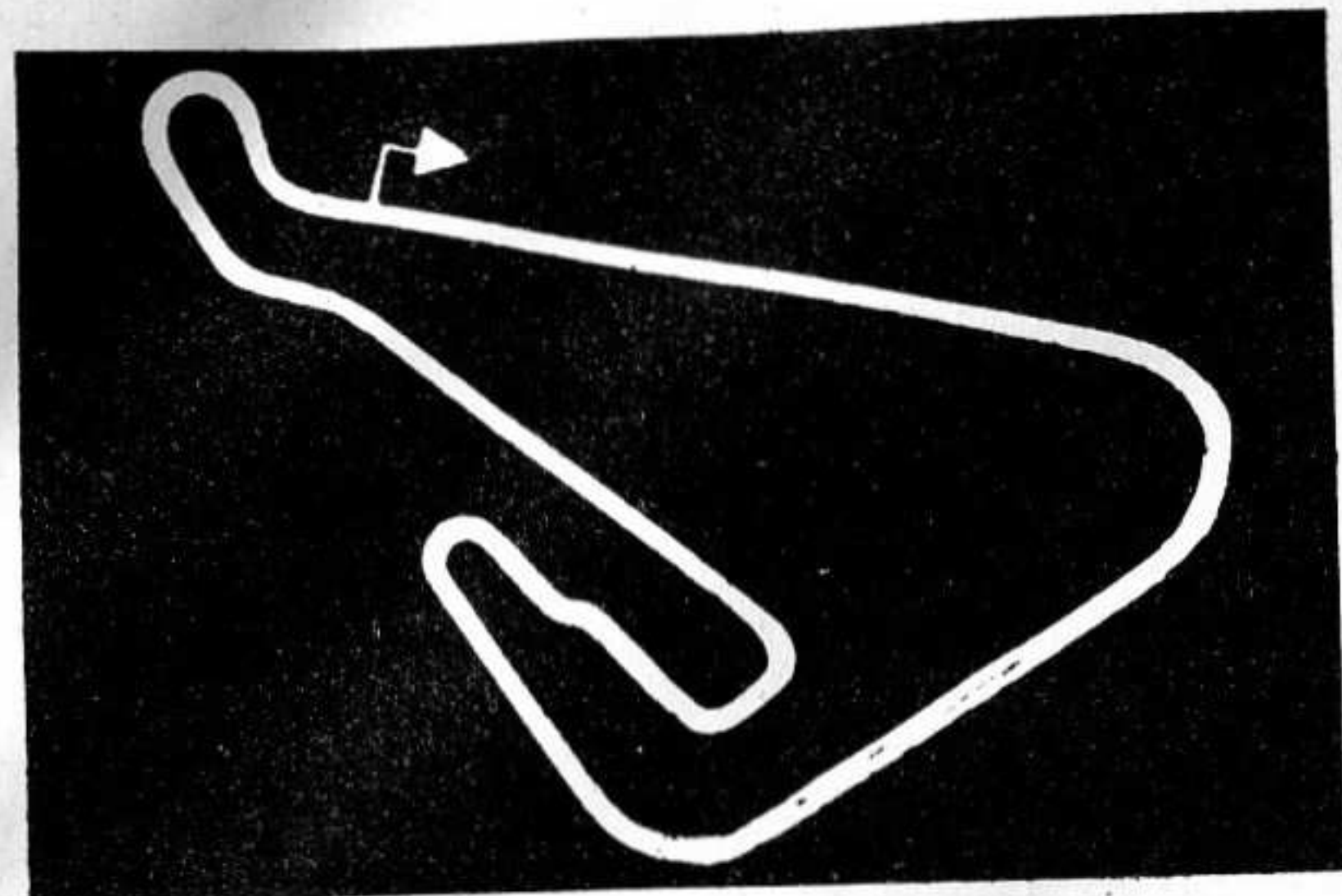


# G.P. ARGENTINA

gara internazionale di velocità valida quale prima prova del Campionato Mondiale piloti 1972. Autodromo n. 9 di Buenos Aires (Argentina) di 3345 metri, 95 giri pari ad una distanza di 317.822 metri. 23 gennaio 1972.



COSI' (IN 22) AL VIA

JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford) 1'12"68	CARLOS REUTEMANN (Brabham-Ford BT 34) 1'12"46
DENIS HULME (McLaren-Ford M19) 1'12"99	PETER REVSON (McLaren-Ford M19) 1'12"74
CLAY REGAZZONI (Ferrari 312 B2) 1'13"28	EMERSON FITTIPALDI (Lotus-Ford JPS) 1'13"28
JACKY ICKX (Ferrari 312 B2) 1'13"50	FRANCOIS CEVERT (Tyrrell-Ford) 1'13"39
RONNIE PETERSON (March-Ford 721) 1'14"06	MARIO ANDRETTI (Ferrari 312 B2) 1'13"61
CHRIS AMON (Matra-Simca MS 120c) 1'14"28	TIM SCHENKEN (Surtees-Ford TS9a) 1'14"17
ANDREA DE ADAMICH (Surtees-Ford TS9a) 1'14"34	HOWDEN GANLEY (BRM P 160) 1'14"28
GRAHAM HILL (Brabham-Ford BT33) 1'14"52	HENRI PESCAROLO (March-Ford 721) 1'14"49
PETER GETHIN (BRM P 160) 1'15"11	BEINE WISELL (BRM P 153) 1'15"11
DAVID WALKER (Lotus-Ford JPS) 1'15"55	HELMUT MARKO (BRM P 153) 1'15"53
NIKI LAUDA (March-Ford 721) 1'15"92	ALEX SOLER-ROIG (BRM P 160) 1'15"66

COSI' (IN 11) AL TRAGUARDO

1. Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), che compie i 95 giri del percorso in 1.57' 58"83, media 161,463 kmh; 2. Hulme (McLaren-Ford) a 25'95; 3. Ickx (Ferrari) a 59'38; 4. Regazzoni (Ferrari) a 1'06"71; 5. Schenken (Surtees-Ford) a 1'09"10; 6. Peterson (March-Ford) a 1 giro; 7. Reutemann (Brabham-Ford) a 2 giri; 8. Pescarolo (March-Ford) a 2 giri; 9. Ganley (BRM) a 2 giri; 10. Marko (BRM) a 2 giri; 11. Lauda (March) a 2 giri.

