

La 1000 KM
di BUENOS AIRES
«prima» mondiale

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

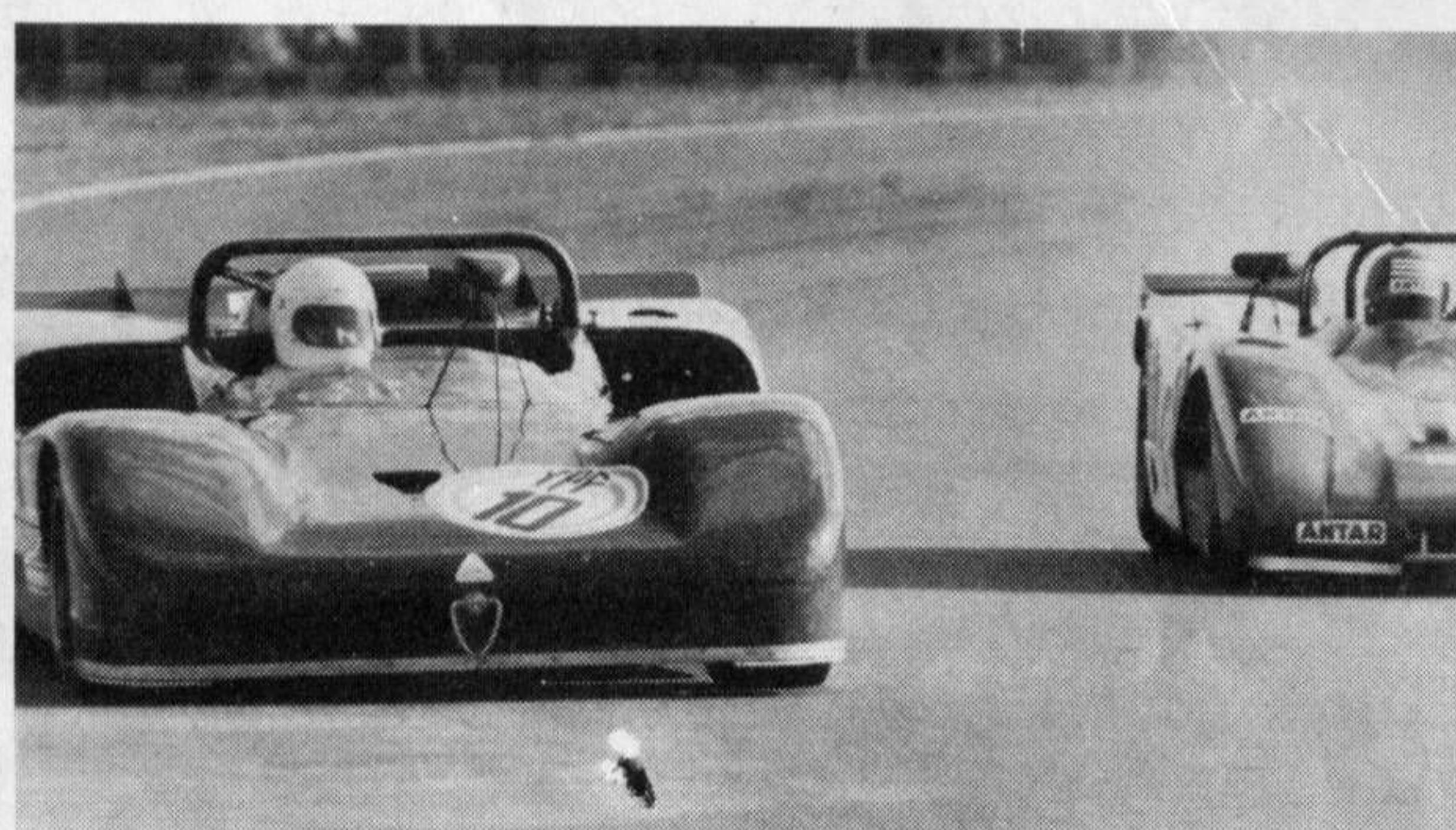
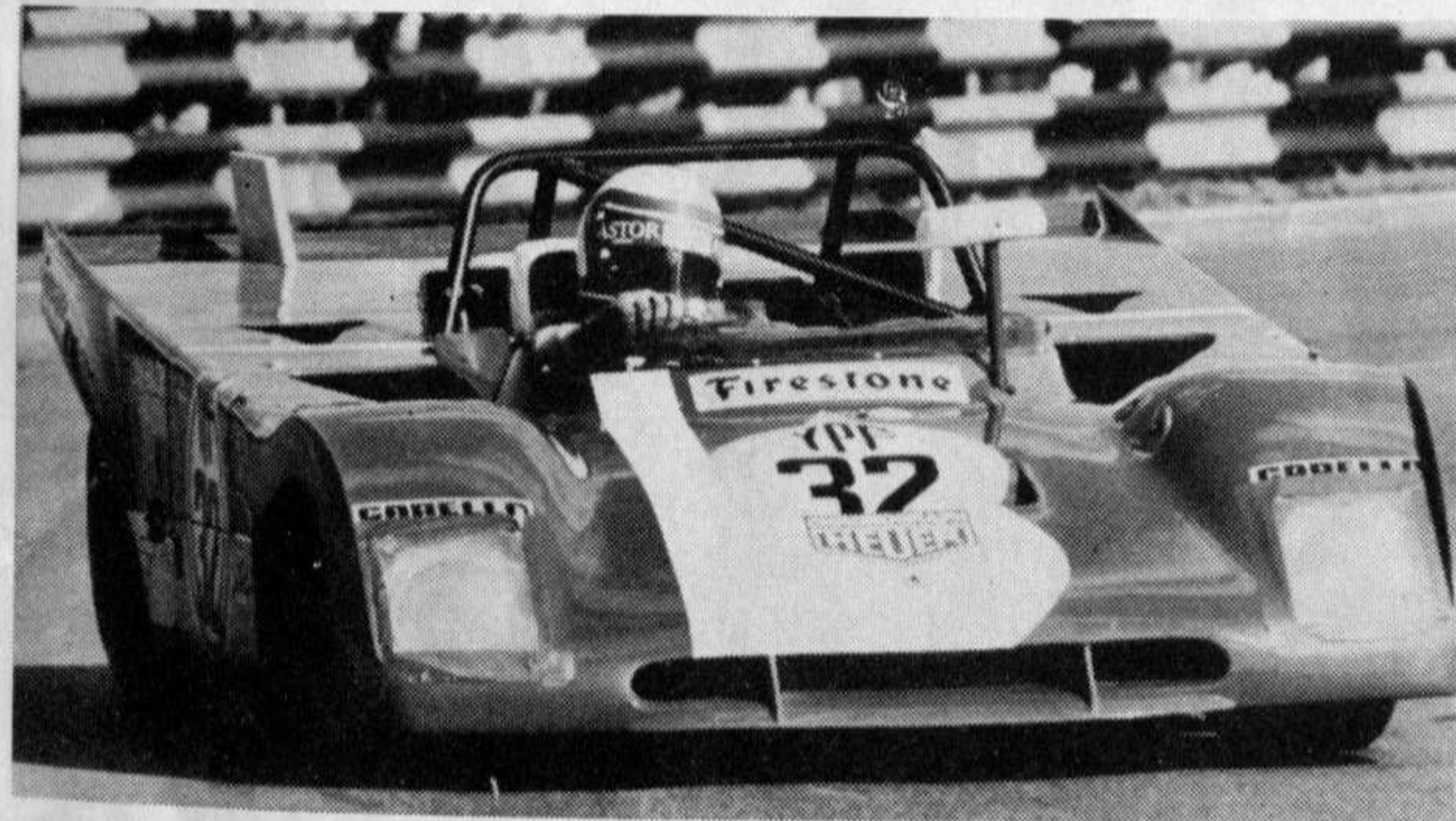
domenica SPRINT



BUENOS AIRES, 9 (AP)-LA FERRARI 312 PB DELLO SVEDESE RONNIE PETERSON E DELL'AUSTRALIANO TIM SCHENCKEN SI È AGGIUDICATA LA 1000 CHILOMETRI DI BUENOS AIRES



PARATA ROSSA

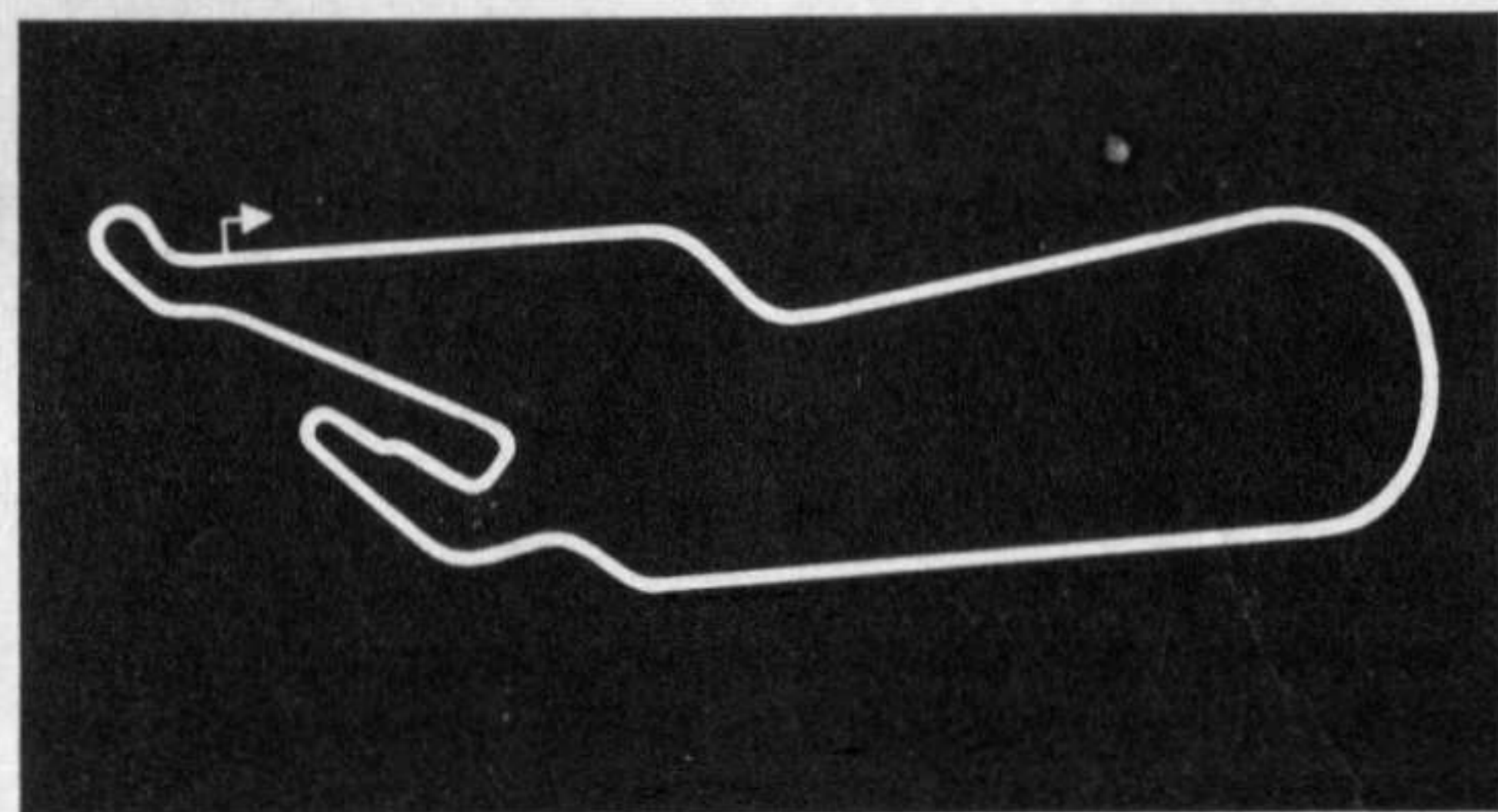


② REGAZZONI - REDMAN (Ferrari) a 2'04"75 ③ FACETTI - DE ADAMICH - ALBERTI (Alfa 333) a 6 giri ④ ELFORD - MARKO (Alfa 33 tt 3) a 8 giri

ma **FERRARI** b. **ALFA** 2-0

1000 KM BAIRE

gara internazionale di velocità e durata riservata a vetture gruppo 5 e gruppo 4, valida quale prima prova del Campionato Mondiale Marche. Autodromo di Buenos Aires (Argentina) di metri 6062,7. 168 giri pari a km 1000,347. 9 gennaio 1972



COSI' (IN 24) AL VIA

Alfa Romeo 33tt3 (Stommelen-Hezemans) 1'58"90	Ferrari 312 PB (Peterson-Schenken) 1'58"59
Ferrari 312 PB (Regazzoni-Redman) 1'59"15	Ferrari 312 PB (Ickx-Andretti) 1'58"98
Alfa Romeo 33tt3 (de Adamich-Galli) 1'59"60	Lola-DFV T 280 (Bonnier-Wisell) 1'59"18
Abarth 2000 (Merzario-Dini) 2'04"00	Lola-DFV T 280 (Larrousse-Craft) 2'02"66
Alfa Romeo 33-3 (Vaccarella-Pairetti) 2'04"42	Alfa Romeo 33-3 (Facetti-Alberti) 2'04"33
Chevron-FVC B 19 (Juncadella-Hine) 2'04"75	Abarth 2000 (Quester-Soler Roig) 2'04"47
Abarth 2000 (Francisci-Ternengo) 2'06"33	Alfa Romeo 33tt3 (Elford-Marko) 2'05"42
Lola-FVC T 212 (W. Fittipaldi-Catapani) 2'06"68	Porsche 908-3 (Fernandez-de Bagration) 2'06"47
Lola-FVC T 212 (Moretti-Ruesch) 2'07"34	Lola-FVC T 212 (De Fierland-Cupeiro) 2'07"34
AMS-FVC (Pace-Monguzzi) 2'10"13	Lola-FVC T 212 (Dumoing-Lafosse) 2'07"78
Chevron-FVC B 19 (Tondelli-Pascualini) 2'16"26	Chevron-FVC B 19 (Bosch-Bridges) 2'12"35
Berta 3000 (Veiga-Di Palma) 2'21"57	Lola-FVC T 212 (Gradassi-Bertolini) 2'17"28

In neretto il nome del pilota titolare del tempo di qualificazione.

COSI' (IN 14) AL TRAGUARDO (anche della CLASSIFICA MONDIALE)

1	Ferrari 312 PB (Peterson-Schenken)	168 giri in 5.45'58"22, media 173,886 kmh	168 giri	20
2	Ferrari 312 PB (Regazzoni-Redman)	a 2'04"75	168 giri	15
3	Alfa Romeo 33-3 (Facetti-Alberti-de Adamich)		162 giri	12
4	Alfa Romeo 33tt3 (Elford-Marko)		160 giri	10
5	Chevron-FVC B 19 (Juncadella-Hine)		158 giri	8
6	Porsche 908-3 (Fernandez-De Bagration)		157 giri	6
7	Lola-DFV T 280 (Larrousse-Craft)		156 giri	4
8	Chevron-FVC B 19 (Bosch-Bridges)		156 giri	3
9	Alfa Romeo 33-3 (Vaccarella-Pairetti)		153 giri	2
10	Ferrari 312 PB (Ickx-Andretti)		152 giri	1
11	Abarth 2000 (Francisci-Ternengo)		145 giri	
12	Chevron-FVC B 19 (Tondelli-Pascualini)		137 giri	
13	Lola-FVC T 212 (Moretti-Ruesch)		127 giri	
14	Lola-FVC T 212 (Gradassi-Bertolini)		118 giri	

Giro più veloce: il 78. della Lola-DFV T 280 di Reine Wisell in 1'58"39, media 181,481 kmh.

I primati sulla distanza e sul giro sono nuovi poiché il tracciato dell'Autodromo di Buenos Aires è stato ritoccato nel disegno e nella lunghezza.

RITIRATI

Lola-DFV T 280 (Bonnier-Wisell) al 106. giro; Lola-FVC T 212 (Dumoing-Lafosse) al 103. giro; Alfa Romeo 33tt3 (Stommelen-Hezemans) al 71. giro; Alfa Romeo 33tt3 (de Adamich-Galli) al 60. giro; Abarth 2000 (Quester-Soler Roig) al 60. giro; Abarth 2000 (Merzario-Dini) al 47. giro; Lola-FVC T 212 (De Fierland-Cupeiro) al 13. giro; Lola-FVC T 212 (Fittipaldi-Catapani) all'8. giro; AMS FVC 2000 (Pace-Monguzzi) al 4. giro.

La CLASSIFICA DEL MONDIALE MARCHE dopo la prima prova:
FERRARI 20 - Alfa 12 - Chevron 8 - Porsche 6 - Lola 4

La prossima prova sarà la 6 ORE DI DAYTONA BEACH, in programma in Florida il 6 febbraio prossimo.

NON schiacciante COME le cifre

DALL'INVIATO

BUENOS AIRES - Viva Ferrari, che ha vinto la prima prova del lungo Campionato Mondiale Marche 1972. Viva Ferrari e rallegramenti anche ai suoi tifosi che sono stati tanto tempo in penitenza e che una vittoria così non se la ricordavano da cinque anni, se si toglie KYALAMI in novembre. Chi vince ha ragione, e inoltre stavolta ha vinto anche chi lo meritava di più.

meo, non essendovi stati nel passato recente altri confronti.

