano cominciare anzitutto da quella realtà che al momento le conclusioni agonistiche sintetizzano così efficacemente nel fotocolor della nostra copertina: 312 P...rego!

sab.

### IL DITO SULLA « PAGA » (33tt3)

Le dichiarazioni dell'ing. CHITI

I contrappunti di altri protagonisti

Il parere di AUTOSPRINT

#### La LOLA « battuta »?

« In fondo, a darsi battaglia a Daytona erano tre sole marche! ».

« Lei crede che sia un disonore farsi battere dalla Ferrari? Io dico di no. Sarei stato dalla parte di coloro che sparano a zero sulla 33-tt-3 qualora fosse stata battuta o anche soltanto messa in difficoltà dalla Lola. Ciò non è accaduto dunque io ho motivo per dirmi soddisfatto del risultato tecnico. »

(Tuttosport)

ha dichiarato ANDREA de ADAMICH, pilota Alfa:

« Oggi come oggi, è la Ferrari a prevalere, anche se la Lola va più forte. Ma credo che l'equilibrio si ristabilirà non appena torneremo sui circuiti europei a conformazione mista ».

La classifica finale certo vuol dire molto. Però la LOLA già adesso appare superiore all'Alfa. Se deve guardarsene la Ferrari, come afferma de Adamich, a maggior ragione allora si troverà in difficoltà la 33 tt 3 che in prova non sta davanti alle vetture inglesi, come la Ferrari.

#### Quel vantaggio sul « misto »

« Che vantaggi ha tratto la nuova 33-3 nell'intervallo di tempo, quasi un mese, che va dalla 1000 km di Buenos Ayres alla 6 Ore di Daytona? ».

« Un vantaggio rilevante che si può così condensare: 1) soltanto a Daytona noi abbiamo accertato che, sul "misto", l'Alfa è più forte della Ferrari. C'era il solo Andretti che riusciva ad eguagliare i nostri piloti. E sappiamo che Andretti, a Daytona, fa capitolare a se stante; 2) sul veloce "loro" vanno più forte unicamente perché hanno più cavalli nel motore ».

(Tuttosport)

ha detto NANNI GALLI, pilota Alfa:

« Avevano detto anche a me questa faccenda del vantaggio delle Alfa sul « misto ». Anzitutto bisogna dire che era in ballo la macchina di Revson, con le gomme Goodyear e il motore più potente, come ha confermato l'ing. Chiti. Io comunque sono andato a leggere i rilevamenti intermedi fatti anche dalla Ferrari e da loro risultava che essi erano più veloci sul misto di 1 secondo ».

Questa storia delle Alfa Romeo più veloci sul « misto » ci sembra, scusi l'ing. Chiti la nostra incredulità, un po' una favola. Vi abbiamo preparato una tabella con la quale cerchiamo di darvi a parte tutti gli elementi di giudizio (matematici). E non ci sembra che l'equazione ricavabile avallii la citata teoria. Al massimo dobbiamo pensare che le 33 tt 3, le quali erano a Daytona dai giorni dopo l'Argentina, avessero realizzato un assetto « da misto », per difendersi meglio sul lento, visto che sul veloce non c'era comunque niente da fare. Comunque Sebring e Brands Hatch, circuiti « misti » toglieranno ogni dubbio.

#### I semiassi sostituiti

« Si è detto che, nelle prove di Daytona, l'incidente accaduto a Nanni in piena velocità, al volante della nuova "tt", sarebbe stato provocato dalla rottura del semiasse ».

« Lo smentisco nel modo più categorico. Abbiamo sottoposto la vettura ad accertamenti tecnici, rigorosi e prolungati ed è emerso in maniera incontestabile che prima è scoppiata una gomma causando a sua volta la rottura del semiasse ».

(Tuttosport)

dalla cronaca dell'inviato del « Corriere della Sera » Lorenzo Pilogallo:

« I ripetuti guai alle gomme sono preoccupanti, e anche il semiasse spezzato turba i sonni dell'ingegner Chiti il quale, prudenzialmente, ha sostituito questa notte i semiassi in titanio con quelli più pesanti in acciaio ».