## I NUOVI PRIMATI

Sulla distanza: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) alla media di 161,463 kmh.

Sul giro: non comunicato per guasto alle apparecchiature elettroniche IBM. Non esistono primati precedenti in quanto è la prima volta che si è corso sul circuito rinnovato.

I RITIRI	PERCHE'
Cevert	cambio
Revson	suriscaldamento
Fittipaldi	cambio
Wisell	suriscaldamento
Hill	pompa benzina e foratura
Gethin	suriscaldamento
Walker	blocco acceleratore
Andretti	probabile grippaggio segmenti
Soler Roig	uscita di strada per acceleratore bloccato
de Adamich	distacco canalizzazione benzina
Amon	cambio

## LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

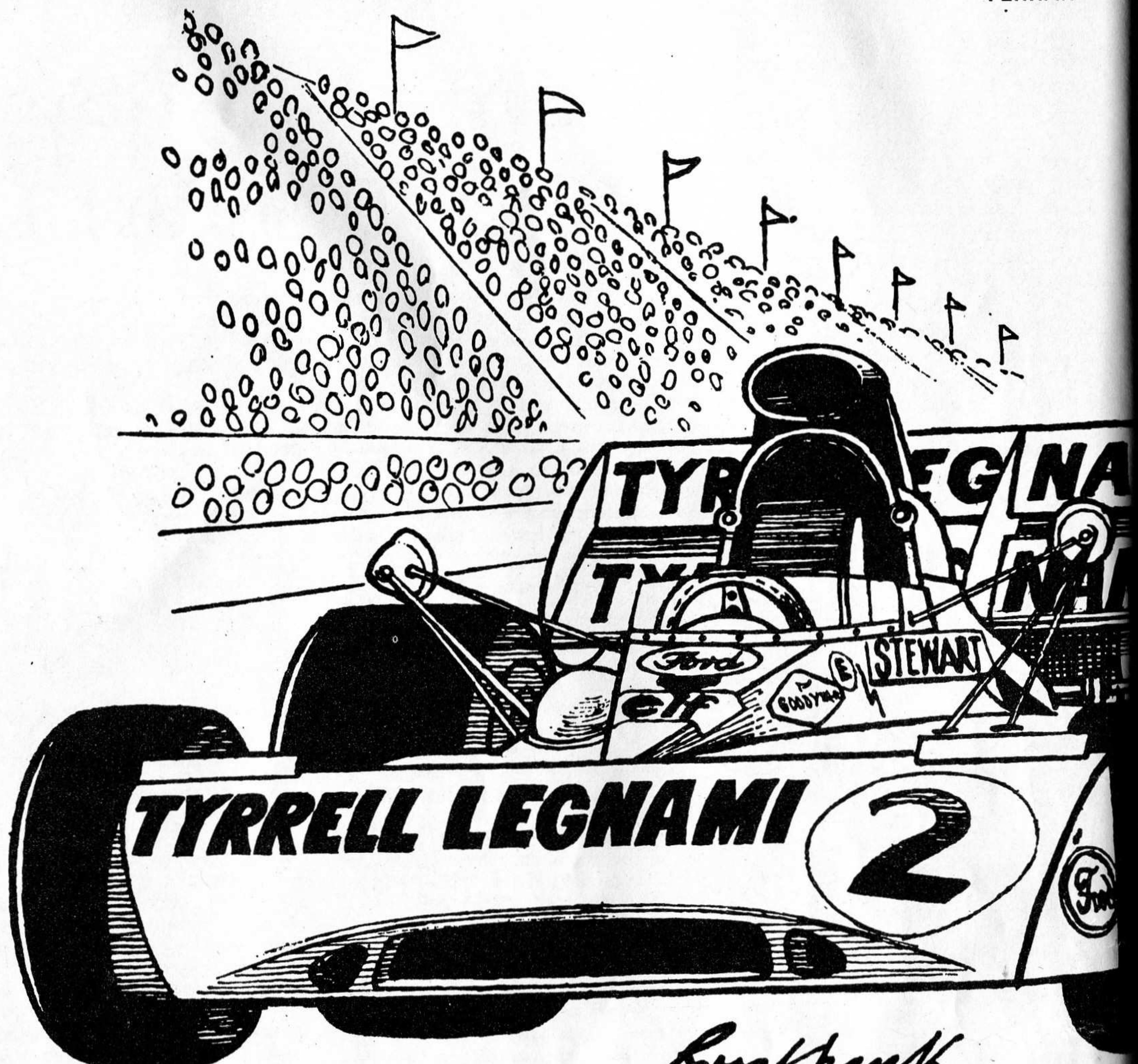
Stewart, Reutemann, Fittipaldi, Ickx, Regazzoni ●●●●● Hulme, Peterson, Cevert, Schenken, Ganley, Revson ●●●●● de Adamich, Pescarolo, Hill, Lauda ●●● Gethin, Wisell, Marko ●● Andretti, Walker, Soler Roig, Amon non classificabili.

## LA CLASSIFICA MONDIALE

Jackie Stewart punti 9; Hulme 6; Ickx 4; Regazzoni 3; Schenken 2; Peterson 1

La seconda prova del campionato mondiale piloti sarà il Gran Premio del Sud Africa, in programma a Kyalami il 4 marzo

1. STEWART 2. HULME  
TYRRELL McLAREN  
3. ICKX 4. REGAZZONI  
FERRARI



# John Young (C)

DALL'INVIATO

**BUENOS AIRES** - Ed è ancora Stewart. Stavolta si son messe di mezzo le gomme, con una incredibile e persino grottesca « guerra dei nervi » che ha avuto aspetti da operetta, con gente a cambiare pneumatici sulla linea di partenza, ma comunque è ancora lui quello che ha vinto. Ed ha vinto in modo da non lasciar adito a giustificazioni da parte degli altri, se è vero (come è vero) che ha anche saputo giocare al risparmio quando le cose parevano mettersi maluccio per lui.