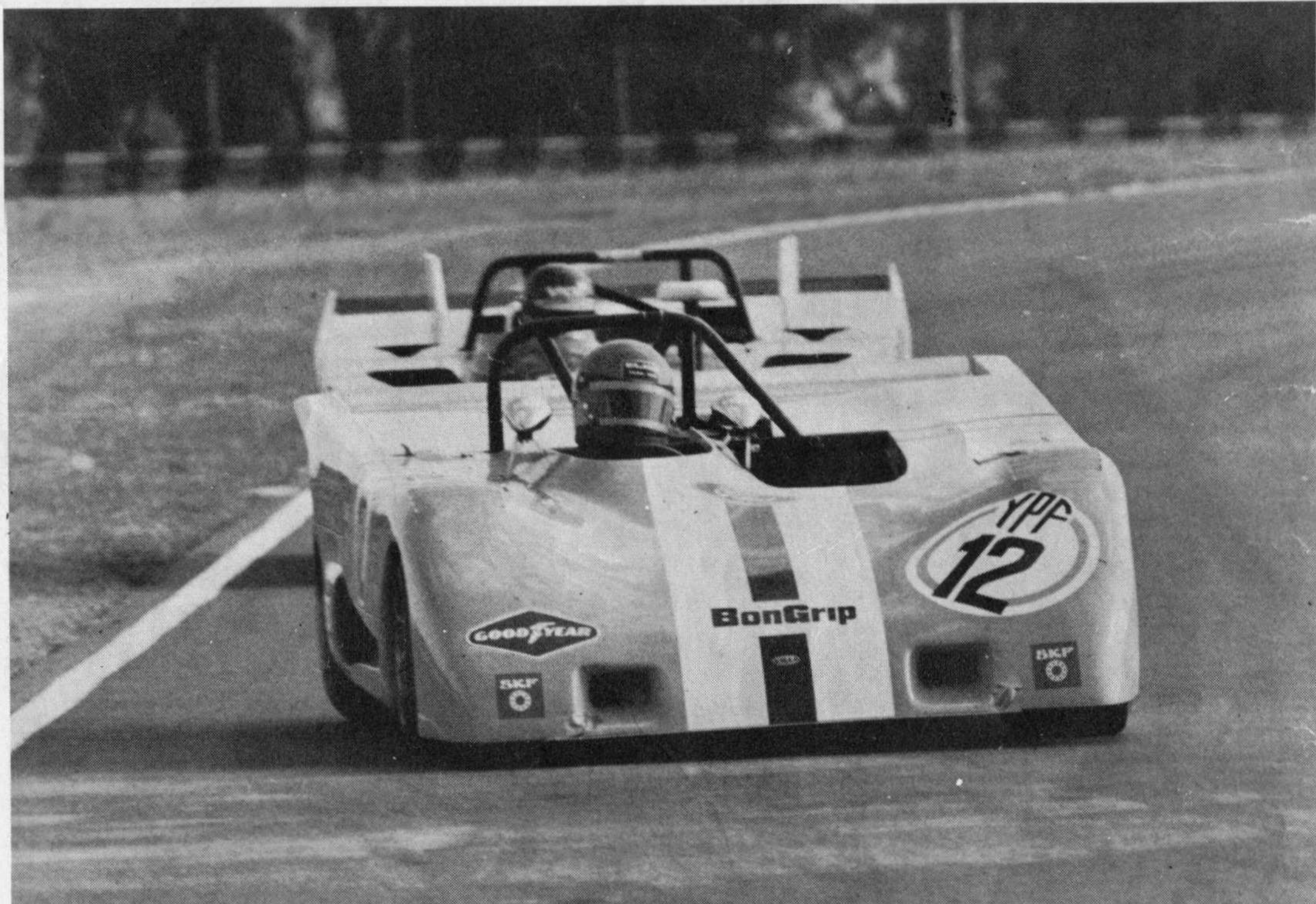
Ebbene, le Alfa Romeo (che in questa corsa si sono tra l'altro volontariamente penalizzate adottando i serbatoi Autodelta che ne hanno aumentato il peso), le Alfa Romeo dicevamo sono state sullo stesso piano delle Ferrari, ed in fondo questa è la migliore sorpresa che ci potesse capitare perché apre nuovi orizzonti per le gare future. Tuttavia, insieme con la piacevole sorpresa offerta dall'Alfa c'è stata anche quella rappresentata dalle Lola, che si sono dimostrate almeno sullo stesso piano delle macchine italiane, se non qualcosa in più.

E questa è la sorpresa vera, perché francamente nessuno si attendeva che delle macchine costruite ieri mattina da qualcuno che è noto e apprezzato, ma che non aveva nessuna esperienza precedente in questo settore, fossero capaci di andare subito tanto bene.

Le corse sono fatte, specie quelle di durata, di tante cose

qualcuno poteva pensare avrebbero dovuto spopolare. Invece non lo hanno fatto, almeno nella misura che era logica, e hanno guadagnato molto terreno con rifornimenti rapidissimi e grazie alle qualità dei loro piloti, visto che finché dall'altra parte è stato in lizza Stommelen anche Ickx — che aveva le stesse gomme del tedesco — non è riuscito a sopravanzarlo.

Poi ci sono state le Lola, a dare ancor maggior peso ai nostri ragionamenti, con la superba rincorsa effettuata da Reine Wisell dopo la disgraziata partenza, che lo ha portato a ridosso delle tre Ferrari che erano rimaste in testa da sole, e che forse avrebbe potuto concretizzarsi in qualcosa di molto sorprendente. I rifornimenti, che alla Lola sono stati fatti in modo artigianale e senza i mezzi di cui dispongono le squadre ufficiali hanno dato una bella mazzata alle speranze di Wisell, che tra l'altro aveva anche la preoccupazione di dover cedere il volante a Bonnier che non stava bene. Nes-



La vera sorpresa della giornata, la Lola 3 litri con cui Reine Wisell ha a lungo impegnato le Ferrari, ottenendo anche il giro più veloce. Eccolo nel « misto » seguito dalla Ferrari di Peterson. Poi il Cosworth DFV ha ceduto, ma la bella dimostrazione della T280 assemblata da Broadley è rimasta

Quindi sorridiamo e inneggiamo, che la voglia di farlo ce la siamo covata in corpo tanto tempo.

Però diciamo subito che questa vittoria tanto attesa è diventata reale e una bella luce per gli albi d'oro, ma deve anche illuminare le idee di chi ha l'obbligo di pensare al futuro, perché non è stata una vittoria schiacciante quanto le cifre potrebbero far sembrare, ma il risultato di circostanze concomitanti che non possono essere ignorate. La Ferrari aveva le migliori macchine, almeno sulla carta, ed è quindi giusto che abbia vinto, ma lo scarto tra loro e le altre non era poi tanto alto quanto ci si attendeva, segno che nei mesi che sono seguiti alle ultime prove del 1971 ad oggi qualcosa è avvenuto che ha modificato i rapporti esistenti. E' chiaro che ci riferiamo alle Alfa Ro-

tra le quali le macchine. Le altre (e non sono le meno importanti) sono date dalla qualità di chi le macchine guida, dalla preparazione frutto delle esperienze e dall'organizzazione ai box che talvolta può sopperire ad altre deficienze. Ebbene, in questa gara la Ferrari aveva delle buone macchine che sono state almeno pari a quelle viste nel finale della stagione 1971, aveva i migliori piloti come qualità intrinseca e come accoppiamento, ed aveva anche una notevole organizzazione ai box, cosa che francamente è stata un poco la sorpresa della gara.

La sorpresa LOLA

Con tutto questo, se le Ferrari fossero state effettivamente le dominatrici che

suno si faceva quindi illusioni, ma se consideriamo quello che è avvenuto nella prima ora di gara dobbiamo proprio convenire che la vera protagonista di questa corsa è stata appunto la Lola.

Insieme con questa constatazione viene spontanea una riflessione: come accade che, anche nelle macchine Sport, dopo che è accaduto tra le monoposto (vedi Tyrrell), un progettista inglese a capo di una squadretta minuscola di meccanici, sia capace di mettere in campo una macchina che non soltanto va bene subito, ma che anche esaminata sotto l'aspetto costruttivo è all'avanguardia?

A Broadley della Lola evidentemente non è necessario tanto tempo in prove e controprove e non sono necessarie esperienze ripetute in pista a confronto degli altri, per riuscire.



Vic Elford (a sinistra) non si è mostrato, con l'Alfa, all'altezza della sua fama di pilota di sport. Eccolo discutere con Peterson, che in coppia con Schenken ha portato la Ferrari alla vittoria

Beh, proprio ci sembra che dalla apparentemente modesta Lola sia venuta una certa lezione, che ci auguriamo sia meditata. Una lezione che poteva essere bruciante se appena appena alla Lola disponevano di una organizzazione ai box dispendiosa, che non si possono permettere. Però non si sa mai, potrebbe anche avvenire che in futuro la organizzazione ci sia, e comunque avverrà certo che in futuro queste Lola siano migliori, perché anche loro qualche esperienza utile l'avranno fatta ai fini dell'aumento delle prestazioni. Tiratene le conseguenze.

Il tallone della BERTA

La Ferrari ha vinto, finalmente, e la gioia dei suoi uomini ha coinvolto tutti gli italiani che erano a Buenos Aires, ed erano tanti sia venuti dall'Italia sia residenti qui. La gente di Buenos Aires ha fatto vedere di non essere campanilista, perché anche se

data da argentini che sono buoni ma forse non i migliori. Ha avuto in una cattiva preparazione tecnica il suo tallone d'Achille. Ma resta il fatto che un artigiano di pochi mezzi e certo di non molta esperienza ha saputo mettere insieme una macchina decente e che forse diventerà molto buona. Anche questo dovrebbe dire parecchio...

Dicevamo dei piloti. Alla Ferrari avevano tre coppie formidabili, sei uomini che sono tutti stelle di prima grandezza e non usurpata fama. Gli accoppiamenti sono stati felici ed il risultato non poteva mancare anche perché oltre alla classe questi uomini hanno l'intelligenza e la serietà dei professionisti veri.

Gli equipaggi dell'Alfa Romeo invece, pur se di tutto rispetto, non potevano esser considerati sullo stesso piano, per una ragione o per l'altra. Elford e Marko esordivano ed Elford non aveva mai visto un'Alfa Romeo prima d'ora, a parte un breve test al Ricardo; Stommelen è stato il più efficace ma Hezemans non

Era arrabbiato ANDRETTI per il nome più piccolo

BUENOS AIRES - All'arrivo delle Ferrari sulla pista, mercoledì sera, mentre le macchine erano ancora sui camion in attesa della dogana, si è potuto vedere come Mario Andretti avesse avuto un trattamento specialissimo poiché il suo nome era stato scritto a caratteri corsivi, ma notevolmente più piccoli di quelli usati per il nome di Ickx. Si era pensato che fosse stato fatto per ragioni di simmetria, dato che così i due nomi risultavano della stessa lunghezza, ma poi si è visto sulle altre macchine che tutti gli altri nomi erano scritti nel carattere stampatello maiuscolo alto usato per quello di Ickx senza rispetto di simmetrie.

Le congetture sono state molte, chiarite poi dallo stesso Andretti che ha chiesto a Schetty la ragione del trattamento differente. E Schetty è caduto dalle nuvole meravigliandosi, poiché egli stesso aveva fatto la stessa osservazione a Maranello, quando aveva visto le iscrizioni, ed un alto personaggio della Ferrari gli aveva risposto che era stato fatto di proposito, perché era Andretti che voleva il suo nome in quel modo. Prima di essere messa in pista, la macchina è stata dotata di un «MARIO ANDRETTI» scritto con caratteri uguali agli altri e quasi nessuno si è accorto del fatto.

Andata-e-ritorno ICKX per la F. 1

● Appena dopo la gara Jacky Ickx è ripartito dall'Argentina per l'Italia, dove proverà le macchine di F.1 che parteciperanno al Gran Premio d'Argentina il 23 gennaio. Prima di tornare qui, il belga troverà modo di passare qualche giorno a Courcevelles, a sciare accanto alla moglie che lo attende in montagna.

re altre prove della Tecno, però ripartirà quasi subito per andare a Daytona dove da domenica prossima effettuerà prove con la Alfa Romeo, insieme con de Adamich e gli altri.

Dopodiché rientrerà ancora una volta in Italia per prove Tecno e tornerà più tardi in America per la corsa di Daytona. E poi dicono che i piloti italiani non hanno ritmo internazionale. Galli sembra Andretti.

Le pentole di LARROUSSE

● GERARD LARROUSSE, oltre alle gare del Campionato Marche, parteciperà al Trofeo Europeo delle due litri, ma è anche riuscito a convincere la Porsche a riprendere l'attività nei rallies, sia pure in modo non ufficiale. Egli infatti parteciperà al Rally di Montecarlo con una macchina preparata ed assistita dalla Porsche, ma in sostanza ha dovuto provvedere a tutte le spese. La Dunlop gli fornirà gratuitamente i pneumatici, e la Shell francese coprirà tutte le spese vive, mentre una fabbrica di... pentole pagherà praticamente le spese dei meccanici della Porsche al seguito. La sua macchina sarà verniciata in bianco, col disegno di una pentola dipinto in rosso. Così nelle corse dopo gli aperitivi (Martini), i piatti della Ceramica Pagnossin, le sigarette e il té, abbiamo ora anche le pentole. Mancano soltanto le pietanze forti (o i polli?).

Il velocissimo Larrousse, tra l'altro, è ripartito subito da Buenos Aires, perché da lunedì sera deve essere in prova sulle Alpi per collaudare nuovi ammortizzatori della Bilstein.

GALLI in ITALIA poi a DAYTONA

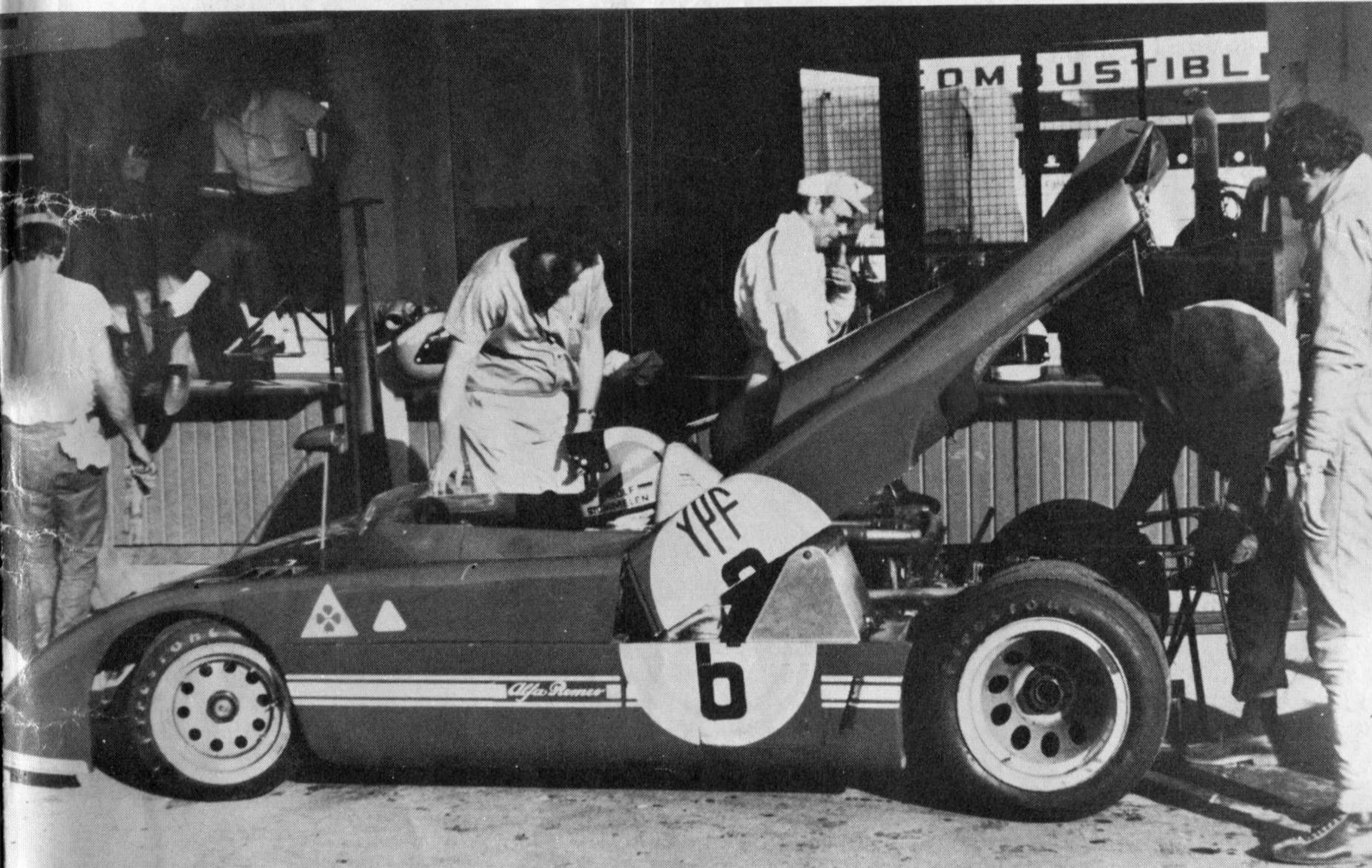
● NANNI GALLI è ripartito immediatamente dopo la gara e sarà in Italia per qualche giorno dovendo effettua-