Sarà sempre difficile accertare su una macchina da corsa le cause reali di un incidente. Non c'è la « scatola nera » come sugli aerei. Anche quando GIUNTI a Daytona con l'Alfa 33 ebbe un incidente sulla sopraelevata si parlò di gomma se non di errore del pilota. In realtà si ruppe qualcosa nella ruota. Stavolta si deve pensare alle gomme perché tutti hanno avuto problemi simili. Comunque se l'ing. Chiti non avesse avuto qualche dubbio avrebbe lasciato montati i semiassi al titanio anziché sostituirli con quelli d'acciaio.

#### L'assetto difficile

« Si è anche dichiarato che la nuova "tt" ha ancora bisogno di molto lavoro ».

« Se questo è, a quanto mi dicono, ciò che ha dichiarato Nanni-Galli, debbo respingere l'insinuazione non come opinabile ma come del tutto gratuita. E priva di fondamento. La 33-tt-3, al contrario, è molto a posto come telaio, come stabilità, come tenuta. »

(Tuttosport)

da una dichiarazione di PETER REVSON a « AUTOSPRINT »:

Come va l'Alfa?  
« 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 ».

Ci risulta che già dopo le prime prove con l'Alfa Romeo a Daytona, Revson avesse dichiarato a un collega in Argentina (in occasione della gara F. 1) che la 33 tt 3 era una macchina ancora acerba: « Non sai quello che ti puoi aspettare ». Questo per non far dare SEMPRE la croce ai piloti italiani.

#### La questione dei freni

« Si è parlato anche di noie ai freni ».

« Smentisco quanto avrebbe dichiarato "Nanni". La sua "33-3" si è fermata per il grippaggio del cuscinetto di un mozzo ».

(Gazzetta Sport)

Quello che aveva detto NANNI GALLI:

« Senza dubbio il pericolo d'incendio con questo serbatoio è scongiurato — ha detto Galli spiegando i motivi per cui ci hanno rinunciato — però nelle corse esistono anche altri pericoli come l'insufficienza dei freni rispetto al peso della macchina, la tenuta di strada e la manovrabilità, nonché i pericoli che in generale... »

E' chiaramente un errore del giornalista che ha posto la domanda all'ing. Chiti. Il pilota pratese non aveva mai parlato di difetti e problemi dei freni. Aveva solo indicato i freni come possibili « vittime » dell'affaticamento per il maggior peso.

#### NANNI GALLI « svogliato »

Nanni Galli — ha replicato Chiti — avrebbe fatto molto meglio a sottolineare la svogliatezza con cui ha corso, anziché i problemi delle nostre macchine. Era la sua Alfa che perdeva tre secondi circa a giro e che si è mostrata quindi scarsamente competitiva, non le altre ».

(Corriere Sport)

ha detto NANNI GALLI:

« Davanti al giornalista Lorenzo Pilogallo l'ing. Chiti a Daytona dopo la corsa mi ha detto testualmente: ti debbo fare i complimenti davanti alla stampa per come sei andato forte. Però non avresti dovuto rischiare tanto per tenere il passo di Elford, avendo la macchina vecchia ».

Quella dichiarazione sulla «svogliatezza» di GALLI, pubblicata sul «Corriere dello Sport» di giovedì 10 febbraio scorso, è imperdonabile specialmente per un ing. Chiti che finora aveva dimostrato l'estrema validità della sua carica umana in questo nostro ambiente a volte così spietato nei sentimenti. A parte la realtà della prestazione di GALLI, ma come si può rinfacciargli «svogliatezza», anche solo pensando che, nelle prove, il giovane pilota aveva rischiato il peggio, sbattendo a 250 all'ora contro il muro della banchina d'alta velocità quando alla sua Alfa era scoppiata una gomma (o rotto un semiasse)? No, ingegner Chiti, questa dichiarazione non le fa onore. E niente vale la vita di questi splendidi moschettieri del rischio; tanto meno la preoccupazione di difendere le qualità tecniche del mezzo che si è progettato anche se è sotto accusa.