E nella azione di autocontrollo che ha svolto da metà corsa in avanti ha forse rinvendito quella definizione di « computer del rischio » che, lungi dall'essere per lui offensiva, aggiunge titolo di onore alle sue indubbie capacità di pilota che sa anche osare fino ai limiti estremi.

Subito e ancora Stewart, in questo primo atto del campionato del mondo 1972, e quindi lotta ancora aperta da parte di tutti contro questo saltellante scozzese che, evidentemente, nasconde sotto una scanzonata furberia un carattere di ferro, delle doti eccezionali e soprattutto una

intelligenza fuor dal comune. In questa corsa, chissà perché — forse per l'ambiente che ci circonda — Stewart ci ha ricordato molto Fangio, e non soltanto nella guida ma anche nel freddo comportamento che, non concedendo

nulla alle inutilità, è tutto in funzione del risultato, sapendo benissimo che è quello che conta e che rimane, mentre i grandi gesti e le imprese spavalde che magari entusiasmano la folla eccitandola un istante, restano vani e vengono dimenticati subito dopo.

Stewart e Tyrrell hanno giocato con molto acume e con molta attenzione le carte che potevano avere a disposizione. Di fronte alla disponibilità di tanti differenti tipi di pneumatico, per esempio, hanno compiuto un vero e proprio « consiglio di guerra » cui ha partecipato lo stato maggiore della Goodyear, evidentemente interessata a che il suo uomo di punta avesse il massimo delle probabilità. Con quali gomme egli abbia corso non è dato sapere e Ken Tyrrell — che avevamo interrogato a proposito — scoprendo la dentatura cavallina da Don Camillo inglese aveva soltanto detto sorridendo: « Te lo dirò dopo la corsa ». Dopo la corsa ha detto soltanto « Con le Goodyear »...!

Ha vinto Stewart, dunque, ed il campionato riprende un certo tono, che conosciamo fin troppo. Avrete capito che le gomme, almeno a nostro avviso, hanno avuto una parte

**ANNULLATO  
(per i costi  
di sicurezza)  
il G.P. OLANDA**

**L'AJA** - Salta una corsa nel calendario delle gare del mondiale di F.1. Il G.P. di Olanda è stato annullato, perché gli organizzatori non possono spendere le somme necessarie per le migliorie richieste per la sicurezza. Anche lo svolgimento del G.P. del Belgio non è ancora sicuro, anche se si spera senz'altro di farlo svolgere sul circuito di Nivelles. Resta il « caso » Brands Hatch dove si debbono affrettare a compiere i lavori necessari per lo svolgimento del Gran Premio di luglio.

Non vuoi proprio smetterla di «legnare» tutti!...



## I fischi al via scatenano il campione del mondo



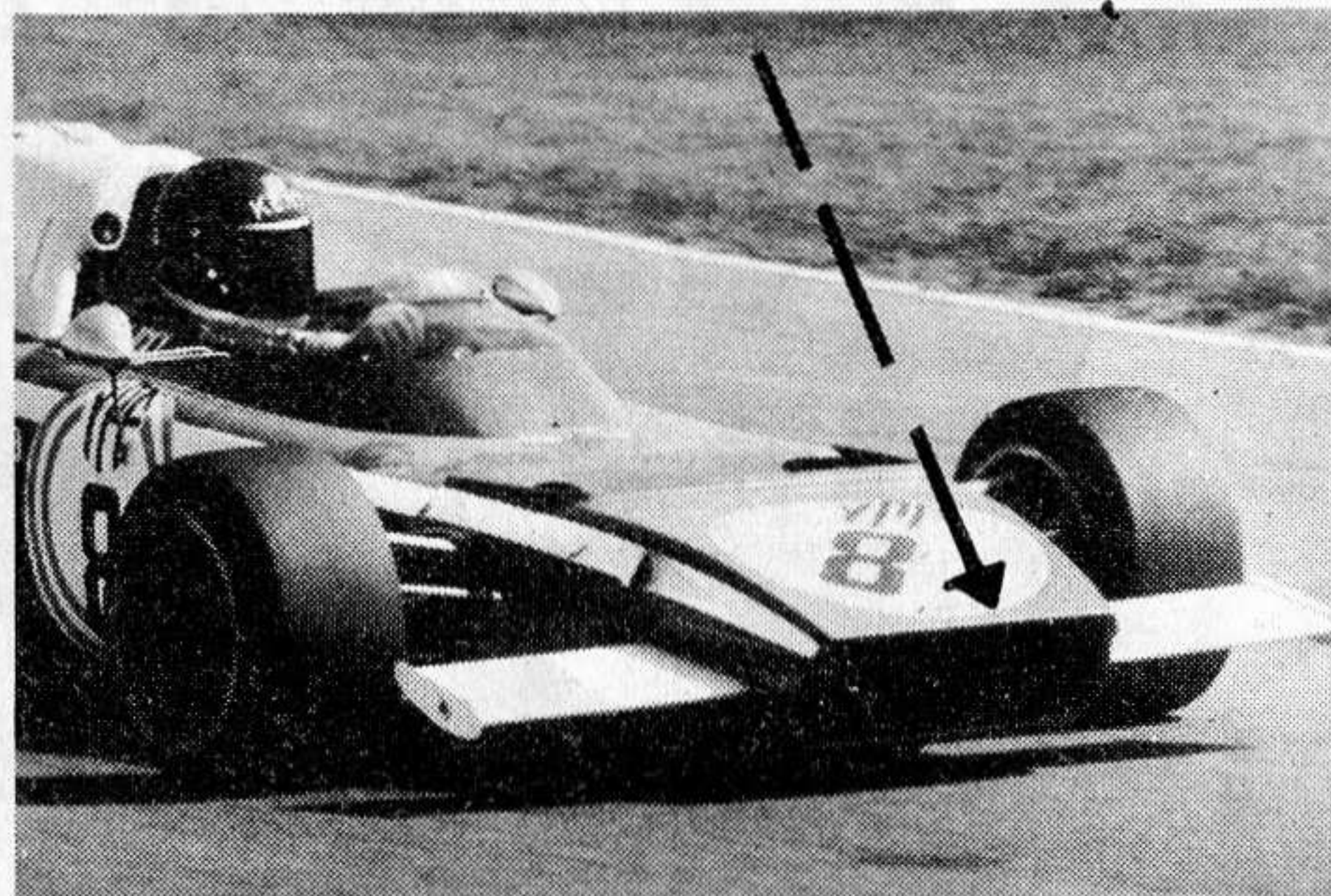
John Young (come dire: «Giovannino») Stewart e la Tyrrell-Ford sono arrivati per primi al traguardo di Buenos Aires. Il mondiale F.1 non ha cambiato, per ora, padrone. Stewart ha vinto 4.800.000 lire