50 mila bambini gratis alle gare

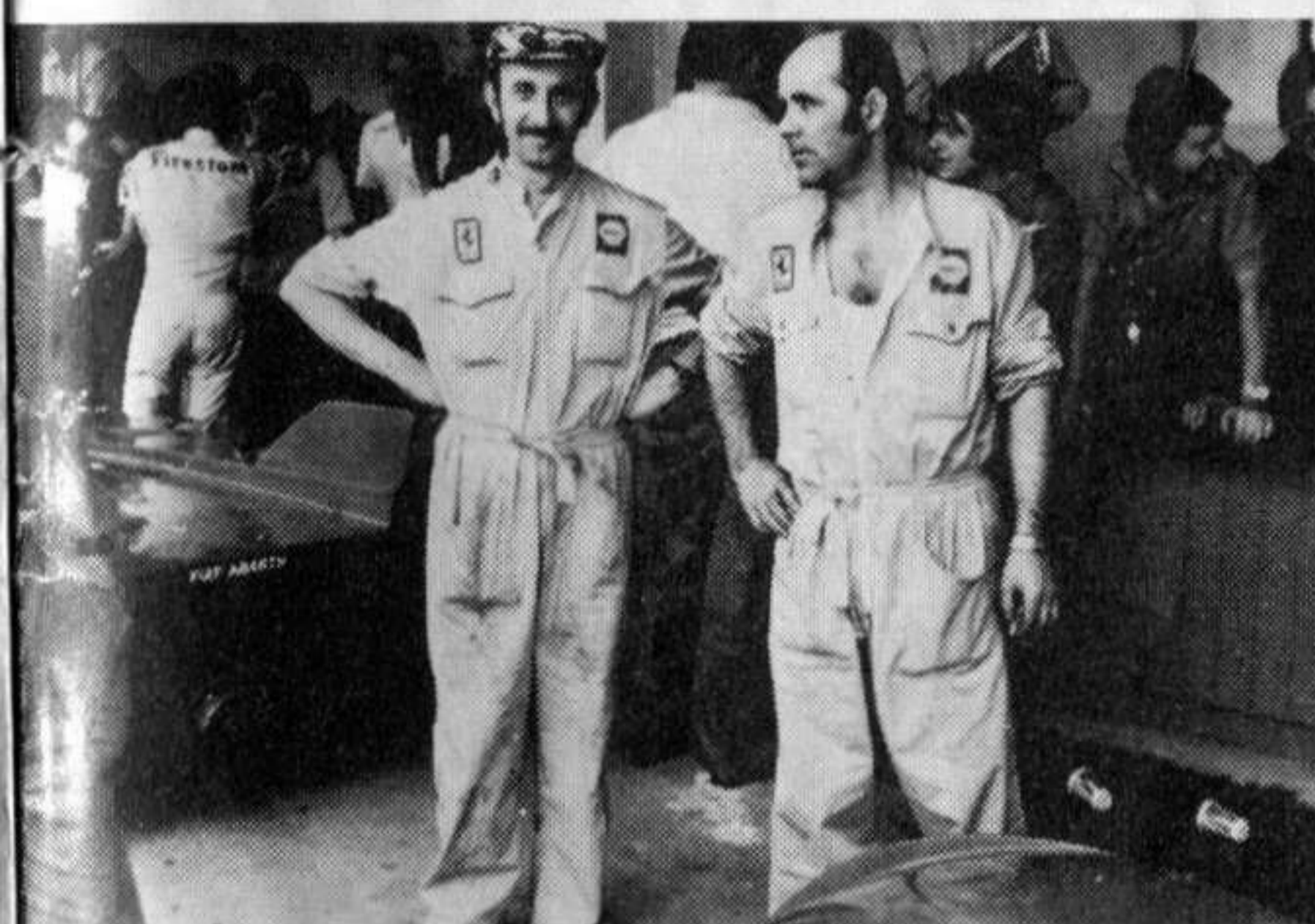
● Nella scalata promozionale del circuito di Buenos Aires e delle corse automobilistiche, il cluz YPF ha avuto una idea molto interessante invitando 50.000 bambini a vedere gratuitamente le gare. Sono stati stampati cinquantamila fogli che hanno l'aria di un piccolo diploma sul quale può essere scritto il nome del ragazzo e che portano la effigie di Reutemann e di Palma oltre alle firme di Fangio, e sono stati distribuiti nelle scuole e nei campi di giuoco. Una idea che ci sembra eccellente e che potrebbe essere imitata.

CHITI in Argentina non più cinofilo

● Durante le prove del venerdì la sorveglianza esterna della recinzione del circuito era meno attento che nei giorni successivi, e qualche «protoghese» ne ha approfittato per sollevare le reti e passare all'interno senza pagare, come accade spesso anche a Monza. Da qualcuno dei buchi è passato anche un cane randagio che ad un certo punto è arrivato nella zona dei box. Ed allora si è assistito ad una scena degna di un western umoristico con Carlo Chiti che con tutta la sua mole inseguiva il malcapitato cane per farlo scappare. Davvero da vedere.



Al box l'Alfa Romeo 33tt3 di Stommelen (seduto al posto di guida) ed Hezemans. Il tedesco è stato velocissimo nella parte iniziale della gara, andando anche in testa, ma è stato ritardato dal bloccaggio del pedale dell'acceleratore, ritirandosi poi nella prima metà della corsa precisamente al 71. giro



Sopra, debutto vincente di Ermanno Cuoghi, il modenese ex-Gulf che è ora alla Ferrari e che cura proprio la macchina di Peterson-Schenken. Sotto, ecco Schenken a colloquio con Caliri

la Berta non c'era ha affollato le tribune in un modo inverosimile riempiendo l'auto-dromo come non era mai accaduto. Eppure, si diceva che la Berta avrebbe condizionato la presenza del pubblico e che il mancato valore dell'esperimento della macchina argentina avrebbe tolto sapore alla corsa, per gli argentini. Non è stato così e ce ne ralleghiamo. Il pubblico comunque è stato ripagato del tanto sole sopportato stoicamente per una decina di ore, perché la corsa è stata veramente appassionante.

Comunque il rimpianto per l'assenza della Berta c'è stato anche da parte nostra, perché questa macchina era interessante e sia dal punto di vista della aerodinamica che della tenuta di strada non ci pare che avesse molto da invidiare alle migliori. Bassissima, ben presentata, era gui-

è ancora giunto al livello suo o di quelli della Ferrari, per esempio. La coppia italiana de Adamich-Galli era forse la più omogenea, e in fondo era giusto che fosse essa ad essere meglio piazzata, ma oltre tutto non è stata fortunata. Vaccarella aveva trovato un buon compagno in Carlos Pairetti che si è adattato presto alla macchina, ma i due avevano una vettura dell'anno scorso e quindi in stato di inferiorità palese.

FACETTI fortissimo

Tenendo conto di tutte le circostanze, della macchina che aveva e della poca attenzione che ovviamente gli era

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

dedicata (visto che si trattava di un equipaggio soltanto collaterale), in fondo saremmo tentati di dire che il migliore degli alfisti è stato Carluccio Facetti, che chissà perché non viene utilizzato per la squadra ufficiale pur essendo un dipendente della marca. Facetti ha «tirato la carretta» nelle prove e in gara con molto onore, tanto da essere a ridosso dei compagni meglio piazzati e davanti ad altri. Cioè nel momento in cui le macchine ufficiali si sono fermate o sono state ritardate egli era lì vicino, a prendere il loro posto nell'inseguimento — molto platonico — alle Ferrari. E buon per l'Alfa che c'era, perché mettendogli al fianco Andrea de Adamich ha potuto ottenere quel terzo posto che, chissà, magari in futuro potrà diventare molto utile.

Il « pieno » di jella

Visto che stiamo parlando dei piloti diciamo innanzi tutto della grossa serie di disav-

e Andretti saranno stati adesso affrancati dalla dose di sfortuna che normalmente uno deve sopportare. Magari a cominciare dalla corsa che ci sarà qui tra due settimane.

MERZARIO scatenato

Tra i protagonisti sfortunati, e con un posto del tutto speciale, mettiamo adesso Arturo Merzario, che ha fatto cose strabilianti con l'Abarth 2000. Ricordando quanto era stato scritto l'anno scorso a suo proposito, Merzario ci diceva con una punta di ironia che la sua prestazione la dedicava a chi aveva affermato che su questo circuito egli non ci si trovava. Ebbene, dopo averlo visto in prova e soprattutto dopo averlo visto fare in corsa cose eccellenti dobbiamo dire che forse non era il circuito che gli impediva l'anno scorso di essere in primissimo piano, ma la macchina. Nel senso che egli ha una spontanea predilezione per le Abarth, macchine sulle quali in fondo è «nato» come pilota, e che al volante di una Abarth egli riesce a

dire, se non per Tondelli che ha finito la gara dopo le traversie della vigilia e qualche disavventura in corsa. Moretti non è andato lontano nel senso che non ha potuto finire la corsa pur classificandosi benché sia stato a lungo il primo delle Lola due litri insieme col compagno Ruesch, che è il pilota di F.2 che conosciamo. Però la sua prestazione è stata apprezzabilissima, anche se non ci è parso che su una macchina piccola sia a suo agio come lo era con la Ferrari cinque litri.

Bene, questa Mille Chilometri di Buenos Aires è adesso in archivio e subito si deve pensare a Daytona. Anche in Florida saranno sei ore, non più 24 e quindi anche in Florida non potrà esserci il vantaggio della resistenza rispetto a quelli che hanno le doti velocistiche. Se sono ancora in tempo, quelli che lo debbono pensino un pochino a quel che è accaduto a Buenos Aires, e vedano di trarne una morale adeguata.

f. l.

PIU' SUSPENSE DEL 1971

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BUENOS AIRES - Davanti ad un autodromo colmato completamente in una festa automobilistica veramente magnifica, alle 9,36, mossieri Gigi Villorosi e Fangio, scatta il plotone che inizierà la stagione automobilistica mondiale 1971. Primi a dar fondo all'acceleratore sono **PETERSON** e **SCHENKEN** che prendono la testa seguiti da un'Alfa Romeo che tenta di incunarsi subito. In forte ritardo già sul plotone di testa ancora non in movimento la Lola di **BONNIER-WISELL**, il cui motore ha fatto le bizze al via. Deve inseguire come un dannato e riscuote i primi applausi del pubblico che si cuoce nelle tribune al sole.

La Ferrari dimostra subito di non voler dare troppa confidenza e le sue tre vetture prendono la testa distanziate di pochi metri mentre i problemi sorgono per l'Alfa. Nello spazio di meno di dieci giri si fermano **DE ADAMICH-GALLI**, poi **STOMMELEN** e **VACCARELLA** assieme. La Ferrari domina nettamente e la corsa si accentra fra le rosse vetture di Maranello e le Lola, mentre le Alfa Romeo hanno problemi che le portano ad essere in leggero ritardo.

Percorsi 119,364, pari a 20 giri, **ICKX** e **ANDRETTI** sono in testa in 40'46"27 alla media di 175,659;

dendo altri 35 secondi nei confronti della Ferrari di testa, mentre Merzario-Dini continuavano a condurre nella categoria fino a 2000.

I ritardi si facevano più pressanti con nove macchine a 30 giri pieni; la Chevron di Tondelli e Pascualini continuava al 17. posto con una corsa molto regolare mentre alla AMS ritirata si aggiungevano De Fierland-Cupeiro con Lola.

Al 40 giro le tre Ferrari non hanno ceduto al ritmo iniziale e continuano imperterrite. **ICKX** e **ANDRETTI** accumulano terreno, già sono a 21", ma vi è la ripresa di **DE ADAMICH-GALLI** che passano al quarto posto superando le due Lola. Anche Merzario e Dini saltano un posto, così pure Queter-Soler Roig e Alberti-Facetti, perché Larrousse va in testacoda nel misto, cosa che farà poco dopo anche Facetti. I distacchi si fanno più forti, sono sette le macchine a quaranta giri pieni. Il giro più veloce è sempre di Bonnier-Wisell. Stommelen e Hezemans superano Tondelli ma sono a sei giri di distacco dai primi. Quattro macchine sono già definitivamente ai box e cioè oltre alla Lola di De Fierland-Cupeiro e alla AMS, anche la Lola di Dumoing-Lafosse e Catapani-Fittipaldi.

Al 46. giro primo colpo di scena: **ICKX** e **ANDRETTI** hanno problemi con la batteria che balla perché si è staccato un cavo che la tiene. Riman-



Ickx è appollaiato sul trespole del suo box, mentre i meccanici cercano di cambiare più in fretta possibile le gomme alla Ferrari che il belga ha diviso con Andretti. La loro corsa è stata un calvario



Veramente magnifica la gara di Merzario, che nel primo scorcio di corsa è giunto fino al settimo posto assoluto, ampiamente primo della categoria 2 litri, con l'Abarth di Osella. Sfortunatamente, poi, a Dini ha ceduto il cambio durante il suo primo turno di guida, ma la prestazione della vettura torinese rimane

venture che sono capitate a quella che pareva la coppia regina, cioè Ickx e Andretti. In testa alla corsa, Andretti ha dovuto rinunciare alla speranza di vincere per l'arresto subitaneo del motore dovuto ad una di quelle stupide cose che sembrano inverosimili.

Una minuscola molletta, che tiene in posizione la leva dell'interruttore di sicurezza alla batteria, si è rotta lasciando la macchina senza corrente. La riparazione, effettuata quando Mario è riuscito a scoprire la magagna ed a rientrare ai box, non è stata ovviamente perfetta ed ha dovuto essere ripetuta. E questo bastava a metterli fuori corsa per i primi posti perché sei giri non si recuperano tanto facilmente.

Poi sono venute le altre disavventure: una serie di forature, probabilmente dovute al gran caldo ed alle gomme mai usate in queste condizioni, ed infine la rottura del cavo che porta corrente al motorino di avviamento. Una bella antologia di guai, che dovrebbe essere sufficiente per tutta la stagione. Vedremo se Ickx

fare quello che nessun altro è capace di fare.

Gente come Queter e Soler-Roig, ad esempio, non è certo da mettere tra le mezzetacche. Ebbene, proprio Soler-Roig e Queter ci dicevano che loro non riuscivano a capire come Merzario potesse affrontare certe difficoltà in un certo modo, proprio perché pareva loro impossibile.

Ed ora, DAYTONA

Eppure lui lo faceva, il che significa che aveva qualcosa in più. Quel qualcosa in più che lo ha portato ad essere al sesto o settimo posto assoluto durante la prima parte della gara, fino a che cioè non si è rotto il cambio quando al volante c'era Dini. Per gli avversari, che stanno ancora adesso strabuzzando gli occhi, e per gli spettatori che lo hanno seguito meravigliatissimi, Merzario è stato tra gli eroi della giornata, e se lo merita.

Degli altri italiani poco da

IGNAZIO, un anno fa

BUENOS AIRES - Un attimo di tristezza e di commozione ha turbato il clima euforico di «casa» Ferrari quando qualcuno, riuscendo far sentire la propria voce in mezzo ai vari commenti, ha detto che l'affermazione ferrarista era un po' come un debito pagato alla memoria di Ignazio Giunti che un anno fa, sulla stessa pista e con la medesima macchina, perdeva tragicamente la vita mentre rincorreva un sogno di vittoria: il primo posto di Peterson-Schenken, giovani come lui, sembra quasi essere il naturale proseguimento ed il logico finale della battaglia che il campione italiano aveva ingaggiato contro i suoi avversari. Il Trofeo Ignazio Giunti, messo in palio dal Club YPF organizzatore della gara, è riservato al pilota italiano meglio classificato, è stato consegnato ad Andrea de Adamich.

vengono poi a 8 secondi **REGAZZONI-REDMAN** e **PETERSON-SCHENKEN** a 9 secondi. Insegue poi la Lola di **BONNIER-WISELL** alla media di 173,752, autrice di uno stupendo inseguimento e l'altra di **LARROUSSE-CRAFT** a 28 secondi dai primi. Poi la prima Alfa Romeo, quella di **DE ADAMICH-GALLI** a 1 minuto 05"42. Seguono poi sempre a giri pieni, l'Abarth di **MERZARIO-DINI** primi nella 200 alla media di 170,983 e a 1 minuto 20"20 dai primi, poi Alberti-Facetti con l'Alfa, Queter-Soler Roig con l'Abarth, Elford-Marko con l'Alfa, Ternengo-Francisci con l'Abarth, Fernandez-De Bagration con la Porsche 908 (l'unica in gara) e Bosch-Bridges con la Chevron 19. Seguono già distanziati altri fra i quali al 19. posto Hezemans-Stommelen con 14 giri e un distacco rilevante. Si ritira intanto la AMS di **PACE-MONGUZZI** che aveva fatto una corsa iniziale abbastanza buona ma che rompeva e doveva così abbandonare.

Ai 30 giri, pari a 79,046 km, il trio ferrarista aveva in mano la corsa, mentre **ICKX** e **ANDRETTI** aumentavano leggermente il vantaggio sui compagni di scuderia portandolo a 13" e 14". Le due Lola continuavano al quarto e quinto posto inseguendo le Ferrari e **BONNIER-WISELL** dimostravano il loro affanno di trionfo con il giro più veloce (al 30.) in 1'58"73 alla media di km 180,961. De Adamich e Galli difendevano il prestigio alfista, sempre al 6. posto però, per-

gono ai box quattro giri e questo li fa passare al 14. posto, mentre Bonnier e Wisell passano al terzo e gli altri scalano. Il dominio della Ferrari continua senza interruzione. Nei box viene riportata la AMS che era finita nel prato senza la ruota destra staccata nettamente.

Le due Lola al 50. giro pari a km 298,410 occupano il terzo e quarto posto, quella di **LARROUSSE-CRAFT**, che si è fatta sotto con un rush impressionante, è a un giro. La folla parteggia decisamente per le due vetture gialle che lottano da par loro contro la Ferrari e gli applausi sono intensi quando si ferma Bonnier per il cambio. I meccanici sono lenti, per ragioni tecniche, a dar il via e l'applauso si trasforma in una fischiate solenne che male li ripaga avendo tutto l'interesse di mandare via in fretta la vettura. Alberti e Facetti passano al quinto posto ad una media di 173,803, mentre ritardano Merzario e Dini che passano al 13. posto, cioè nella classe duemila vede **JUNCADELLA-HINE** in testa.

Al 60. giro pari a km 358,092 lo schieramento è netto: due Ferrari in testa seguite dalle due Lola T 280, da tre Alfa Romeo di Alberti-Facetti, Elford-Marko e de Adamich-Galli, poi viene una Abarth quella di Queter-Soler Roig ora prima nella classe fino a 2000. Sono spariti Merzario e Dini fermati da un problema meccanico che li toglie dalla gara. Lo schieramento italiano dopo i «grandi» vede Vaccarella-Pairetti al 13. posto, Tondelli-

NEL MONDIALE MARCHE

Pascualini al 17. da notare la regolarità con cui corre questa coppia che ha effettuato il suo miglior giro in 2'14"54 e continua senza pretendere troppo, ma cerca di finire onorevolmente la corsa.