## Successo Ferrari: vero, ma...

Le recenti vittorie giustificano soddisfazione, non entusiasmo: in fondo, era come se la vettura del Cavallino rampante a corse da sola

13.12.71 - Abbiamo l'impressione che dal valore delle vittorie della Ferrari nelle prime due prove del campionato italiano scorso si sia tralasciato il fatto che, in realtà, la Ferrari non corre da sola.

# Anche le critiche si mordono la coda La Ferrari 312 P non corre da sola...

Voi tutti che ci leggete sapete benissimo (e d'altronde le collezioni lo testimoniano) che non siamo stati mai gli ultimi quando si è trattato di gettare benzina sul fuoco di certe vicende Ferrari. Crediamo per questo di esserci meritati comunque una patente di attendibilità. Da qui però a trasformarsi per vocazione, abitudine o dispetto in «cassandre» scettiche, peraltro poco informate, ci corre.

Questa considerazione viene spontanea scorrendo quanto scritto da un quotidiano milanese che, all'insegna di un compiaciuto e sufficiente obiettivismo, esprime alcuni «se e ma» sulla recente coppia di successi Ferrari nel mondiale Marche, scrivendo in pratica che «essa corre da sola». Lungi da noi l'idea che il campionato di durata sia già deciso, però bisogna anzitutto cominciare a credere alla saggezza dei proverbi: cioè «dall'alba si vede il buongiorno» e il realistico «chi vince ha sempre ragione». Ma gli scettici catoni milan-torinesi dovrebbero, prima di gettarsi a corpo morto nel «crucifige», fare un momento mente locale alla realtà. Ad esempio, la questione dell'assenza Porsche diventa determinante — secondo il collega — per dimensionare il risultato Ferrari. Giusto. Però questo discorso valeva anche per la Porsche l'anno scorso! E in più è inutile far finta di non sapere che la Porsche non ha fatto «stop» con le corse per mantenere fede a certe programmazioni di vittorie (a parte leggerete qualcosa in proposito), quanto per un'eccessiva esposizione economica che ha costretto a tirare i remi in barca (la VW non ha mantenuto l'appoggio «sportivo» come la Fiat, anzi Agnelli). Inoltre i tecnici tedeschi, vincolati ancora al raffreddamento ad aria, non sono riusciti a risolvere il problema della potenza del motore 3 litri e così hanno rinunciato alla sfida con la Ferrari.

D'altronde che il 312 P modenese avesse già dei

titoli di merito per quest'anno lo dimostravano proprio i risultati dell'anno scorso quando, mantenuto capricciosamente solitario a battersi contro i 5 litri tedeschi, seppe metterli più di una volta in difficoltà. E se l'Alfa poté conquistare il titolo di «vice» mondiale lo deve solo alla testarda rinuncia di Ferrari nel dare più coerenza quantitativa alle sue partecipazioni.

D'altronde un paragone indiretto con le Porsche (anche 917) è già possibile. Proprio la tabella delle medie comparative di Daytona 1971 e 1972 nella pagina precedente lo dimostra. La 3 litri Ferrari ha battuto (nelle 6 ORE) il passo velocistico delle 5 litri tedesche!

Perciò, prima di minimizzare il ritrovato successo di una marca italiana impariamo per lo meno a leggere le cifre! E non stupiamoci se l'Alfa non è competitiva (lo si sapeva anche paragonando il suo motore 8 V in F. 1 con gli altri, cosa che ha tanto nuocuto alla qualificazione in monoposto di due nostri piloti).

Resta la Lola. Certo che è veloce; certo che come piloti non ha i «moschettieri» ferraristi! Però a nessuno viene in mente che il 312 P Ferrari l'anno scorso era altrettanto velocissimo nei paragoni e non finiva le corse; quest'anno ha ridotto i ritmi da quelli che l'omonimo motore tocca in F. 1 e finisce (bene)? Se la Lola dovrà contenersi per durare, può essere che certe attuali possibilità si riducano. Anche se, evidentemente, è più facile arrivare a dei risultati rendendo più resistente una macchina veloce (vedi Ferrari) che non sperando di rendere veloce una vettura che conquista risultati solo alla distanza, sulle debolezze altrui (vedi Alfa 333 nel 1971).

m. s.