# ackie): e chi sennò?...



### I 2 volti della 312 B2

Ickx è arrivato terzo, dopo Hulme e prima di Regazzoni, con la sua Ferrari dal motore non perfetto. In prova (sopra) le Ferrari avevano utilizzato il musetto più appuntito, sostituito poi (a destra) da uno con la presa d'aria più larga



preponderante nella battaglia condotta in pista prima e durante la gara e nelle complesse «grandi manovre» psicologiche dei responsabili delle scuderie. E se riandate alle note di cronaca dei giorni prima della corsa ed a quanto scriviamo a proposito delle ormai inveterate abitudini di ricorrere a tutti i mezzi pur di essere nella posizione più favorevole, al via, vedrete come in effetti siano stati i costruttori di pneumatici a determinare questo Gran Premio di Argentina.

Lo affermiamo ancora perché, in sostanza, lo svolgimento della corsa lo ha confermato, ponendo gli uomini della Goodyear in primo piano rispetto agli altri. Quindi questa marca non aveva soltanto posto i suoi piloti in grado di andare molto forte durante le qualificazioni, alla ricerca della migliore posizione di partenza, ma aveva anche delle gomme eccellenti ai fini del risultato, cioè della corsa in sé.

Ad ogni buon conto, se è alla Ferrari che state pensando adesso, non crediate che la storia delle gomme sia quella che ne giustifica completamente la prestazione inferiore alle altre. Come in altre

### Rimescolate le gomme

Novità importanti nel campo delle gomme, con la FIRESTONE che ha portato qui la miscela sperimentale 1133 con diametri da 13 e 15 pollici mentre la GOODYEAR aveva addirittura quattro tipi diversi di miscela. Il tipo G28 conosciuto, poi il tipo G31 già usato sulle macchine sport alla Mille Chilometri ed il tipo G29, che è intermedio tra i due. Poi aveva il tipo G32 sperimentale. Pare inoltre che le gomme utilizzate per fare i tempi da qualcuno dei suoi piloti fossero di una miscela specialissima ancora differente.

occasioni l'anno scorso, siamo d'accordo con chi magari attribuisce alla differenza di gomme un certo scarto di prestazioni, e non vi sono dubbi che effettivamente le Goodyear andassero meglio. Però dobbiamo anche onestamente rilevare come Emerson Fittipaldi con la Lotus sia stato a lungo nelle prime posizioni e dopo aver penato anche lui

per districarsi dal gruppetto dei primi si è posto addirittura alle costole di Stewart. Il semiblocco del cambio lo ha poi fatto regredire ed è stato superato da Hulme e infine ha dovuto ritirarsi; però finché la macchina ha tenuto è stato almeno pari al campione del mondo. Quindi diamo pure un certo vantaggio ai «goodyeariani», ma non diamo la croce addosso alla Firestone, per favore, e vediamo di ragionare obiettivamente.

Nel momento in cui scriviamo queste note, dopo la corsa, non abbiamo ancora potuto parlare con nessuno della squadra italiana, dato il tempo ristretto che ci resta, quindi non conosciamo le opinioni e reazioni della squadra e dei piloti. Tuttavia le considerazioni che abbiamo fatte sono tanto evidenti che non ci pare possano esistere dubbi. Le macchine italiane sono migliorate rispetto alle ultime corse, ma non ci è parso che in gara oggi fossero quelle che sarebbe stato logico attendersi.

La mancanza di competitività, inoltre, non può certo essere attribuita ai piloti, co-

Franco Lini



## Un giornale una «fumata» e due candele attenuanti FERRARI

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

me troppo spesso si fa, e personalmente abbiamo visto quello che dai boxes non si vede, cioè la gente al lavoro in quella parte che qui chiamano «misto», e che offre un eccellente campionario di difficoltà varie e tali da far capire come si stia comportando un uomo. Ebbene, dei piloti Ferrari non possiamo dire che molto bene, tra l'altro della intelligenza di Regazzoni che — poveretto — ha «investito» un giornale vagante che gli ha tappato completamente il radiatore facendogli salire le temperature molto in alto e perciò costringendolo a mantenere limiti di sicurezza nella utilizzazione del motore. Regazzoni ha capito, crediamo, il segnale che gli abbiamo fatto subito sventolandogli un giornale e indicandogli il muso della macchina, e quando dai boxes gli hanno fatto segno di fermarsi egli non ha obbedito, sapendo di che si trattava e quindi comportandosi di conseguenza, cioè tenendo d'occhio i termometri.