Al 70. giro pari a km 417,774 PETERSON-SCHENKEN sono sempre seguiti da REGAZZONI-REDMAN a 54"66, mentre Bonnier e Wisell sono a 59"49 cioè resistono aggrappati a meno di un minuto e sono una costante minaccia per le due Ferrari in testa. Poi perdono terreno Larrousse e Craft che passano al sesto posto mentre de Adamich-Galli scalano al 14. Da notare la tirata di Elford-Marko che nelle prove non erano assolutamente soddisfatti della loro macchina e che adesso, invece, sono al quarto posto, la velocità delle Ferrari si mantiene sui 175,712 kmh della prima vettura e la media generale è di 179,660, mentre inalterato è il giro più veloce sempre di Bonnier.

La minaccia di cui abbiamo accennato prima si fa palese quando BONNIER e WISELL passano in testa. Infatti all'80. giro, pari a km 477,456, Bonnier è in testa con 5'55 di vantaggio su PETERSON-SCHENKEN e 1'41"87 su REGAZZONI-REDMAN che si sono fermati per il rifornimento. BONNIER batte anche il suo record sul giro al 78. con 181,481 kmh cioè 1'58"39. Due Alfa seguono con Elford e Marko, Alberti

GAZZONI-REDMAN a 1'41"30, mentre Bonnier e Wisell sono terzi a due giri, perduti per il rifornimento. Vengono poi le Alfa che mantengono una posizione d'attesa con Alberti-Facetti ed Elford-Marko quarti e quinti, mentre al sesto posto la Porsche di Fernandez-De Bagration e al settimo la Chevron di Bosch-Bridges che passano a comandare nella classe 2000. Vaccarella e Pairetti sono ottavi e Ickx-Andretti al nono; però mentre Peterson e Schenken corrono a 175,142 kmh, Andretti lo fa a 160,670 il che significa che la vettura ha i suoi problemi. La migliore Abarth di Terengo-Francisci è undicesima, mentre Tondelli ha fatto un altro salto al 14. posto seguito a due giri da Hezemans-Stommelen. Si è ritirata l'Alfa di de Adamich-Galli che ha bruciato il motore.

La Ferrari sembra aver saldamente in mano la corsa, la squadra di Bonnier ha cominciato ad avere i suoi problemi ed ha diminuito il ritmo. In testa al 100. giro cioè 596,820 km, PETERSON e SCHENKEN sembrano un inno alla giovinezza ed al piede di piombo: dai box segnalano loro tranquillità, ma dietro incalzano REGAZZONI e REDMAN che hanno però un giro in meno. La Lola di Bonnier non ha recuperato nulla mentre ALBERTI e FACETTI stanno facendo una corsa veramente grande e sono quelli che nel curvone non fan-

dal guizzo di STOMMELEN allo sprint di WISELL al compressore PETERSON

e Facetti, mentre si insinua la Porsche 908 di Fernandez-De Bagration al sesto posto.

Un enorme applauso si scatena sull'autodromo coprendo il rumore delle vetture quando si annuncia che Terengo e Francisci sono in testa nella categoria 2000 con l'Abarth. La corsa ha alti e bassi violenti per il susseguirsi dei rifornimenti che alterano un poco la classifica: in ogni modo la Lola T 280 dimostra di essere veramente pericolosa e Bonnier e Wisell sembrano avere le ali ai piedi. Vaccarella e Pairetti sono al nono posto, Ickx e Andretti all'11. con sei giri di distacco che si dimostrano irrecuperabili per il ritmo di corsa impresso dalla Lola. Tondelli con Pascualini si difendono e sono al 15. posto. Certamente negli ambienti delle scuderie italiane ci si attendeva una lotta a morte fra Ferrari e Alfa Romeo, ma le corse dimostrano molte volte il contrario e la Lola furoreggia con il pieno appoggio del pubblico.

Sorgono problemi nei box quando BONNIER fa partire la vettura di Larrousse-Craft che entra in pista con il semaforo rosso. Alle proteste del commissario dei box, Bonnier lo spinge fuori pista e quindi vi è un reclamo con richiesta di una punizione per il pilota partito e contro Bonnier del quale si chiede la squalifica. FANGIO, apprendendo quanto successo non vi dà peso e considera che sia una logica reazione nella nervosità della gara.

Al 90 giro le due Ferrari sono di nuovo in testa. PETERSON e SCHENKEN riprendono in mano la corsa alla media di 175,142 seguiti da RE-

no accendere le luci di stop con la speranza di poter acciuffare la Lola anche se due giri di differenza rendono problematica questa possibilità. Seguono Elford-Marko che continuano a difendere con dignità i colori dell'Alfa assieme a Vaccarella e Pairetti che seguono al sesto posto. Bosch e Bridges con Chevron guidano ancora le 2000, Andretti e Ickx sono noni.

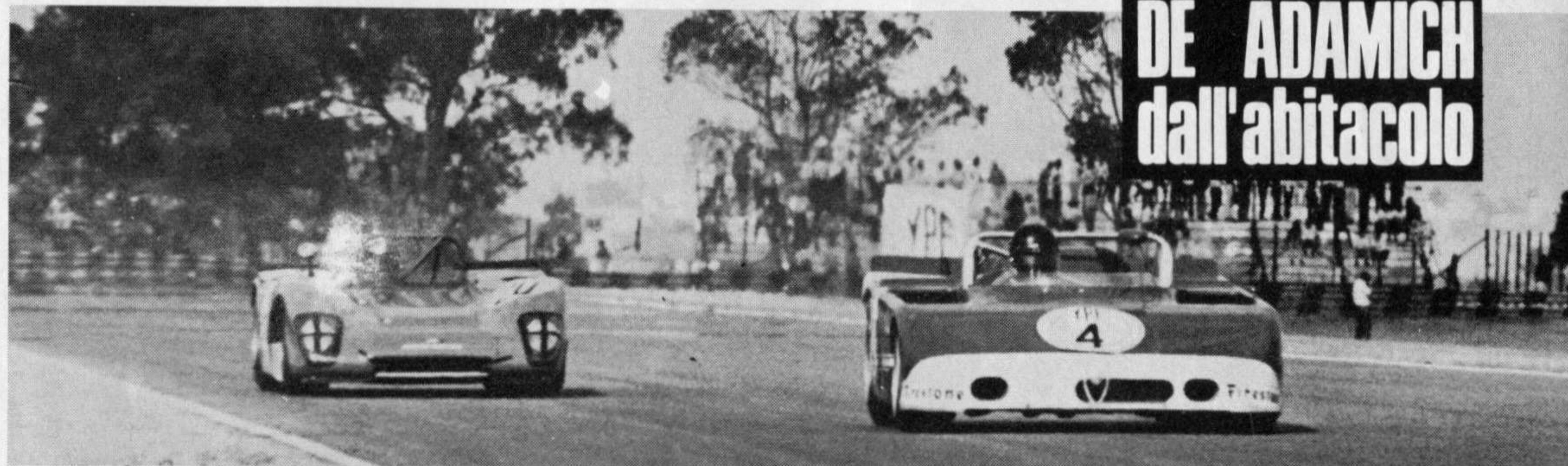
Al 110. giro PETERSON e SCHENKEN hanno un vantaggio su REGAZZONI-REDMAN di 2'40"11, seguiti sempre come ombre da Bonnier-Wisell. Elford e Marko passano Facetti-Alberti mentre ICKX e ANDRETTI si avvicinano ai primi anche se sono distanziati di sette giri. Vi sono poi movimenti fra i piloti, e cioè: de Adamich, a terra, prende il posto di Alberti nel tentativo di fare rendere ancora di più una delle Alfa, mentre Wisell passa ad occupare il posto di Craft per abbandono di Bonnier. JUNCADELLA e HINE passano a condurre la classe 2000, mentre Stommelen-Hezemans sono già fermi ai box da tempo per ritiro.

Fra il 110. e 120. giro il colpo di scena: la Lola di Larrousse-Wisell sembra gettare la spugna. Infatti la gara al 120. giro vede in testa le due Ferrari seguite da DE ADAMICH-FACETTI che portano a coronamento un inseguimento spettacoloso, entrando nelle curve al limite. Anche Elford e Marko passano al quarto posto, mentre Ickx e Andretti sono al quinto a sette giri ma completano così

Augusto C. Bonzi

CONTINUA A PAGINA 24

La FERRARI ci ha battuto di gomme (e occhio alla LOLA!)



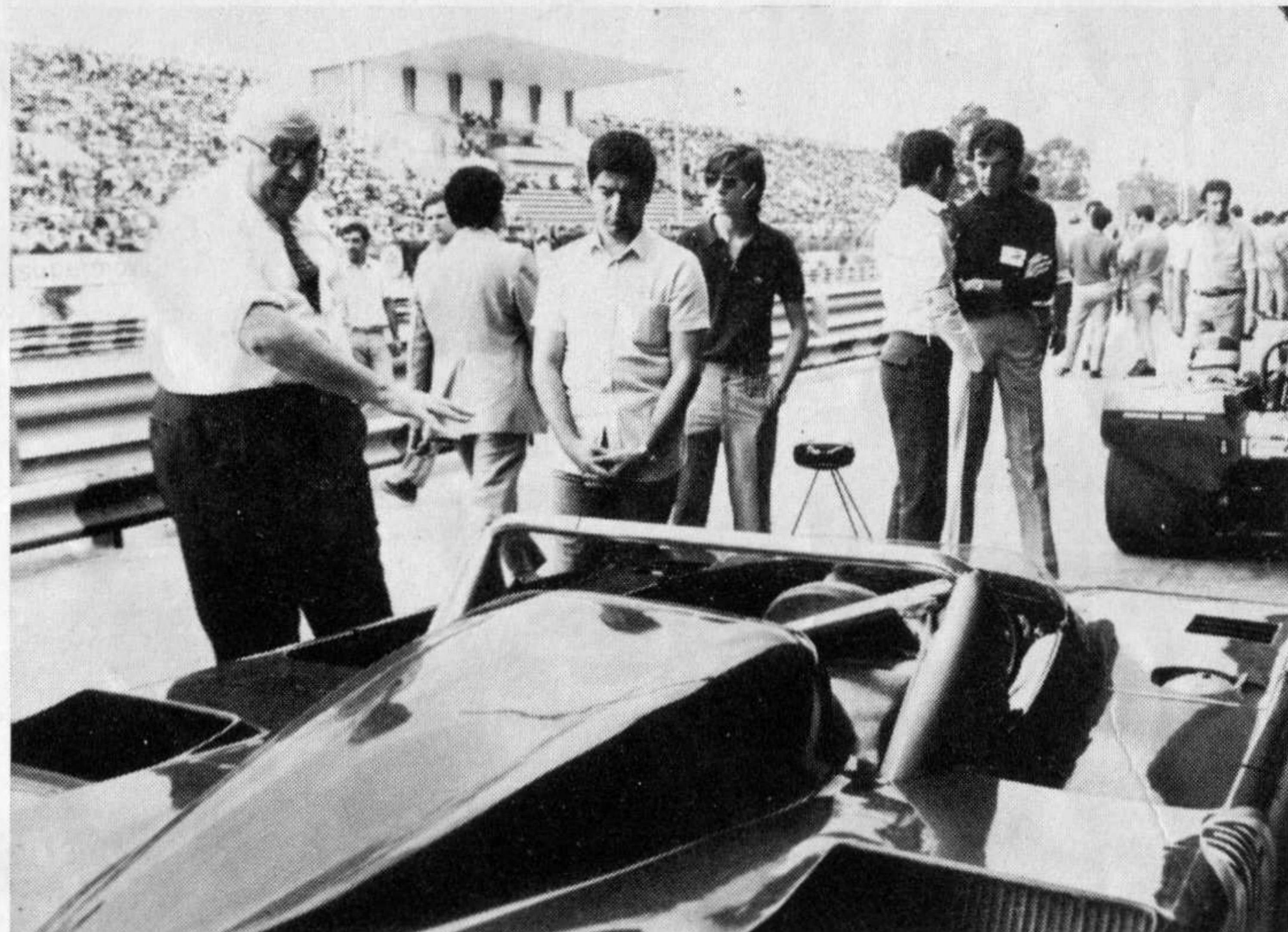
Andrea de Adamich, di cui leggete qui sotto le impressioni subito dopo la corsa, è arrivato terzo guidando la 33-3 di Facetti-Alberti dopo che la « tubolare » (nella foto) che divideva con Galli si è fermata

BUENOS AIRES - Prima corsa dell'anno 1972 e classificarsi terzo è sempre un buon risultato e di questo devo ringraziare prima Alberti, che mi ha ceduto il suo posto sulla macchina numero 10, e poi Facetti che stava conducendo (ed ha condotto) una bellissima gara.

La macchina mia e di Nanni si è fermata al 61. giro ed a quel punto pensavo che la 1000 KM fosse finita. La cronaca della gara spetta naturalmente farla ad altri, vorrei piuttosto fare delle valutazioni su quello che ho visto e su quello che io penso al riguardo.

La Ferrari, sia come risultato finale sia come andamento generale, ha dominato, ma la prima cosa che si nota è il giro più veloce della Lola-Cosworth di Wisell e poi il fatto che le Alfa, competitive nelle prove (Stommelen in prima fila alla partenza a fianco di Peterson) siano scomparse nelle prime fasi della gara per poi saltar fuori a risultato finale col terzo e quarto posto.

La Lola penso sia la macchina da tenere più d'occhio. E' veloce quanto Alfa e Ferrari in rettilineo, ma credo abbia più accelerazione di tutte e due all'uscita delle curve, in conseguenza probabilmente del motore Cosworth Formula 1 che si ritrova. Sarà una macchina che nelle 1000 chilometri e nelle 6 ore di questo campionato mondiale marche risulterà sempre velocissima. Credo però che alla Lola abbiano ancora



da lavorare per aumentare le prestazioni a livello telaio e freni.

Passiamo poi a noi ed alla nostra gara: le prove avevano fatto vedere che ci poteva essere una bella lotta tra Alfa, Ferrari e Lola. Purtroppo sono convinto che tutto il risultato di questa possibile lotta sia venuto a mancare per motivi di carattere accessorio, tipo gomme. Cioè le nostre vetture sulla linea di partenza non si sono potute presentare nelle condizioni ideali in cui si erano trovate durante le prove di venerdì.

Quando sono salito sulla macchina di Facetti (tipo 1971), che aveva delle gomme differenti rispetto a quelle montate sulle nuove 33TT, mi sono trovato decisamente meglio. Non un meglio conseguente al

tipo di macchina, ma solamente al tipo di pneumatici.

Infatti quando sono stato passato dalle Ferrari ho potuto valutare le differenze di traiettoria tra la mia macchina e loro. E questo può avvenire anche quando due vetture usano lo stesso tipo di gomme, vedi ad esempio pratico la Formula 1 nel 1971, con la BRM che vinceva usando le medesime coperture che davano invece dei problemi alla Ferrari.

La casa di Maranello si è presentata qui a Buenos Aires con un grosso vantaggio: quello di aver corso in Sud Africa (temperature simili all'Argentina) ed aver provato quindi la vettura con gomme e condizioni simili alle attuali, e poi di essere andata a Daytona per delle prove che, probabilmente, le hanno permesso di concretare una messa a punto in condizioni ambientali ritrovati per la partenza della gara qui a Buenos Aires.

In poche parole voglio dire che il discorso è aperto: il risultato può far pensare ad una certa impostazione della stagione 1972, io penso che ora noi andiamo a Daytona a provare ed a metter a punto la macchina per il 6 febbraio. Vedremo allora, e così potrò valutare presto la situazione in queste pre-prove che inizieremo fra pochi giorni.

Ci sarebbe poi da parlare dei tanti chili di differenza tra Alfa e Lola e Ferrari, chili dovuti ai nostri serbatoi di sicurezza. E vi assicuro che la differenza è molta, ma questo discorso preferisco riprenderlo un'altra volta, con più calma.

Per ora sono soddisfatto del terzo posto, che è sem-



A sinistra, gli ingegneri Chiti e Marelli al box Alfa durante le prove. Qui sopra, Gerard Larrousse nella Lola 3000 T 280

pre un bel risultato e che mi dà un po' di carica per il futuro prossimo. Ci sarà il 23 la gara di formula uno qui a Baires. Penso che la corsa di oggi mi abbia allenato anche in funzione di questa prossima gara, perché guidare con un caldo così intenso è impegnativo per la resistenza dei piloti, direi sfibrante. E pensate che il gran premio sarà di tanti più giri rispetto ai turni di 44 giri che si facevano nella 1000 KM tra un pieno e l'altro!

Il 12 dunque partenza per Daytona e ci sentiremo da là per valutare un po' meglio la situazione e soprattutto per sapere già da allora cosa potrà avvenire alla Sei ore di febbraio.