## I misteri della matematica...

Ricordiamo i tempi migliori delle prove di DAYTONA

		vantaggio delle FERRARI sulle ALFA ROMEO di REVSON ELFORD	
ANDRETTI (Ferrari 312 P)	1'44"22	+2"55	+3"84
REGAZZONI (Ferrari 312 P)	1'44"96	+1"81	+3"10
SCHENKEN (Ferrari 312 P)	1'46"04	+73/100	+2"02
WISSELL (Lola T280)	1'46"12		
REVSON (Alfa 33tt3)	1'46"77		
ELFORD (Alfa 33tt3)	1'48"06		

Il circuito di DAYTONA misura km 6.130 (dei quali 3 km circa di tracciato veloce e il resto di «misto»)

● Queste le velocità massime di alcuni protagonisti: Regazzoni (Ferrari) 311 kmh; Andretti (Ferrari) 301 kmh; Wisell (Lola) 297 kmh; Revson (Alfa) 296 kmh; Schenken (Ferrari) 296 kmh. In base a questi dati, si dovrebbe concludere che i secondi in più sui piloti Alfa saltassero fuori anche nella parte «mista» del tracciato...

# ANDRETTI ha «pagato» DAYTONA con i gioielli rubati alla moglie

DAYTONA BEACH (Florida) - Mario Andretti la sera della premiazione dopo la corsa che ha vinto insieme con Jacky Ickx, ha dimostrato una sensibilità e un tatto veramente outstandig. «Papà» Rodriguez, come lo chiamavano tutti affettuosamente, presentava il trofeo NART (North American Racing Team), per la quale il figlio Pedro aveva corso e vinto 4 volte a Daytona a Mario, cominciando il suo discorso con: «Tu sai, mio cuore spezzato...». Come ha detto dopo la segretaria di Bill France, Miss Faulk: «Avevo le lacrime negli occhi come tanti altri, e avevo paura che papà Rodriguez non ce la facesse. Era sul punto di un collasso. Se Mario gli avesse detto una parola di più sarebbe stato la fine.»

Più tardi, quando è stata «Miss Universo» a presentargli il trofeo «Prestolite», un vassoio di argento di molto gusto più un assegno di 1750 dollari (un milione di lire), Mario ha risposto: «Se Jacky (Ickx) che sta volando

adesso verso Bruxelles, sapeva quel che ha perso qui...» (In inglese, «What he was missing...»)

Più tardi, però, è stato Mario e sua moglie che hanno perso parecchio, nella loro camera all'Holiday Inn Motel sulla spiaggia di Daytona Beach. Erano stati rubati tutti i gioielli della moglie di Andretti, compreso un anello con un brillante piuttosto grande. La mattina dopo, Mario ha fatto la denuncia alla polizia, poi una scappata al garage per salutare i meccanici ferraristi ed è ritornato a Nazareth in Pennsylvania.

Accanto a Mario Andretti a tavola c'era il capo della Racing Division della Firestone, Mr. McCrary, naturalmente molto orgoglioso di Mario (ha un contratto personale e anche un negozio Firestone a Indianapolis) e della vittoria della Ferrari, nonostante la condizione di certe gomme Fi-

restone dopo la corsa.

Quando gli è stato raccontato il problema del pilota dell'Alitalia Mario Radicella di ottenere gomme per la sua Alfa GTA junior, il signor McGrary lo ha risolto subito con un biglietto, dando il permesso di ritirare le otto gomme dal camion Firestone al circuito. Sono state poi trasferite al camion della Ferrari che, gentilmente, gli ha dato un «passaggio» al Kennedy Airport, da dove Radicella le porterà in Italia. Naturalmente, i tecnici della Firestone, quando hanno visto il biglietto che autorizzava il regalo hanno chiesto: «Ma che era ubriaco quando ha firmato questo?»