### ICKX evita il doppiaggio

Ickx aveva il motore chiaramente non perfetto, ed a un certo punto lo abbiamo visto lasciarsi dietro delle gran fumate, che andavano aumentando di intensità e che ci hanno fatto pensare ad un possibile esaurimento dell'olio e quindi all'abbandono. Poi le fumate sono cessate ed egli è riuscito a terminare la gara, riuscendo a non essere doppiato perché Stewart aveva rallentato il ritmo. Andretti, poi, non è stato mai in gara, poiché fin dal primo giro il suo motore è andato malissimo, senza riuscire a prendere i giri ed accelerando con esasperante lentezza. Si è fermato al box per far cambiare le candele ma non è cambiato nulla, segno che vi era qualcos'altro ad impedirgli di poter tirare ed essere nella posizione che personalmente gli spetterebbe.

Per la Ferrari, visto come sono andate le cose, questa gara è stata tutto sommato favorevole, perché il terzo e quarto posto ottenuto da Ickx e Regazzoni sono molto buoni e potranno magari diventare utili nella economia dello svolgimento futuro del campionato, sempre che nelle prossime corse motori e macchine siano meglio efficienti.

Le cose sono andate benissimo per la Tyrrell e soprat-

tutto per la McLaren, che col secondo posto di Hulme può considerarsi felice non essendo preventivabile che i suoi uomini potessero essere tanto in alto. La storia delle gomme gli è servita, ed ha sfruttato al massimo la opportunità di usare questo mezzo postogli a disposizione dalla... provvidenza americana.

Molto meno bene invece per le BRM che non sono mai state veramente in corsa e che insieme col problema dei piloti di gran valore ci sembra abbiano anche da risolvere quello di macchine più efficienti. Per loro è in arrivo la P180 che è in costruzione, ma ci sembra che anche il motore abbia bisogno di essere riveduto. Ganley si è difeso ma si è preso due giri, e questo basti a dir tutto.

### MARKO non si volta

Getihn è finito in una nube d'olio e Soler-Roig sul prato con l'acceleratore bloccato. Gli altri due hanno fatto quel che hanno potuto, ma Wisell aveva dei grossi problemi di tenuta di strada prima di abbandonare e Marko altrettanto, con la aggravante del troppo impegno che gli ha impedito di guardare nei retrovisori e quindi lo ha fatto protagonista — spero involontario — di un certo ostruzionismo verso i sopraggiungenti, provocando ad esempio il distacco di Regazzoni da Ickx nella parte centrale della corsa.

La Matra non «c'è stata» del tutto. I guai al cambio che leggete nella cronaca del precorsa si sono ripetuti proprio alla partenza, perché il rimontaggio effettuato di corsa e senza possibile collaudo ha fatto sì che sulla linea di partenza la macchina non abbia potuto muoversi. Un'altra delle vicende che colpiscono Chris Amon che proprio è abbonato a queste cose...

Le Surtees in fondo sono andate bene e Schenken ha tenuto il passo delle Ferrari mentre de Adamich, che era in posizione centrale, si è fermato sotto i nostri occhi con l'alimentazione totalmente fuori uso. Scendendo dalla macchina si è visto che dalla parte destra del motore zampillava benzina, che usciva da un raccordo rotti e che così privava la pompa della iniezione di carburante. Non c'è stato altro che il ritiro, ed è stato un peccato perché l'italiano stava andando abbastanza bene e certo lo avremmo ritrovato in posizione molto buona alla fine visto come sono andate le cose.

### Due gomme per REUTEMANN

Peccato anche per Reutemann. L'argentino è stato il grane «eroe» delle prove, con il suo tempo sensazionale ed in gara ha dimostrato che la posizione non era usurpata perché ha tenuto il passo di Stewart nei primi giri staccandosi insieme col campione del mondo dal resto del plotone. Questo vi dice come in sostanza egli non abbia per nien-

## Si falsano le qualificazioni con le gomme d'assalto

**BUENOS AIRES** - Il fenomeno che abbiamo riscontrato ancora una volta in questo Gran Premio di Argentina (e che è anche lui uno di quelli annosi, che bisognerebbe veramente risolvere) coinvolge una questione di etica che può essere definita e chiarita soltanto con una nuova maniera di concepire quelle che si chiamano le «prove di qualificazione».

A dispetto di una superiorità macchine-piloti che era ampiamente evidente, le Ferrari sono partite nelle posizioni arretrate, con tutte le conseguenze psicologiche e pratiche che ciò comporta ai fini della regolarità della gara, specie su un percorso come questo che pur essendo medio-veloce offre poche possibilità di superamento agevole degli avversari se questi non hanno buona volontà, direi sportività, e se le segnalazioni non sono effettuate con decisione.

Ciò perché giocando sulle possibilità offerte dalla mancanza di una regola adeguata, quelli della Goodyear hanno portato a Buenos Aires delle gomme specialissime, parenti strette di quelle dei dragsters e parenti lontanissime di quelle da gran premio, che hanno permesso a qualcuno dei suoi piloti di ottenere tempi eccezionali, certo non ripetibili in corsa dove le gomme da usare erano naturalmente quelle capaci di resistere per oltre due ore e non soltanto per qualche giro.

Non è un addebito alla Goodyear, poiché a sua volta la Firestone ed anche altri hanno fatto la stessa cosa in altre occasioni, ma resta un fenomeno poco simpatico che snatura la funzione delle prove qualificative che dovrebbero essere soltanto il modo di selezionare i valori effettivi senza artifici. E' evidente che queste considerazioni non sono nemmeno rivolte contro il fenomenale Reutemann, dato che egli ha fatto i suoi

tempi con le stesse gomme e probabilmente lo stesso motore di Stewart e Revson e Hulme; sono invece rivolte a dare la sua vera importanza agli sforzi per la conquista delle posizioni di rilievo, che non sono soltanto onorifiche ma che in gara si traducono nel minor sforzo da compiere per restare o andare nelle prime posizioni.