Andrea de Adamich



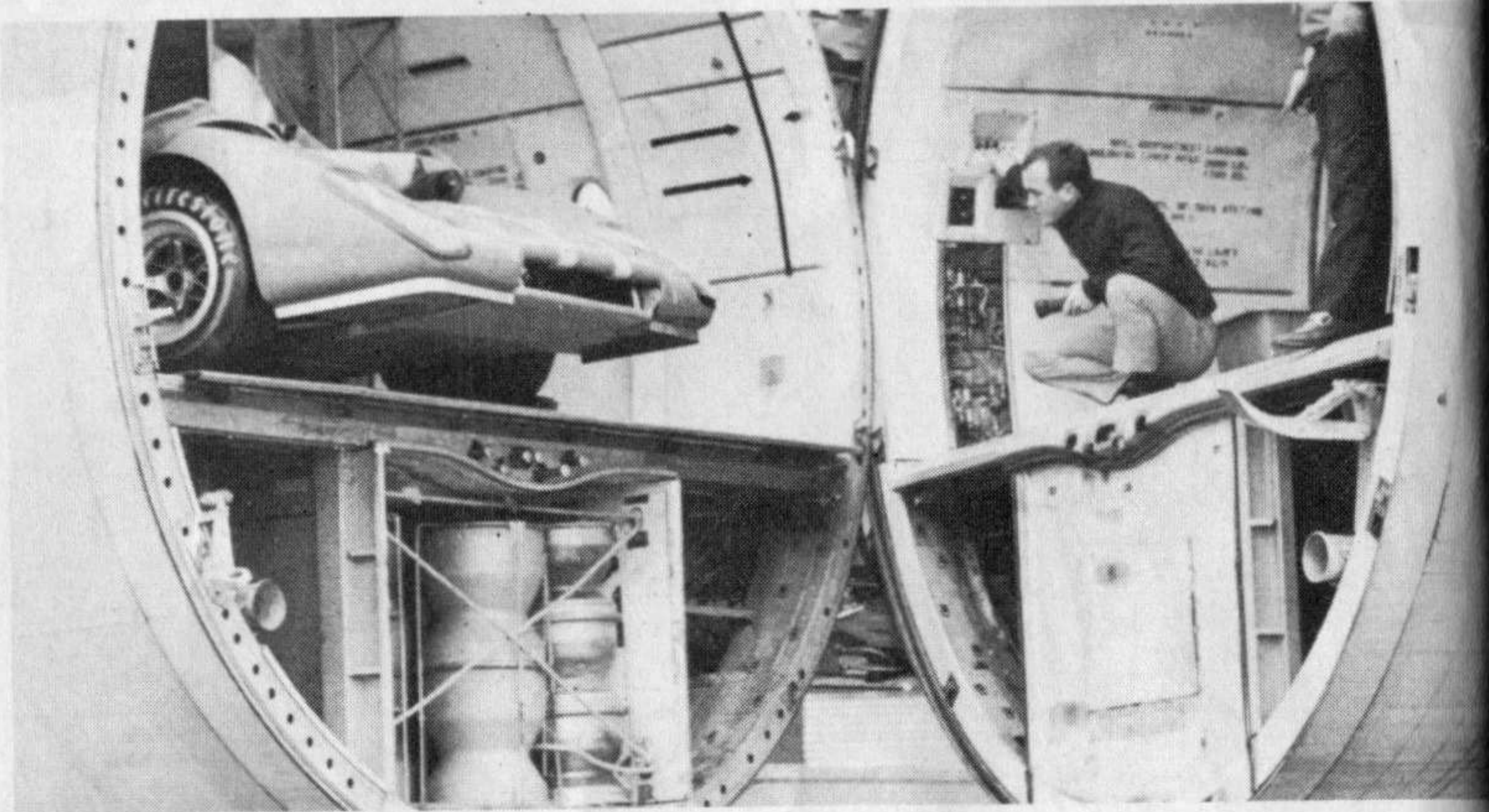
DE ADAMICH dall'abitacolo



L'ultimo aereo per BAIRES

ERANO PARTITE COSÌ

In queste foto, le fasi del caricamento alla Malpensa del cargo della Kuhne e Nagel con le Ferrari per Baires. A sinistra, impacchettata la Ferrari che vincerà



MILANO - Tra tutte le cose che servono a tranquillizzare un passeggero in partenza per un viaggio in aereo, certamente la più efficace è la faccia del comandante: un comandante dall'espressione forte e sicura vale più di qualsiasi altra cosa. Ricordandomi di questo, quando sono arrivata alla Malpensa alle prime luci del mattino di lunedì scorso, ho cercato di vedere quanto il comandante del CL44 della Cargolux, affittato dalla società di trasporti internazionali Kuhne e Nagel, destinato al trasporto delle ultime macchine della 1000 KM, rispondesse alle aspettative di un passeggero esigente. Non che dovessi essere io a partire, ma sapere che il prezioso carico del quadrimotore erano le tre Ferrari 312PB, le due nuove Lola DFV (3000 cc Cosworth) e la quarta Alfa della Autodelta, quella di Vaccarella, mi rendevano assai più attenta.

Per l'esattezza sull'aereo hanno trovato posto anche la Lola T 212 della Scuderia svizzera Esmeralda e la Porsche

908 della Montjuich, ma l'interesse dell'avvenimento era dato dalle macchine nuove e cioè Ferrari e Lola, perché anche l'Alfa, seppure ufficiale, era del modello '71. Delle Ferrari c'è stato poco da vedere dato che erano accuratamente imballate ed ingabbiate in robusti contenitori capaci di proteggerle dagli inconvenienti di trasporto. Unici particolari visibili, oltre all'abitacolo aperto anche sul posto del passeggero come vuole il regolamento '72, le righe longitudinali di colore diverso adottate per riconoscere la macchina al momento delle segnalazioni e degli arresti.

Sull'aereo, già caricate a Londra, c'erano le due nuove T 280 Lola perfettamente ultimate e molto belle e compatte. Le due macchine, ufficiali e iscritte dalla Jo Bonnier sono, una tutta gialla per lo stesso Bonnier e Wisell e l'altra bianca e gialla destinata a Larrousse-Craft.

Nella versione definitiva la carrozzeria si scompone in quattro parti per essere rimossa e non è più in un solo

pezzo come si era vista al Ricard. Le soluzioni aerodinamiche sono quelle già note con l'alettoncino regolabile in coda e il muso molto deportante per lo spostamento dei radiatori sulle fiancate. Nuovo invece il grosso convogliatore d'aria all'aspirazione, così come la soluzione del posto dell'ipotetico passeggero con una apertura indipendente e di dimensioni minime.

L'Alfa, destinata a Vaccarella, benché del tipo '71 ha subito alcune modifiche e monta il motore '72 che è stato notevolmente trasformato nella distribuzione ottenendo più cavalli ed una maggior rapidità nell'accelerazione. Questi incrementi nelle prestazioni, ovviamente comuni anche alla tre 33 t3 partite precedentemente via mare, sono state forse (dopo) il tallone d'Achille delle Alfa, che ha mantenuto un handicap per un agonismo umanistico. Cioè i venti chili in più del limite unificato per via dei serbatoi di sicurezza che sono le uniche ad adottare.

Gomme a sorpresa nelle prove e delusione BERTA

DALL'INVIATO

BUENOS AIRES - Due giornate di prove ufficiali, precedute da qualche ora di prove libere nella giornata di giovedì, questo era il programma ufficiale.

In realtà nella giornata di giovedì è stato possibile girare soltanto per poco, perché i lavori di costruzione delle nuove installazioni dell'autodromo non erano terminati e la pista era ancora piuttosto sporca. Comunque qualche macchina è scesa in pista almeno per collaudare le cose più importanti, e sono stati registrati dei tempi che davano già qualche indicazione. I primi a entrare in pista sono stati quelli dell'Alfa Romeo, che hanno fatto un favore agli altri perché hanno dato una specie di spazzolata alla sabbia e polvere che ricopriva l'asfalto. La attesissima Berta, guidata da Garcia Veiga, è stata accolta da una vera e propria ovazione dai circa 50000 spettatori, numero incredibile se non si sapesse che era giorno festivo e che l'ingresso era gratuito.

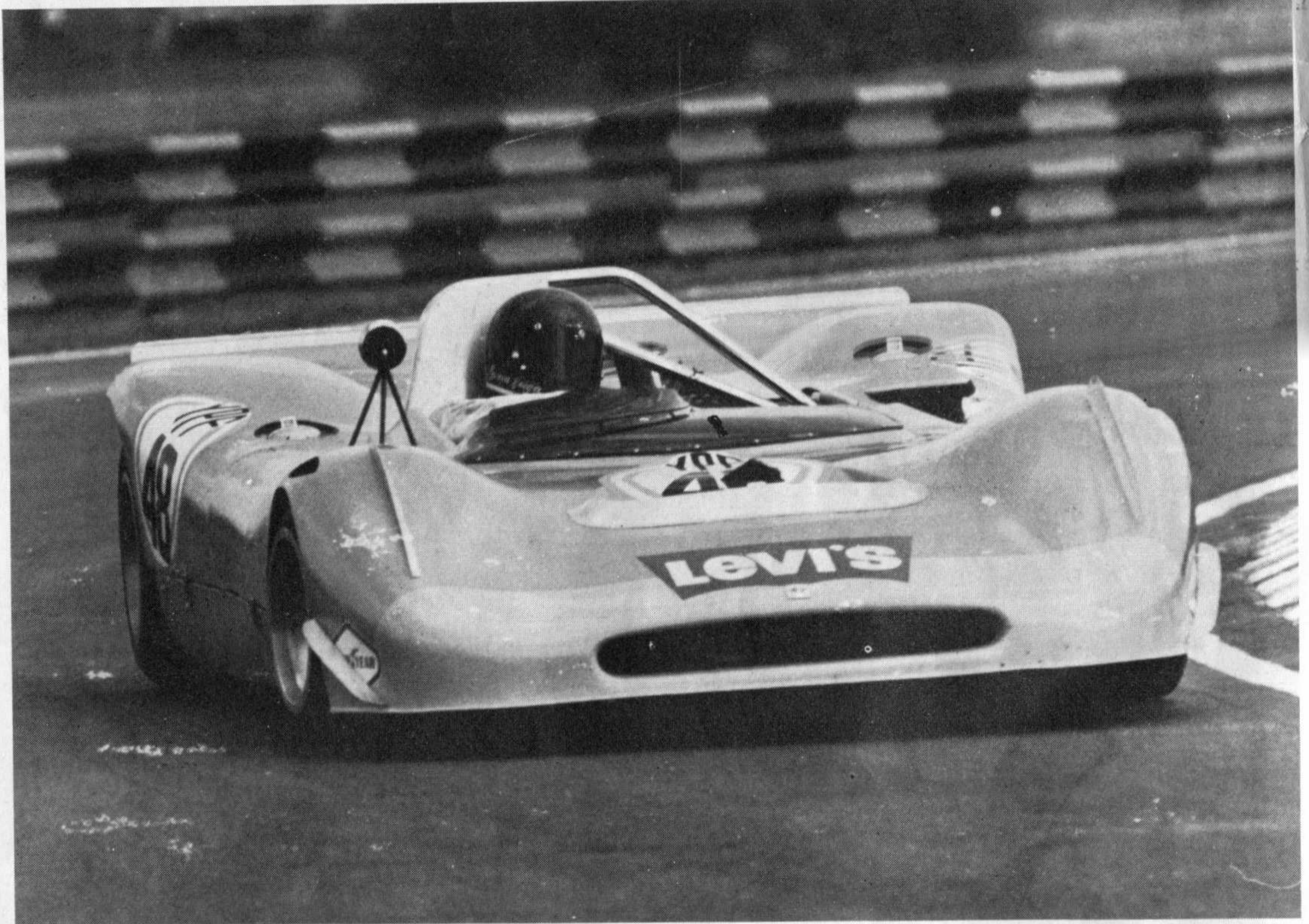
Dopo soltanto tre giri, tuttavia, la Berta era ferma sul circuito, nella parte che precede il « misto », con un albero a cammes rotto. La gente che aveva occupato la tribuna posta al centro del tracciato si è precipitata verso la macchina nazionale, praticamente invadendo la pista data la mancanza di servizio d'ordine che non era stato previsto per quel giorno. E così la direzione di corsa ha immediatamente fatto sospendere le prove che sono riprese dopo tre quarti d'ora.

La pista sporca ha provocato qualche foratura, capitata tra l'al-

tro a Merzario ed a Facetti. Alla Ferrari si scoprono dei problemi di alimentazione, dovuti al pulviscolo che si stacca dai serbatoi a schiuma, e vengono adoperati filtri benzina più efficaci per raccogliere queste impurità. I migliori tempi vengono ottenuti da Regazzoni (2'03"93) Peterson (2'04"34) e Ickx (2'04"75) seguiti dalle Alfa Romeo di Stommelen (2'06"33) e dalla Lola tre litri, che è stata in pista pochissimo e soltanto con Wisell perché quella di Larrousse-Craft non era ancora pronta.

Il venerdì mattina erano previste altre tre prove libere, e la Ferrari fa girare soltanto Redman che tra l'altro deve far rodare il motore, e Peterson che deve abituarsi alla vettura.

Le prove ufficiali di qualificazione iniziano nel pomeriggio, e subito vanno in pista quasi tutti. Tondelli è il primo ad avere guai, poiché gli si rompe il volano del motore dopo soli tre giri, e subito dopo è la volta della Berta a rompere di nuovo il motore, dopo soltanto tre giri, mentre stava ancora praticamente scaldando il motore. Poiché la causa è la stessa, appare chiaro che qualcosa di errato esiste e che non vi sono speranze che un terzo motore possa cambiare la situazione. Infatti il giorno dopo la Berta non si presenterà in pista, rinunciando alla corsa. Tra l'altro in ogni caso la Berta sarebbe stata in difficoltà, perché il pilota Di Palma aveva riportata una grossa scottatura al dorso della mano sinistra quando qualche settimana fa il primo esemplare della macchina aveva preso fuoco, e la pelle non era ancora completamente rigenerata, tanto che i medici gli hanno proibito di



Nestor Garcia-Veiga al volante della Berta, la sport tutta argentina che Oreste Berta ha costruito molto bene in questi mesi. Ha sofferto di molti guai in prova, ma è apparsa molto buona e ben profilata

correre. Cosicché, non essendo stato indicato nessun pilota di riserva, alla Berta sarebbero stati in imbarazzo comunque.

Appena iniziate le prove, sulla Alfa Romeo di Elford si è rotto il motore e così i meccanici si sono subito messi al lavoro per cambiarlo, finendo appena prima che gli orari scadessero, e poiché le prove erano state iniziate con ritardo e sono state quindi prolungate, hanno fatto in tempo a permettere ad Elford di essere in pista verso la fine. Nei box della Ferrari e dell'Alfa Romeo si osservava con attenzione cosa accadeva da entrambe le parti, coi cronometristi attentissimi a rilevare tutti i tempi delle due marche. Però ad un certo punto hanno dovuto rilevare anche quelli delle Lola, che apparivano temibili, ed infatti Wisell riusciva a scendere sotto i due minuti, ottenendo il quinto tempo

assoluto dietro Peterson, Stommelen, Ickx e Regazzoni.

Notevolissima la prestazione di Merzario, che con la Abarth 2000 aveva il settimo tempo davanti alla Lola di Larrousse, alla Alfa Romeo « vecchia » di Facetti, alla Chevron di Juncadella ed alla Alfa Romeo di Vaccarella. Questa macchina peraltro era stata in pista poco, perché con Pairetti al volante era incappata in una serie di testa coda dovuti al cedimento di una gomma in rettilineo, e la carrozzeria ne era stata danneggiata.

Le temperature che si erano mantenute fresche nei giorni precedenti, sono andate aumentando sabato, nella seconda giornata di prove e inoltre la pista era diventata « grassa » per il solito velo di olio e di gomma che si forma man mano che le macchine passano. Così i migliori non hanno po-