Venerdì c'erano prove solo la mattina e tutti i piloti erano liberi a mezzogiorno. Jacky Ickx è tornato al motel per fare una «pennichella», ma Ronnie Peterson, Clay Regazzoni e Tim Schenken sono andati a vedere Disney

ecco il primo  
GIOCO del MESE per i soci del club  
Toto DAYTONA  
CAMPAGNA  
ECCO IL REGOLAMENTO

# Ha vinto un giovane socio romano

Franco DI GIOVANBATTISTA di Roma è il vincitore del nostro primo «gioco del mese», quel TOTO-DAYTONA che ci ha fatto veramente pensare al momento dell'attribuzione dei punteggi vista la grande abilità di molti dei concorrenti. Una vittoria difficile, comunque, perché ottenuta dopo spareggio con il pavese Gianluigi BASSANI, in virtù di quei cinque punti supplementari che il regolamento del «gioco» prevedeva all'art. 3° per chi avesse esattamente pronosticato i primi tre arrivati. Il sig. Di Giovanbattista oltre che essere socio del Club AUTOSPRINT è anche un abbonato al nostro settimanale per cui

l'abbonamento-premio decorrerà, per lui, dal prossimo anno. Intanto, per non lasciarlo con la sola «Agenda da corsa», la Direzione ha deciso di attribuirgli anche un «Autosprint» ovvero una copia di AUTOSPRINT '71 evitandogli di doverla acquistare in edicola.

Ai due pari-merito, a tutti gli altri che sono entrati nella rosa dei premiati, rosa che abbiamo dovuto allargare sino al 25. posto visto che con punti 49 vi erano ben otto classificati, e a tutti coloro che hanno partecipato al gioco, un vivo elogio e un ringraziamento. Anche a quei sei concorrenti che hanno totalizzato un bello ZERO tondo, tondo.

Ecco la graduatoria dei 26 classificati:

	punti	
1 Franco DI GIOVANBATTISTA	67+5	dopo spareggio
2 Gianluigi BASSANI	67	
3 Claudio MANUELLI	62	
4 Marco BERTINI	59	
4 Giampaolo SANA	59	
6 Piergiorgio GRAVA	57	
7 Corradino ANGILETTI	54	
7 Pietro CARELLI	54	
7 Tommaso GIOVANARDI	54	
7 Giuseppe MATRANGA	54	
11 Marco GNAGNATTI	52+5	dopo spareggio
11 Giancarlo NAPOLEONE	52+5	dopo spareggio
11 Enrico REDAELLI	52+5	dopo spareggio
11 Fiorenzo TELLINA	52+5	dopo spareggio
15 Pier Luigi LENCIONI	52	
15 Luca VACCARI	52	
17 Giuseppe RUSSOTTI	51	
18 Giovanni SCOTTI	49+5	dopo spareggio
19 Luigi BIBINI	49	
19 Renzo BRAGANTINI	49	
19 Frediano BURIOLI	49	
19 Valentino GEROTTO	49	
19 Ezio GORIA	49	
19 Giuseppe LUCANIA	49	
19 Marco MONTORFANO	49	
19 Ettore TRISTI	49	

Lo stato maggiore della Ferrari è stato ospitato per i «Driver's meetings» nella roulotte di Mario Andretti, un nuovo modello che si chiama «Winnebago» e che gode di un successo enorme negli Stati Uniti. Non è proprio una roulotte, perché viaggia con i mezzi propri. E' costruita sul telaio di un camion Dodge, c'è il cambio automatico, e nel modello normale c'è posto per dormire da 4 ad 8 persone. Doccia, WC, cucina, frigo, tavola per mangiare. Una vera casa-mobile. Quella di Mario ha un grande salotto con un sofà ad «L», un tavolo e due poltrone comode. I «Winnebago» sono costruiti nello Stato di Iowa da una società che vale 300 milioni di dollari. Costano dai 25.000 a 30.000 dollari. Quando Mario ne voleva comprare una gli hanno detto: «La porti ai circuiti? Bene, te la regaliamo.» Quella di Mario si distingue perché vicino alla porta è carica di adesivi e distintivi.

Logan B. Lessona