Vi abbiamo parlato recentemente della decisione di Indianapolis di obbligare i concorrenti a partire, nella corsa, con le stesse gomme utilizzate per le prove di qualificazione. A Indianapolis la cosa è facilitata dal fatto che le qualificazioni sono individuali, cosa che è invece difficile per le nostre corse che vedono tutti in pista nello stesso momento. Però, magari a costo di cambiare i nostri costumi, è necessario che anche nelle prove del campionato del mondo si giunga a soluzioni che assicurino una certa regolarità. E soprattutto una certa onestà. Non è infatti molto onesto utilizzare il «sotterfugio» di gomme specialissime per poter conquistare una posizione che alla fine si risolve in un danno per chi non ha voluto seguire la stessa strada.

E' un problema CSI, ovviamente, e invitiamo la CSAI a pensare di portarlo in sede internazionale. Un esempio di come si potrebbe risolvere la questione ce lo aveva offerto la corsa di Brands Hatch qualche anno fa con le qualificazioni individuali, che tra l'altro avrebbero anche il valore di eliminare gli effetti delle scie più o meno compiacenti che anch'esse falsano i veri valori.

Pensiamoci e cerchiamo di risolvere il problema, cosa che non ci sembra difficile.

f. l.



La McLaren, trasformata dai colori della Yardley, ha colto con Denis Hulme un magnifico secondo posto. Ecco il neozelandese davanti a Stewart, ma solo nelle prove. In gara gli arriverà in coda

te «bluffato» con la prodezza in prova, e come in ultima analisi siano giustificate le speranze esaltanti che gli argentini nutrono in lui quale uomo capace di ridare al suo paese il lustro sportivo che Fangio gli aveva portato con le sue imprese. Purtroppo ha dovuto cambiare due gomme, eccessivamente consumate probabilmente dalle caratteristiche della sua macchina, e ciò gli è costato quei due giri che vedete nella classifica finale ma che non si meritava. Ad ogni modo adesso sappiamo che Reutemann è una realtà tan-

gibile e lo vedremo nelle prossime corse.

E' stata una bella corsa, tutta da vedere, anche se per noi un poco mortificante perché in fondo ci aspettavamo di più dalle nostre macchine. Una bella corsa, in una cornice magnifica e con un pubblico che all'entusiasmo ha saputo legare anche la sportività e la disciplina. L'apparente confusione determinata dalla mobilità delle persone non era diversa da quella che si vede dappertutto, con la differenza che si è respirato un'aria di gioiosa comunità sportiva,

quale ormai ci è tanto difficile trovare in altri posti.

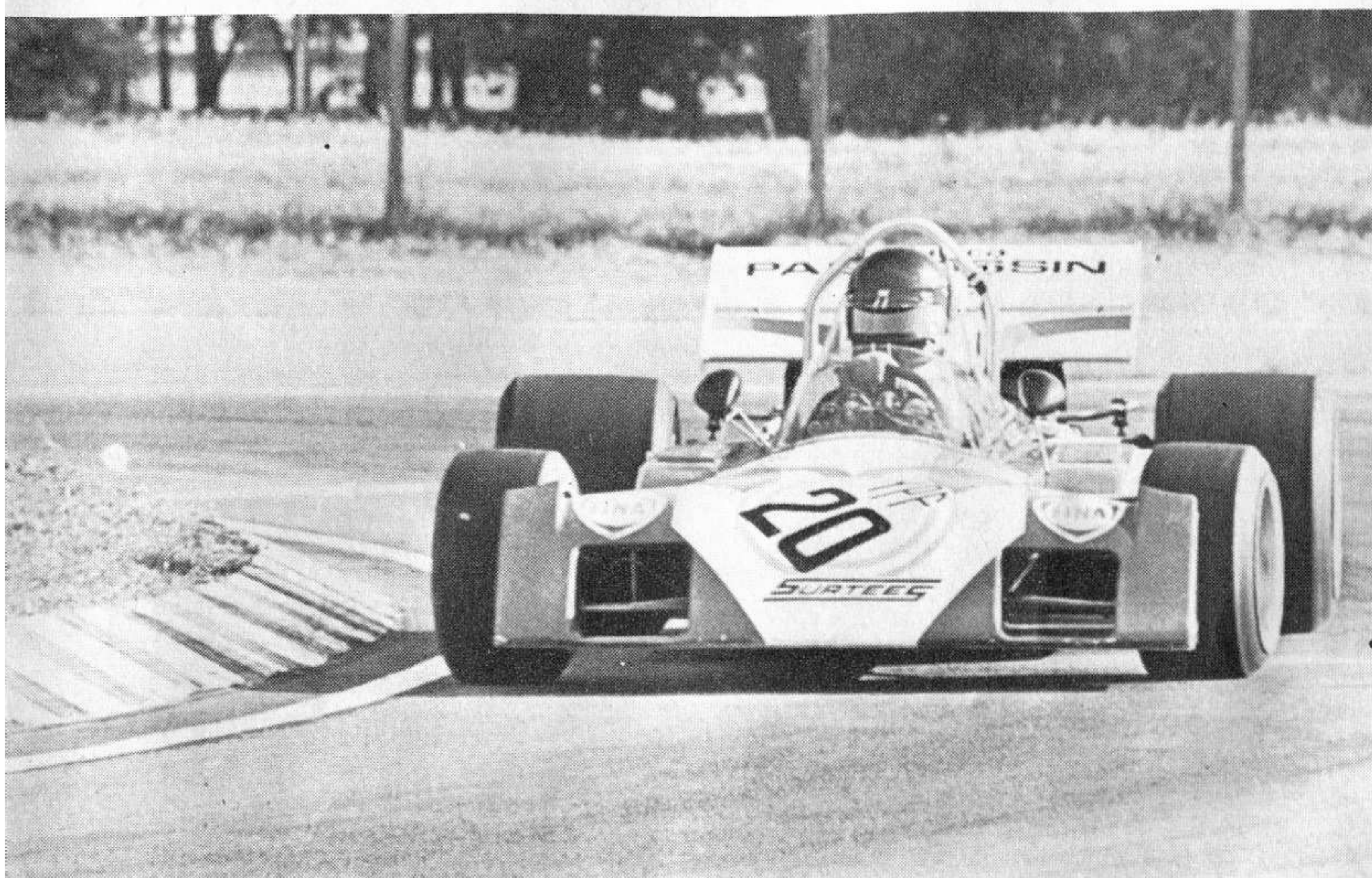
Dalla Argentina, dopo le due gare che hanno iniziato i due campionati mondiali, ce ne andiamo con rimpianto, perché proprio vi abbiamo ritrovato molta di quella «atmosfera» che caratterizzava le corse automobilistiche degli anni migliori.