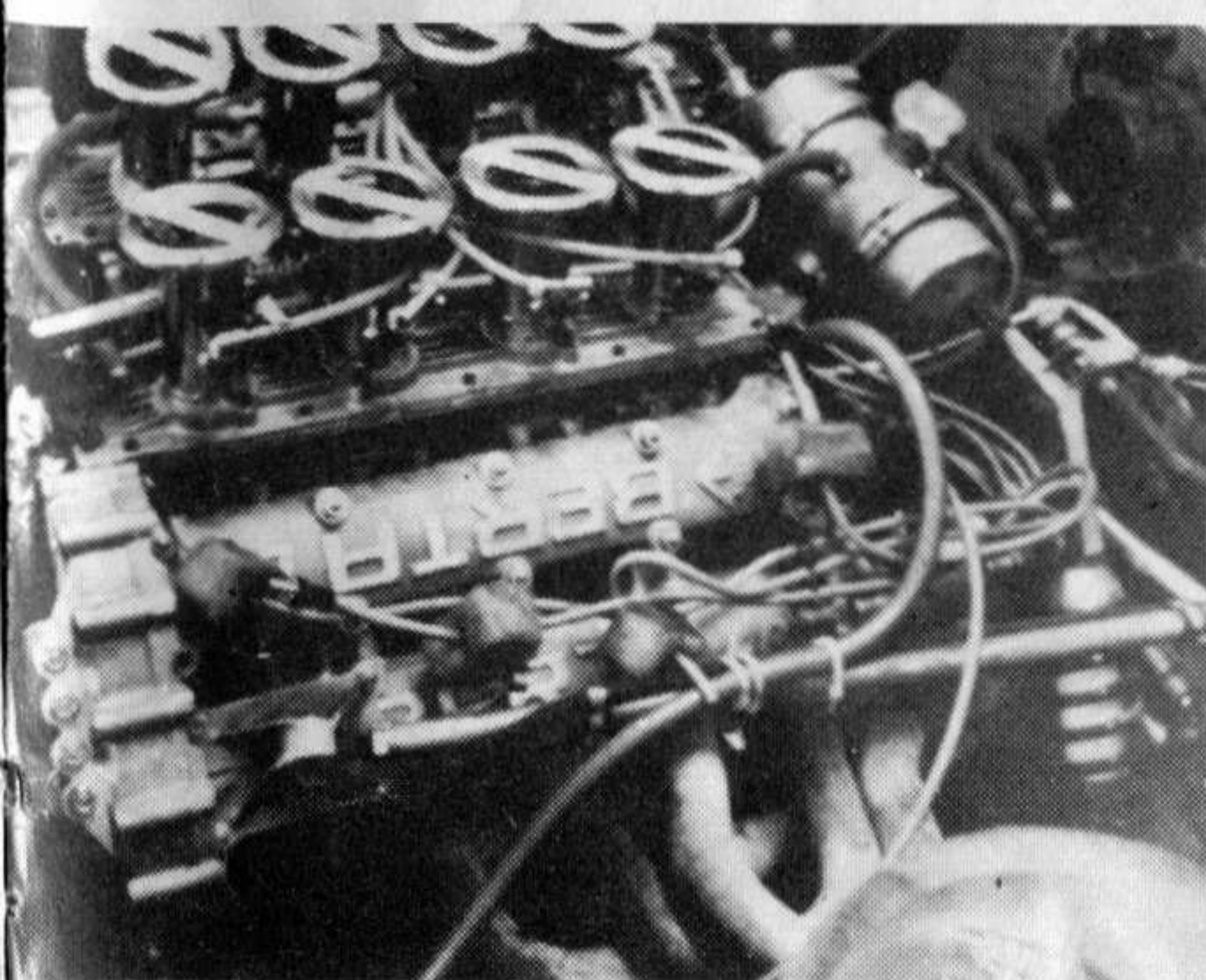
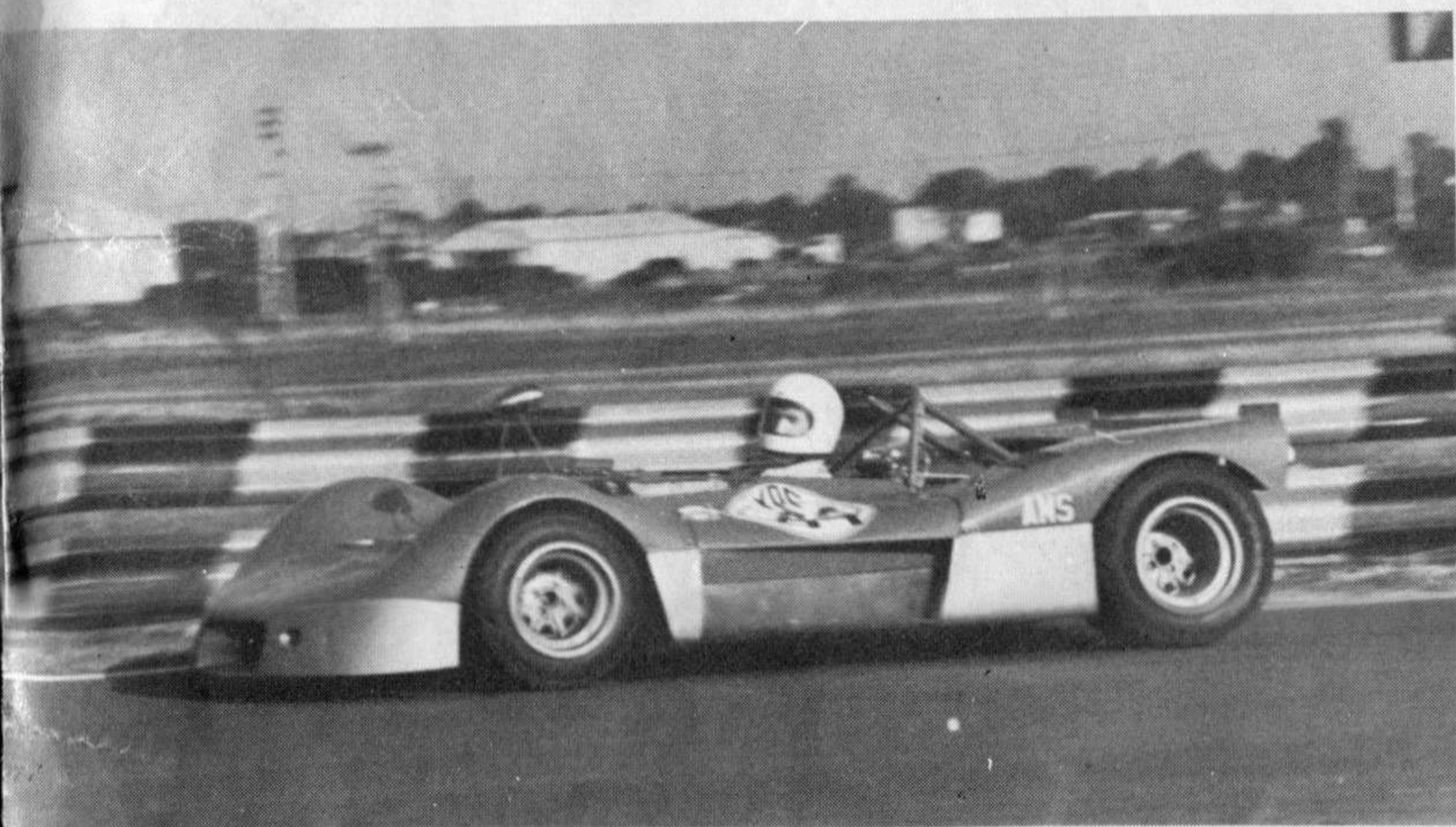
tuto ottenere tempi di rilievo, cioè tentare di far meglio del giorno precedente. Per Ferrari ed Alfa Romeo si aggiunga il fatto che le macchine sono state equipaggiate con pneumatici di nuovo tipo, che la Firestone aveva portato in Argentina e che non erano stati collaudati prima.

Queste gomme (che sono risultate essere l'unica novità tecnica della corsa) si sono rivelate molto buone per quanto concerne la durata, tanto da poter servire per tutta la corsa, ma la nuova miscela chiamata 1129 è più dura di quella del tipo B28 finora usato e quindi leggermente meno aderente. Cosicché le prove sono state utili soltanto alla preparazione abituale ante corsa, col rodaggio delle pastiglie dei freni, delle gomme e le prove di consumo. Soltanto qualcuno è riuscito a migliorare i tempi della prima giornata e tra

I tempi delle due giornate di prove

Ferrari 312 PB	(Peterson-Schenken)	1'58''59	2'02''41
Alfa Romeo 33tt3	(Stommelen-Hezemans)	1'58''90	2'04''50
Ferrari 312 PB	(Ickx-Andretti)	1'58''98	1'59''87
Ferrari 312 PB	(Regazzoni-Redman)	1'59''15	2'00''61
Lola-Ford T 280	(Bonnier-Wisell)	1'59''18	2'03''77
Alfa Romeo 33tt3	(de Adamich-Galli)	1'59''60	2'04''46
Lola-Ford T 280	(Larrousse-Craft)	1'04''14	2'02''66
Abarth 2000	(Merzario-Dini)	2'04''00	2'07''33
Alfa Romeo 33-3	(Facetti-Alberti)	2'04''72	2'04''03
Alfa Romeo 33-3	(Vaccarella-Pairetti)	2'04''93	2'04''42
Abarth 2000	(Quester-Soler Roig)	2'05''94	2'04''47
Chevron-Ford B 19	(Juncadella-Hine)	2'04''75	2'08''58
Alfa Romeo 33tt3	(Elford-Marko)	2'15''64	2'05''42
Abarth 2000	(Francisci-Ternengo)	2'07''16	2'06''33
Porsche 908-3	(Fernandez-De Bagration)	2'08''58	2'06''47
Lola-Ford T 212	(W. Fittipaldi-Catapani)	2'09''63	2'06''68
Lola-Ford T 212	(De Fierland-Cupeiro)	2'07''34	2'11''10
Lola-Ford T 212	(Moretti-Ruesch)	2'07''34	2'08''27
Lola-Ford T 212	(Dumoing-Lafosse)	2'08''98	2'07''78
AMS-Ford 2000	(Pace-Monguzzi)	2'13''97	2'10''13
Chevron-Ford B 19	(Bosch-Bridges)	2'12''35	2'13''40
Chevron-Ford B 19	(Tondelli-Pasqualini)	2'36''88	2'16''26
Lola-Ford T 212	(Gradassi-Bertolini)	2'18''46	2'17''28
Berta 3000	(Veiga-Di Palma)	2'21''57	—

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza.



Sopra, non molto fortunata neppure l'esperienza argentina della 2 litri AMS, che Pizzagalli e Cattini avevano iscritto per Angel Monguzzi (qui alla guida) e Carlos Pace. Dopo una buona partenza, Pace si è ritirato. A sinistra, l'8 cilindri a V della Berta. Il motore ha rotto (pare) due volte gli alberi a cammes

questi Larrousse, che ha così sopravanzato Merzario.

Qualche variazione nella composizione degli equipaggi. Merzario era stato iscritto in un primo tempo come riserva della squadra Ferrari. Ma in realtà è sempre stato con la squadra di Osella. Nelle prime prove libere le Abarth hanno girato senza numeri, proprio perché non erano stati ancora decisi gli equipaggi. Poi nelle qualificazioni ufficiali si è visto che Merzario era stato accoppiato a Dini, mentre Francisci veniva spostato a far da compagno all'argentino Ternengo, il che lasciava senza macchina l'argentino Estefano, il quale tuttavia veniva dichiarato riserva delle tre Abarth di Osella. Spostamenti anche nella squadra Chevron, con Juncadella che veniva messo con John Hine ed il giovane spagnolo Bosch con John Bridges.

Quando è stato chiaro che la Berta non avrebbe potuto correre, la Lola ha chiesto di poter utilizzare Garcia Veiga che sarebbe stato accoppiato a Wisell al posto di Bonnier, il quale aveva dolori alla schiena, ma i commissari non lo hanno permesso.

Piccolo « giallo » alla fine delle prove. Interpretando male il regolamento Sportivo Internazionale, sul testo del regolamento particolare era stato scritto che per essere qualificati occorreva aver effettuato almeno cinque giri in entrambe le sessioni di prova. Cosicché applicando alla lettera questo regolamento Tondelli non sarebbe stato ammesso alla partenza, non avendo compiuto che tre giri nel primo giorno. Regola assurda, come si vede, ma che ha provocato un sacco di discussioni.

f. l.

Imponenti torrette speciali di segnalazione

Le «luci» al posto di bandiere

DALL'INVIATO

BUENOS AIRES - I lavori di ammodernamento del circuito di Buenos Aires sono stati veramente imponenti ed efficaci sia dal punto di vista della sicurezza sia da quello funzionale.

Come abbiamo già detto qualche settimana fa, il tracciato è stato modificato con la costruzione di due varianti ad esse una posta dopo il tornante che precede i box (il che ha eliminato la curva veloce a sinistra sulla quale avvenne l'urto tra la Ferrari di Giunti e la Matra di Beltoise) e l'altra in corrispondenza della cosiddetta curva Ascari che era velocissima e pericolosa e che essa pure è stata eliminata.

E' stata allargata la pista nella parte in discesa leggera che precede il tornante delle tribune e sono state poste cordature leggermente sopraelevate all'esterno di molte curve per impedire i « tagli » di percorso che portavano terra in pista. I punti di controllo della gara da parte dei commissari di percorso sono stati realizzati col sistema delle torrette sopraelevate, molto grandi e funzionali, dotate di collegamenti radiotelefonici e di strumentazione di comando delle luci di segnalazione che hanno sostituito le bandiere.

Una cosa del genere di quella fatto sul circuito Paul Ricard, ma ancora migliori perché più grandi e in posizione migliore. L'esterno di una curva nella parte mista del circuito è stato protetto con un lungo guard-rail perché vi è una tribuna mentre per il resto il circuito è libero data la ampiezza delle zone di rispetto della pista. Anche nella grande curva del Lago, che è dalla parte opposta alla zona box, è stato consolidato il largo pezzo di

terra esterno permettendo le eliminazioni di ogni ostacolo in caso di uscita di strada.

I lavori più evidenti sono stati fatti nella zona dei box che sono stati completamente ricostruiti in posizione leggermente arretrata rispetto al passato, in modo da avere una larga fascia di decelerazione e lavoro separata dalla pista da un guard-rail. I box sono stati aumentati di numero con la costruzione di un prolungamento dopo gli uffici della direzione autodromo, e dietro i box e paralleli ad essi sono stati costruiti i nuovi garages che sono separati dai box da un cortile.

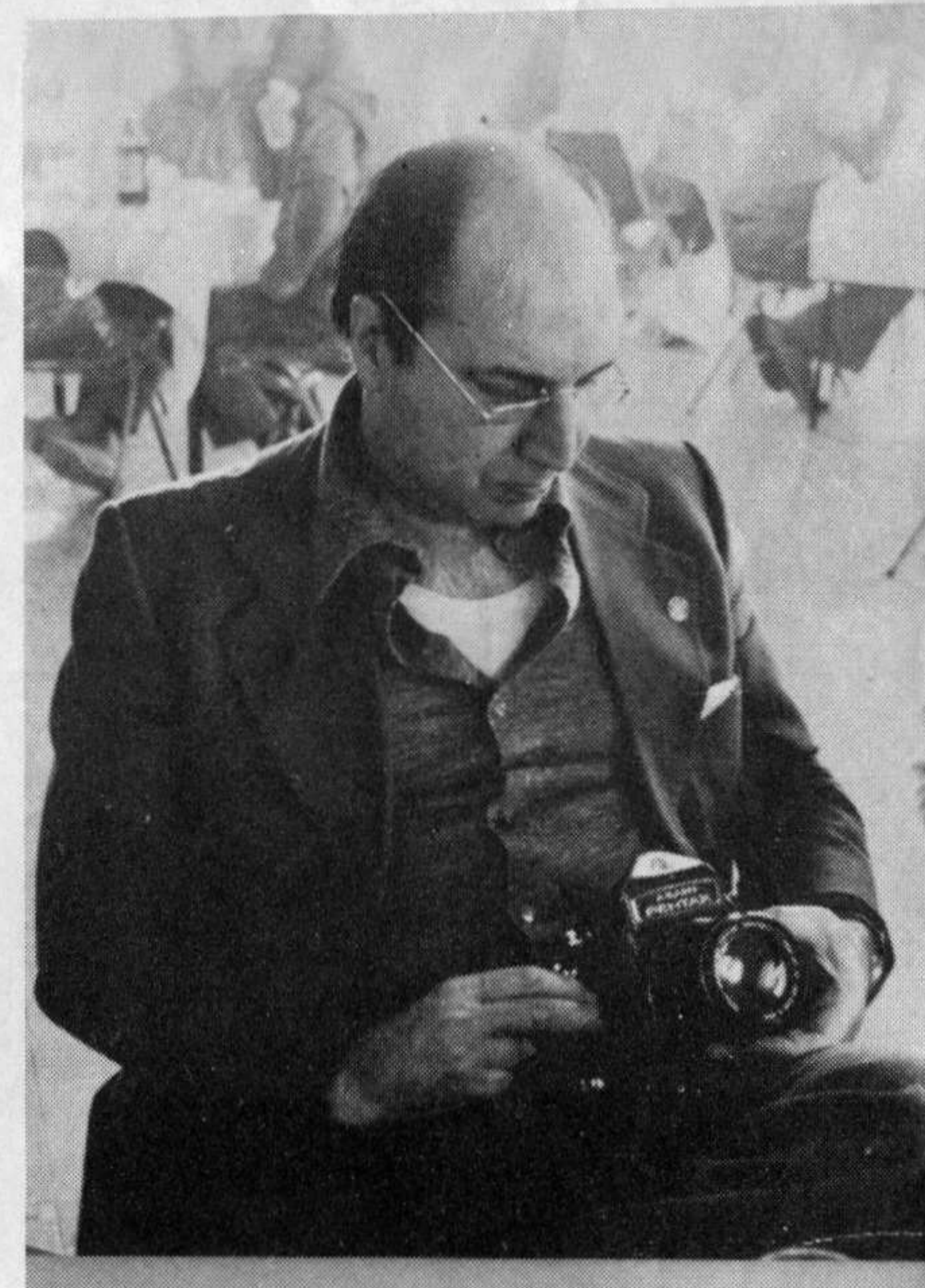
Dopo il fabbricato box-garages, è stato costruito un grande centro ospedaliero veramente imponente e modernissimo che ha una grande sala operatoria per feriti gravi con tre posti letto e tutte le apparecchiature di rianimazione più recenti, e poi le cinque altre sale ognuna con due o tre posti letto per le cure ad eventuali feriti leggeri. Il servizio sanitario di soccorso è disimpegnato da quattordici ambulanze ognuna delle quali ha a bordo un medico, un infermiere e l'autista barellista. Ogni ambulanza è dotata di apparecchiature di rianimazione autonoma.

Prima dei box è stata costruita una moderna torre di cronometraggio dotata di apparecchiature IBM e sopra i box è stata installata una grande sala stampa separata e isolata con aria condizionata e telefoni. Una sala trasmissioni posta alla fine dei garages è dotata di cinque telex e di sei cabine telefoniche. Un grande ristorante a fianco del fabbricato dei box completa le nuove installazioni che fanno di questo autodromo il migliore tra quelli stradali attuali.

f. l.



Sopra, uno scorcio dell'attrezzatissima infermeria costruita nell'autodromo di Buenos Aires. C'è anche una sala chirurgica. A destra, il presidente CSAI, ing. Rogano, ha immortalato gli eventi di Baires



Problemi risolti per la F. 1

● Dopo le note incertezze, il G.P. di Argentina di F. 1 si farà regolarmente. Il contrasto fra le Case europee e gli organizzatori per il trasporto delle vetture aveva rischiato di compromettere lo svolgimento della gara, ma dopo lunghe discussioni è stato risolto. Le ventidue vetture europee andranno in Argentina, infatti, con voli charter, anziché con le Aerolineas Argentinas, come volevano gli organizzatori.

Vietato VEIGA alla LOLA

● Seria polemica delle radio locali sull'osservanza del regolamento. Rimanendo a terra Garcia Veiga per il ritiro del Berta, Bonnier tentava il colpo di assicurarsi per le sue Lola. Ma il direttore di corsa era inflessibile per l'applicazione del regolamento. Cosa diranno di noi in Europa se cominciamo a fare preferenze ed esattamente in una gara mondiale? Meglio un Garcia Veiga a terra che una polemica con gli europei. E così è stato e il pilota argentino veramente « a terra » a causa del regolamento.

● Meno fortunata la AMS che si presentava con buone speranze. Solo quattro giri occupando un 17. posto, poi la fine. Tristi Cattini e Pizzagalli che speravano molto nella vettura bolognese, e triste, naturalmente il progettista ing. Simonetti.

● Problemi fino all'ultimo momento con Tondelli. Venerdì ha fatto un solo giro e sabato 43. Quindi, secondo il regolamento, non poteva allinearsi al via per non aver compiuto i giri nella prima giornata. Dura lotta per essere al via e regolamento inflessibile nonostante l'intervento dell'ing. Rogano. Con macchina efficiente era un peccato lasciarlo da parte, ed allora si raccoglievano le firme di tutti i piloti che davano il benestare e così con un profondo sospiro Eris poteva essere al via.