Ha vinto Stewart, vi abbiamo detto. Il campionato 1972 si apre con... la solita storia. Ma se gli altri non fanno nulla per impedirgli di vincere, è forse colpa sua?

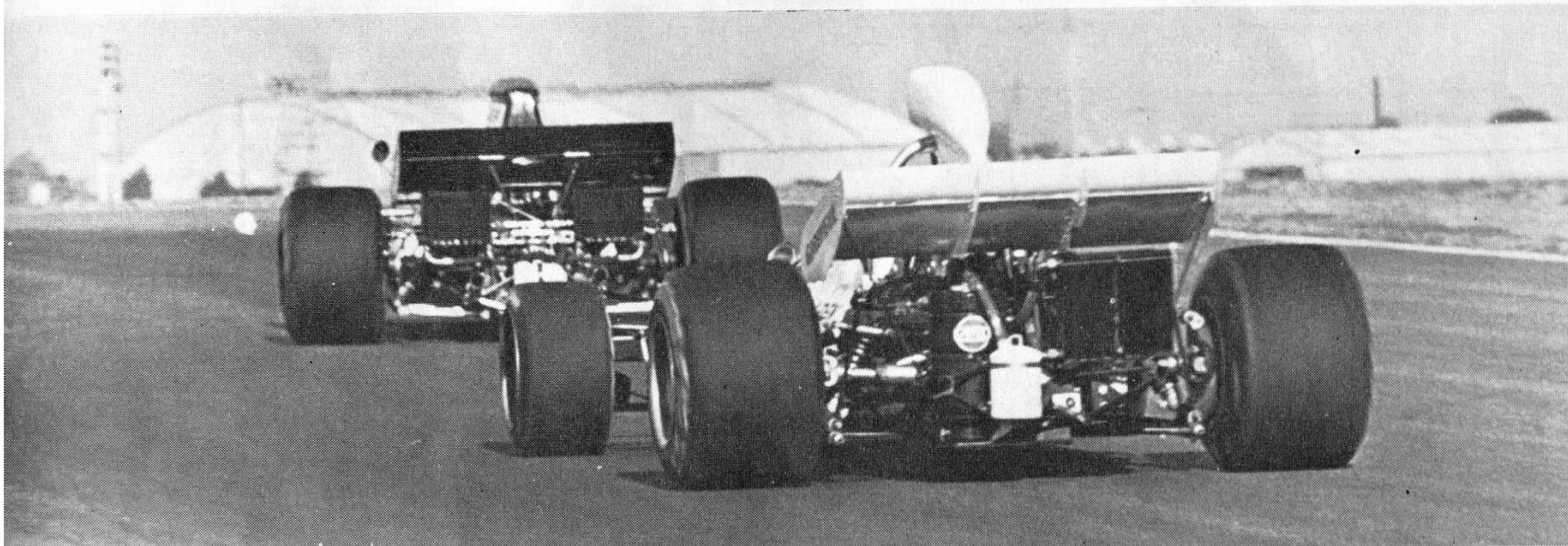
f. l.

Grosse sorprese tra  
le quinte del G.P.

Dimissioni  
a catena  
in casa  
**BRABHAM**



Sopra, un vero peccato che un raccordo benzina rotto abbia privato de Adamich e la sua Surtees-Pagnossin di un piazzamento ottimo. sotto, in uscita dal misto la March di Peterson e la McLaren di Revson



Sopra, tutto da dimenticare per Mario Andretti il primo G.P. dell'anno, diversamente da quanto accadde la scorsa stagione. Sotto, la Lotus JPS di Emerson Fittipaldi, l'unico ad patrocinare veramente Stewart. La « John Player Special » è ora patrocinata anche dalla Texaco, che in precedenza aveva cercato di 'combinare' con la Ferrari

Nuovo cambio  
della HEWLAND  
(e un certo motore..)

LONDRA - Alla HEWLAND stanno completando un nuovo cambio per la F. 1. Noto come l'FL, è stato progettato per stare al passo con la tendenza delle moderne vetture da corsa. Il capo tecnico della Hewland, Edward Stait, ha detto che il lavoro sul nuovo cambio cominciò nel settembre scorso e benché molte parti siano già costruite, un cambio completo non esiste ancora. Si spera che sarà pronto per il mese di aprile, disponibile per tutte le squadre di F. 1 clienti della Hewland (eccettuata dunque BRM e Ferrari). Quando è stato chiesto al direttore vendite su quale motore — come corre voce — si stia lavorando alla Hewland, la risposta è stata evasiva: « Funziona a benzina e consuma olio ».

BUENOS AIRES - Come previsto, il primo Gran Premio dell'anno ha portato grosse sorprese, fra le quali la maggiore riguarda Carlos Reutemann, che deve essere uno dei primi piloti ad avere ottenuto la posizione al palo nel suo primo grande premio. Benché il fatto abbia colto molti di sorpresa, il meno stupefatto era lo stesso Carlo Reutemann, il quale si riteneva capacissimo di compiere l'exploit che ha infatti compiuto.

Per tutto l'anno passato Reutemann restò entro certi limiti, in F. 2, e per questo motivo molta gente riteneva che non avesse la grinta necessaria per essere veloce in F. 1. Invece, pilotando in modo del tutto rilassato, in Argentina ha segnato il tempo che gli ha dato la posizione al palo e l'ha fatto senza sforzo. Oltre tutto il direttore di squadra della Brabham, Keith Greene, era convinto che Reutemann non avesse dato tutto ciò che poteva dare, non volendo correre il rischio d'incappare in un testa-coda, proprio davanti al pubblico di casa.