CONTINUAZ. DA PAGINA 21

il quintetto italiano dell'asse Maranello-Milano. Al sesto posto Juncadella e Hine padroni della 2000 seguiti dagli altri spagnoli Fernandez-De Bagration; poi vengono Bosch-Bridges, Vaccarella-Pairetti, Larrousse e Wisell, mentre la coppia argentina Gradassi-Bertolini è al 12. posto. Poi vengono Ternengo-Francisci e Tondelli-Pascualini; infine Moretti-Ruesch e Dumoing-Lafosse chiudono la lista.

La media dopo km 716,184 è di 174,591 che non è molto inferiore alla 175,659 dei primi 100 giri, il che significa che in testa praticamente hanno diminuito un poco dopo che la Lola è entrata in difficoltà, pur sentendo la presenza delle due alfette a ruota, anche se a cinque giri.

La corsa entra nella fase finale con una certa stanchezza, normale in questo tipo di competizione a largo raggio, mentre questo sportivissimo pubblico argentino, fra il quale certamente ci saranno centinaia di italiani vibranti per il trionfo che si avvicina, rimane al suo posto, anche perché una leggera foschia ha coperto il cielo e rende meno dura l'esposizione al sole e anche i piloti ne hanno giovamento perché non si creano zone d'ombra pericolose alla guida. Compiuti 130 giri pari a 775,866 km la situazione non ha subito varianti perché non vi sono sorprese. **PETERSON** e **SCHENKEN** in testa con **REGAZZONI-REDMAN** a 2'16"66, il che significa che questi ultimi hanno recuperato un poco e rientrano a 130 giri pieni come l'altra Ferrari. Vengono quindi de Adamich-Facetti a cinque giri come Elford-Marko, seguiti dalla Ferrari di Ickx-Andretti. Fra gli spagnoli la coppia Juncadella-Hine viene superata da Fernandez-De Bagration mentre Ternengo-Francisci superano Gradassi-Bertolini e Tondelli-Pascualini, che sono a 22 giri dai primi.

Giunti a 835,548 km pari a 140 giri, la situazione continua nettamente favorevole alle Ferrari. I due giovani piloti non hanno ceduto un pollice durante la gara e conducono la rossa vettura di Maranello verso il primo trionfo mondiale 1972 d'altronde già scontato qui a Buenos Aires; seguono le due Alfa mentre spariscono **ICKX-ANDRETTI**.

Poi i 150 giri sempre con lo stesso ritmo. Ma **REGAZZONI-REDMAN** hanno ancora ridotto il distacco a solo 1'54"90. La media della vettura in testa è di 173,964 kmh cioè le due Ferrari non si sono fatte guerra negli ultimi giri, ma entrano nel 168. giro finale appaiate sul traguardo. Emozione fra i meccanici ferraristi mentre la folla in piedi saluta le due macchine modenesi che di conserva fanno il giro d'onore ed entrano ai box.

I piloti argentini, attesi dal loro pubblico con ansia in posto della Berta prematuramente scomparsa dalla scena della corsa, non hanno certamente deluso: Pairetti non aveva difficoltà ad adattarsi alla veloce Alfa Romeo e lavorava con piena soddisfazione assieme a Vaccarella; pure Ternengo con Francisci andava bene e potevano anche condurre per un certo periodo la corsa nella 2000. Tondelli invece portava a termine una gara con molto giudizio assieme a Pascualini ed aveva un premio, cioè tagliare il traguardo finale. Cupeiro non aveva molta fortuna e non poteva dar quello che gli si chiedeva perché la macchina cedeva.

a. c. b.

Graham HILL
« gratis »
alla BRABHAM

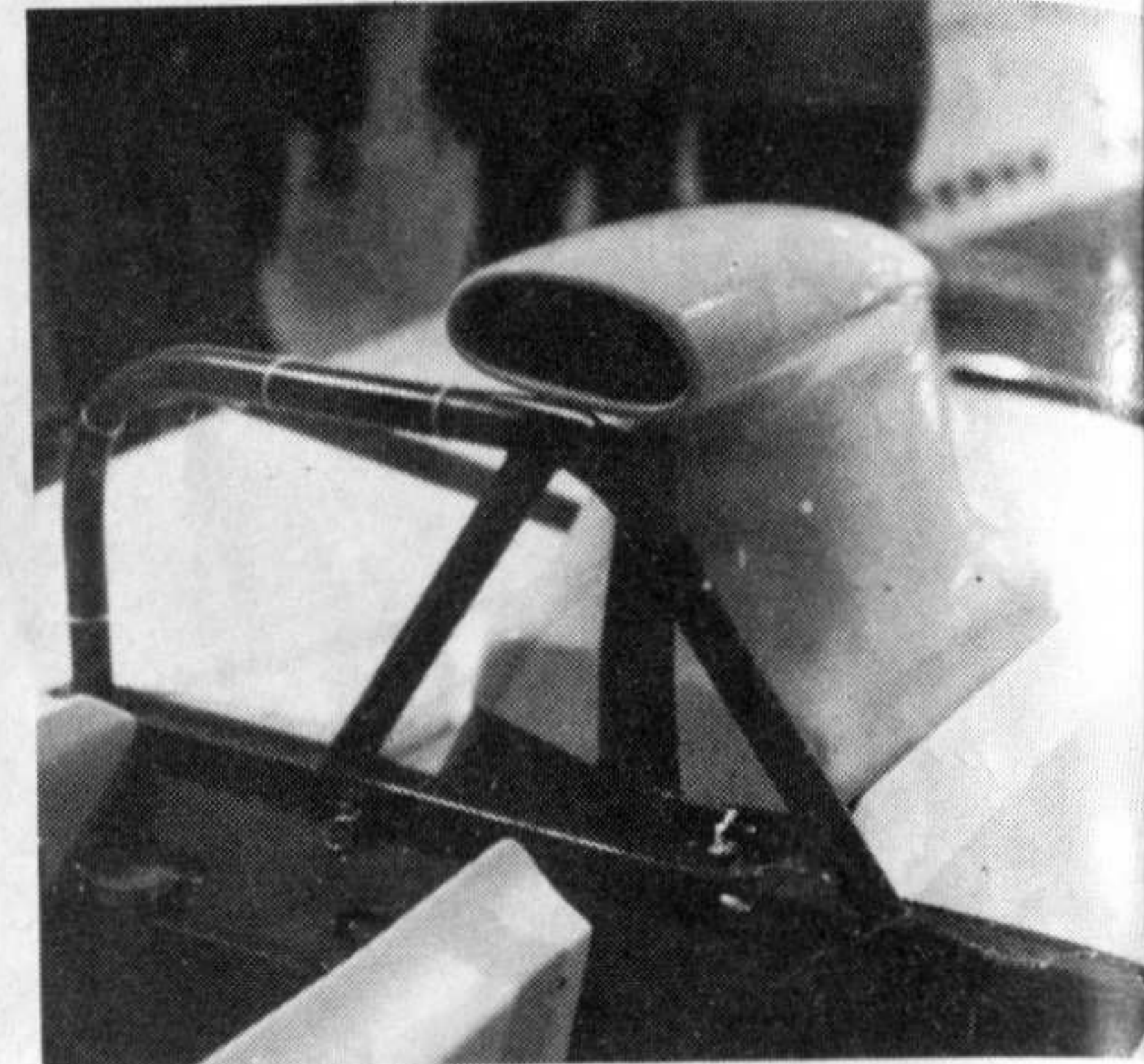
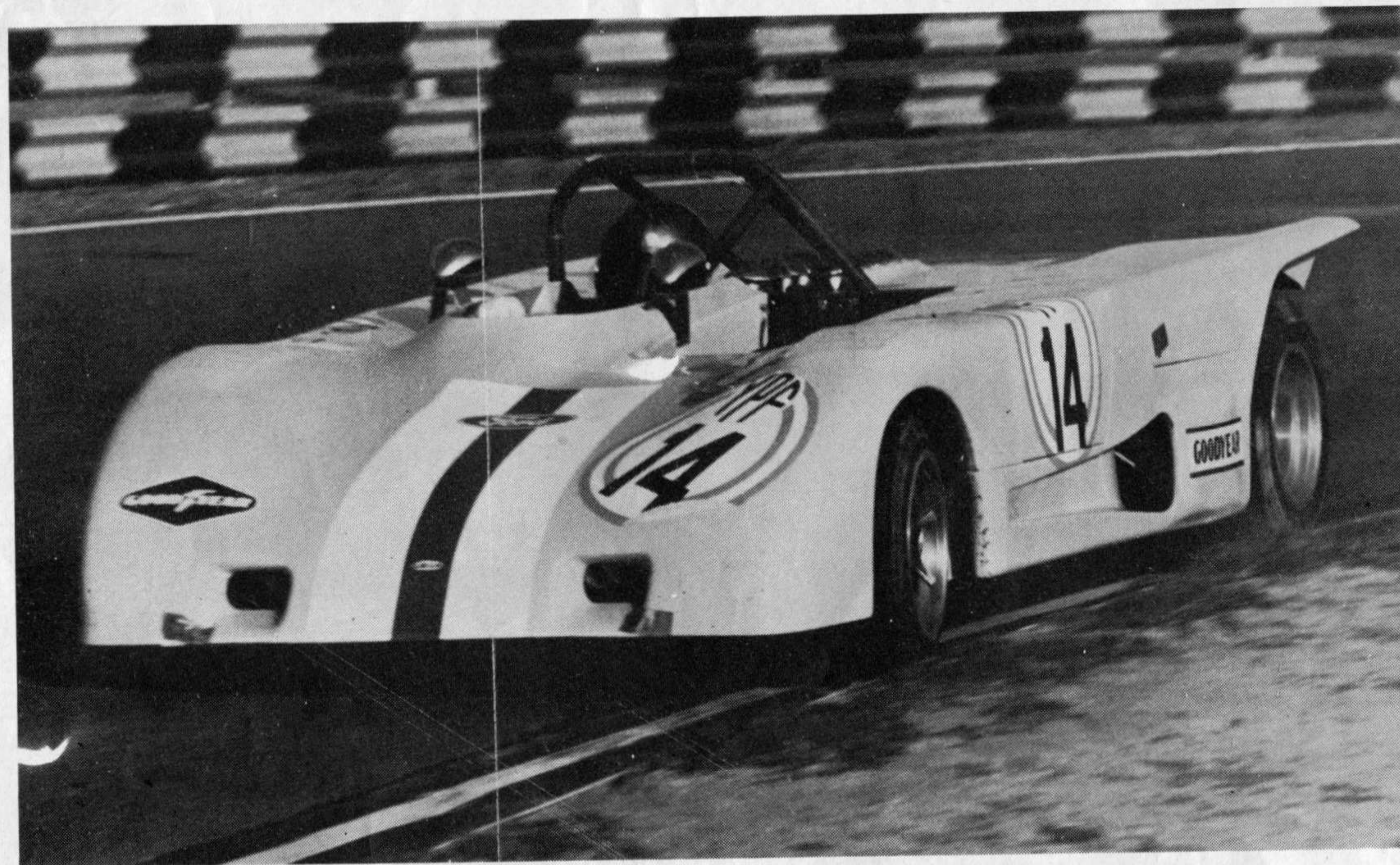
LONDRA - Finalmente si è accasato anche Graham Hill. Ha firmato per la Brabham, dopo trattative durate molto a lungo. In realtà « Baffo » non ha preteso alcun ingaggio e ha uno sponsor: la ESSO. Intanto i compiti di Ron Tauranac sono ridotti dopo la vendita del pacchetto azionario a Bernie Ecclestone, l'ex manager (ricco) di Rindt.



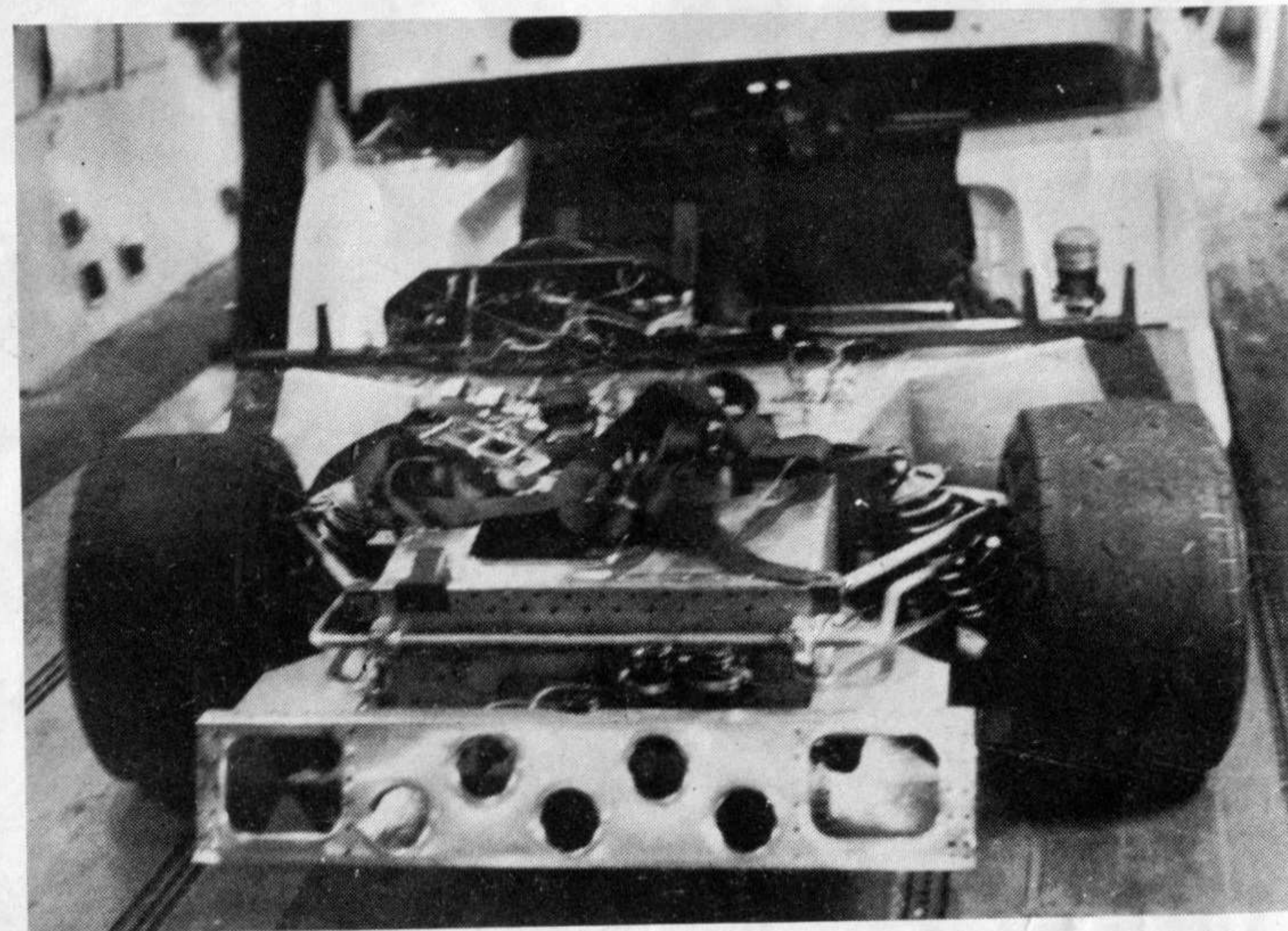
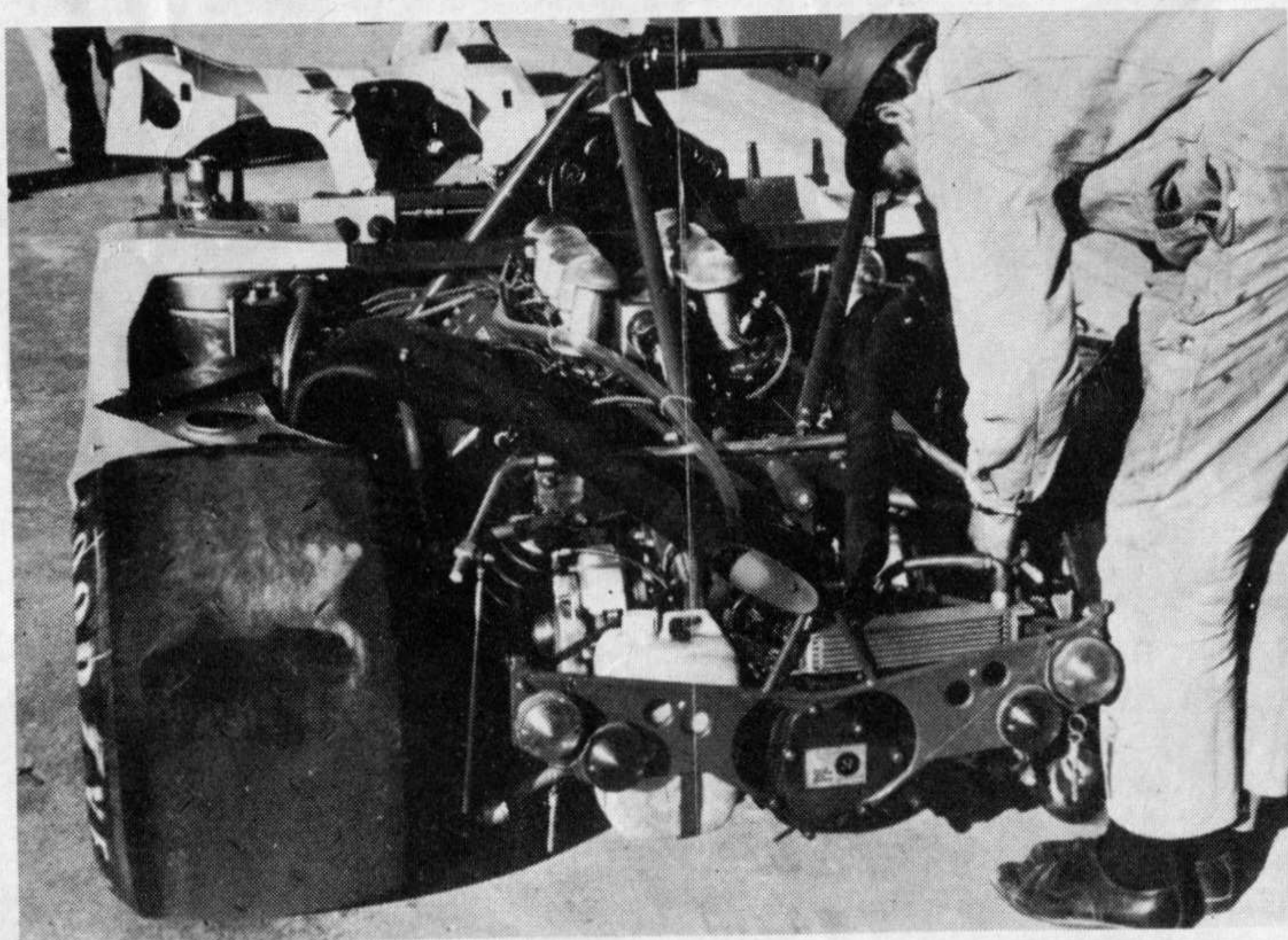
Invasione di belle ragazze ai box durante le prove. La rivista argentina « Parabrasis Corsa » cerca una miss, e l'ambientazione non poteva essere migliore



A destra, trionfo per Peterson e Schenken, attorniti da Redman, Regazzoni e dai terzi de Adamich e Facetti (foto sotto). in relax al box prima del via



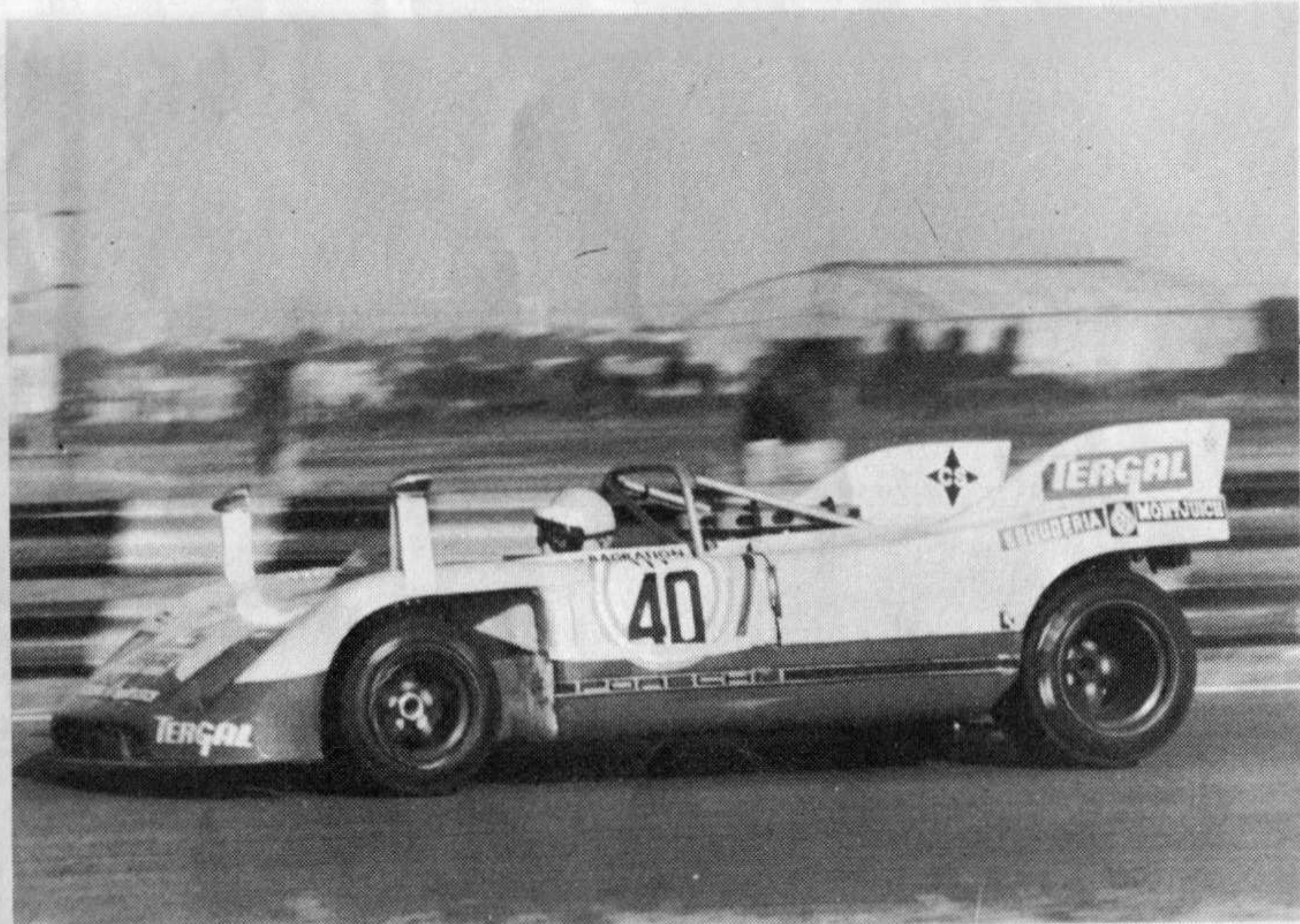
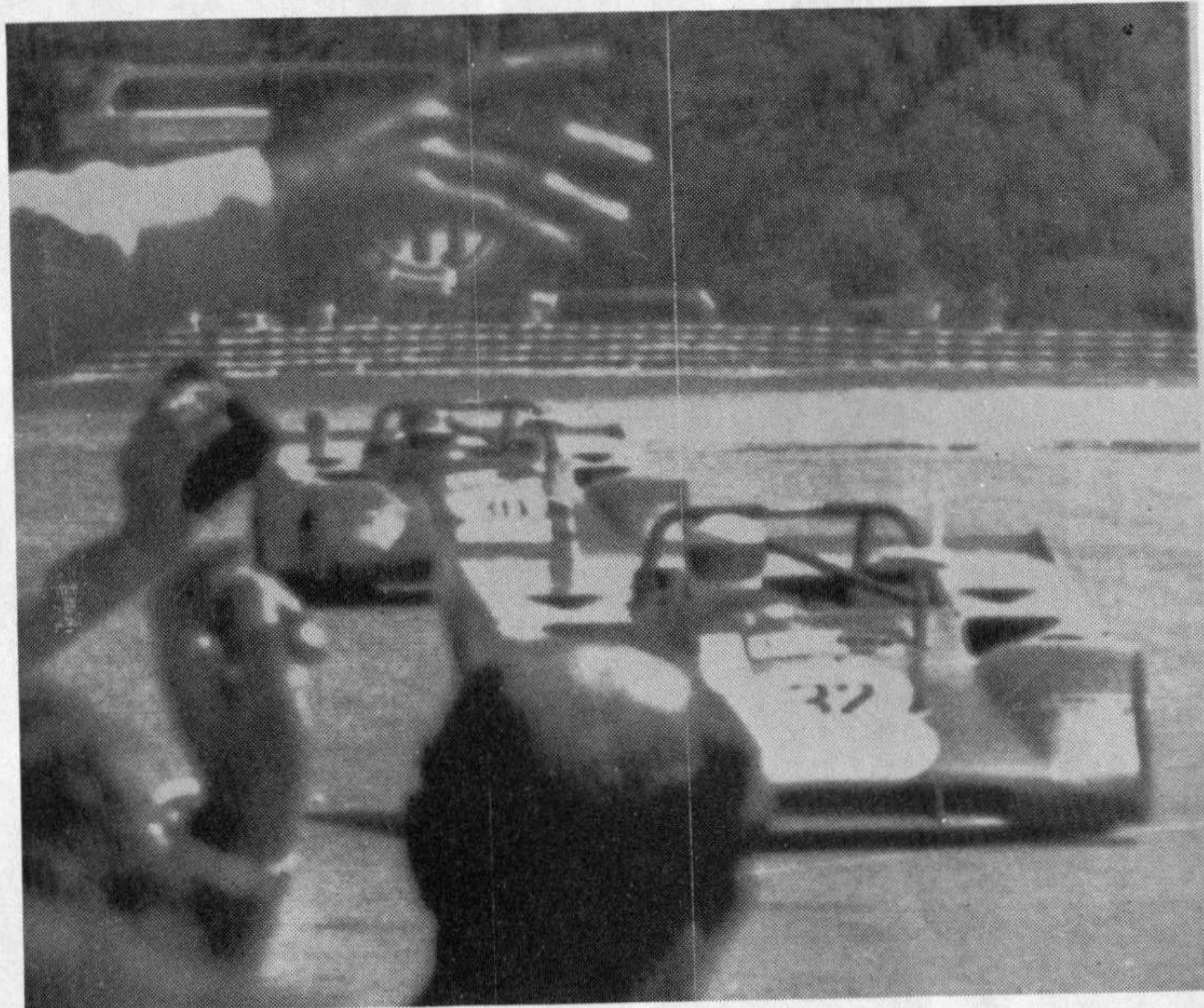
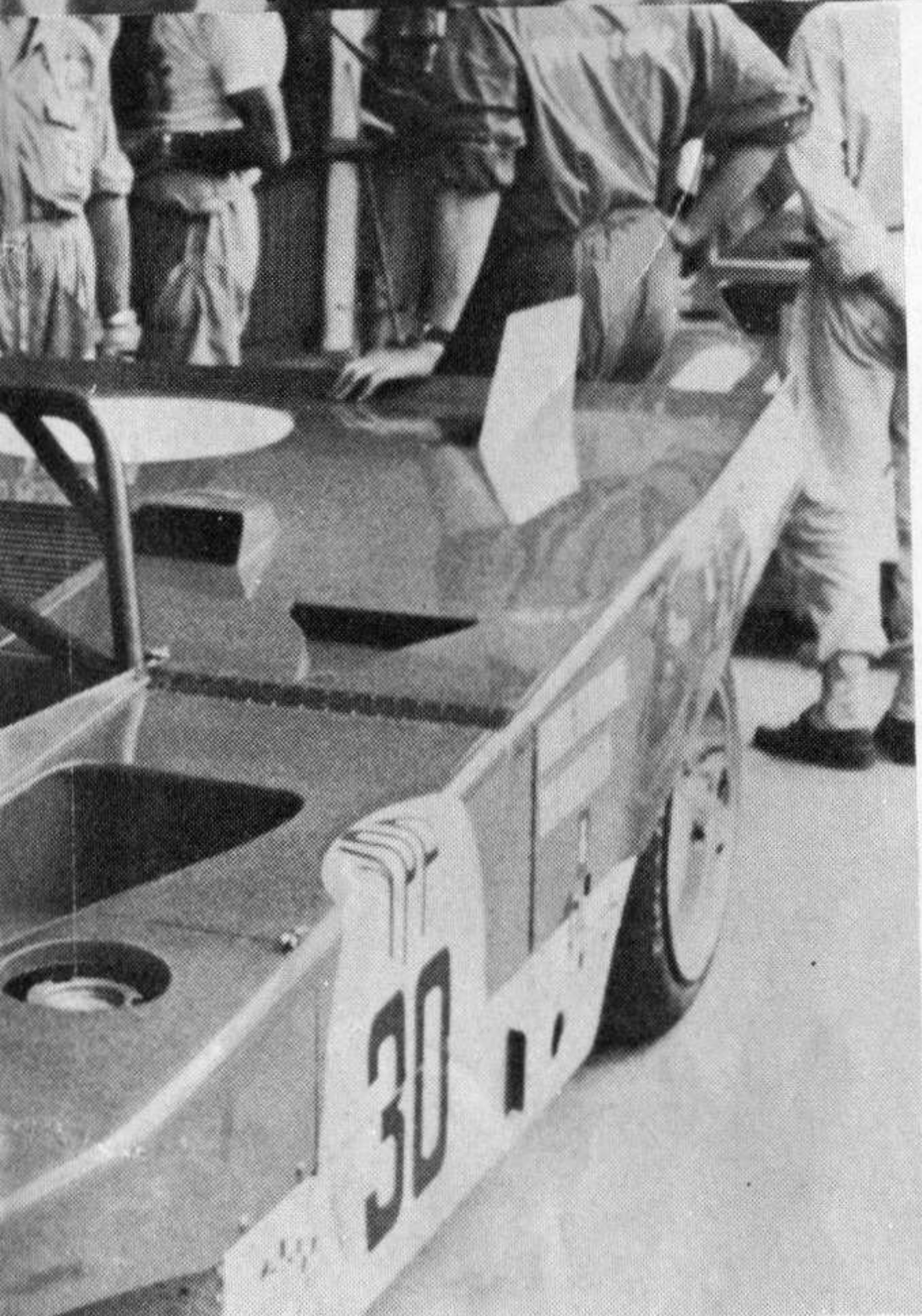
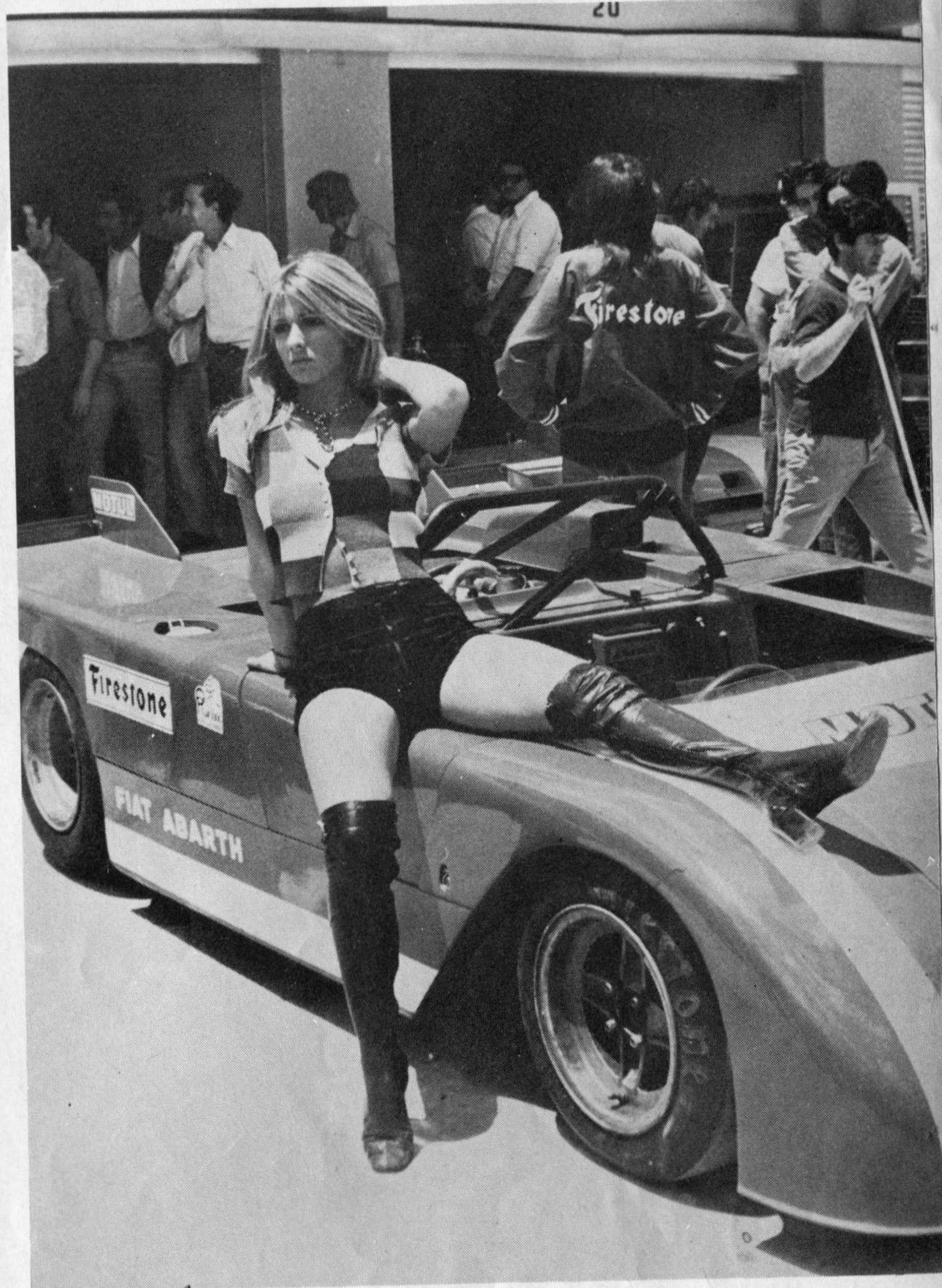
Tutto Lola. A sinistra, in azione Craft con la velocissima T 280. Sopra, il convogliatore d'aria per il DFV. Sotto a sinistra, una vista della parte anteriore della Lola, dove si prolunga la monoscocca





A destra, un'altra delle aspiranti al titolo di miss «Corsa» mollemente sdraiata su un'Abarth 2 litri. Chissà se Osella l'ha rimproverata di rovinare la carrozzeria...

Quella sotto è la telefoto dell'arrivo delle due Ferrari vincitrici. la 312 di Regazzoni-Redman precede la vettura di Peterson-Schenken per giungere nello stesso giro dei compagni e sottolineare così la vittoria Ferrari



Ottima la corsa della Porsche 908-3 modificata secondo i dettami del gruppo 5, degli spagnoli Fernandez e De Bagration. Sotto, i piloti ed i rappresentanti delle case italiane si sono ritrovati al ricevimento del console italiano a Buenos Aires, quel signore con il cane



Un'altra potenziale miss nel box dell'Alfa. La casa milanese ora andrà a Daytona, a fare quella messa a punto che la Ferrari ha già fatto sulla pista americana che sarà teatro del secondo round. Dovrebbero andare a Daytona anche Pianta e Schon con la Lola del Jolly Club: una iniziativa molto interessante