Resta però, naturalmente, da vedere se la Brabham sarà in grado di continuare a rappresentare una forza di cui tenere conto per tutta la stagione, per la situazione del team non è delle più rosee. Il direttore, Keith Greene, lascia la squadra dopo la gara argentina e questa sua decisione potrebbe essere catastrofica. Motivo della sua defezione: aveva combinato di fare correre il suo amico Chris Craft con una Lola sport tre litri T280, che sarà iscritta da Denis Dobie, del Team DART, però mentre si prendevano questi accordi Craft aveva già accettato di pilotare per Bonnier, in coppia con Wisell. A questo punto Greene, avendo già informato Bernie Ecclestone (nuovo proprietario della Brabham che intendeva dare le dimissioni, non aveva più scelta. Ora pare che la Lola del DART andrà a John Miles. Le possibilità che il posto di Greene venga occupato da Ron Tauranac sono molto scarse, perché ormai Tauranac ha ben poco a che fare con la squadra di F. 1, dato che non va d'accordo con Ecclestone.

Ora la Ferrari pare occupare la posizione più forte che mai per potere vincere il campionato del mondo, perché il motore di dodici cilindri a piatto dà serie garanzie e si trattava del maggior problema della Casa modenese. Prima della corsa argentina, la Ferrari era causa di un certo stato depressivo alla BRM, il cui progettista, TONY SOUTHGATE, ha detto: « Non abbiamo assolutamente la possibilità di sfidare la Ferrari su un circuito come questo, non possiamo tenere il passo delle Ferrari che arrivano a 11.000 giri/min. Inoltre abbiamo grossi problemi di soprasterzo, su questo circuito tanto stretto! E' una pista cretina, ideale per la F. 3, del tutto inadatta per la F. 1 ».

La scelta del circuito per la gara ha suscitato molti commenti avversi, anche da parte della maggioranza dei piloti. Per esempio, EMERSON FITTIPALDI ha detto: « E' un circuito da Micky Mouse, avrebbero dovuto usare la più lunga pista per vetture sport, ma la scelta è stata dettata dal fatto che così le vetture passano spesso davanti al pubblico. Inoltre le nuove chicane sono molto pericolose, perché quella che precede i boxes porta direttamente contro l'estremità della barriera. Un fatto che m'innervosisce molto ».

A sua volta, PETER GETHIN ha detto: « Il circuito corto è una perdita di tempo, perché qualsiasi problema minore che si abbia con la vettura, oppure guai di maneggevolezza, come ho io, significano che non si ha modo di recuperare il tempo sui tratti più veloci. Io mi sono sforzato al massimo, per segnare buoni tempi in prova, ma ho soltanto ottenuto il risultato di sentirmi esausto. Sarà la corsa più dura della mia vita, ammesso che non mi fermi ».

Anche MARKO aveva guai di soprasterzo. « A me piace una vettura che soprasterza — ha detto — ma non sempre, come fa questa ». (Tra parentesi, la moglie di Marko, Irmi, aspetta il suo primo bambino da un momento all'altro).

E' stato anche interessante osservare l'« assestamento » delle nuove organizzazioni delle squadre, le cui vetture erano quasi tutte modelli dello scorso anno, dato che le nuove, quelle che ci saranno, si vedranno soltanto al G.P. del Sud Africa.

Si direbbe che ora tutta l'« operazione » Lotus sia diretta da PETER WARR, infatti per l'intero week-end Colin Chapman si è limitato a stare a guardare, lasciando tutto in mano a Warr. Ha dimostrato un interesse attivo soltanto quando è arrivato al box David Walker, pallidissimo dopo avere evitato di urtare per miracolo, quando in fondo al principale rettilineo ha avuto un guasto a un freno anteriore. Lo stesso tipo di guasto che causò la morte di Rindt a Monza. L'incidente è stato mantenuto molto segreto, e la voce ufficiale si è limitata a parlare di « noie ai freni ».

Osservando il team BRM veniva fatto di pensare che la Casa ha fatto un boccone troppo grosso, con cinque vetture, infatti al box regnava una costante confusione, con dieci meccanici che, tutti, tentavano di lavorare a un tempo. Tony Southgate era talmente indaffarato a smistare tutte le vetture durante le prove, che non ha avuto tempo di mettere ordine fra le sue note, al punto che ha dovuto dettarle in un registratore tascabile. Dopo, non ha più neppure avuto il tempo per farlo. E' ovvio che se vogliono che le cose vadano bene durante la stagione, dovranno suddividere la direzione delle cinque vetture fra due tecnici. Significativo che a Soler-Roig sia stata affidata la più recente vettura, mentre Wisell disponeva della più vecchia P153. Quando gli sono state rivolte domande in proposito, Southgate ha risposto: « Wisell non paga! » Quanto a Wisell, spera di potere pilotare regolarmente per la BRM, ma le possibilità che ciò avvenga sono scarse e quindi continua a cercare qualsiasi guida di F. 1, con una buona vettura.

Passando a Tyrrell, non pare avere perso la sua efficienza dello scorso anno e il modo liscio in cui il lavoro del team viene svolto potrebbe aiutare Stewart a conquistare un altro titolo mondiale.

Anche il nuovo team McLaren è forte e ha cominciato bene la stagione; forse questa squadra si trova in una delle migliori posizioni per vincere il suo primo campionato, dato che la coppia Hulme-Revson è decisamente agguerrita.

Per la solitaria Matra le cose sono cominciate di nuovo male, con costanti noie in prova. Se la fortuna non girerà, pare chiaro che Amon non ha più chances di quante ne avesse lo scorso anno di aggiudicarsi la sua prima vittoria di gran premio.

Jeff Hutchinson



# 95 volte JACKIE con finale calcolato

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**BUENOS AIRES** - Tre ore prima della partenza una folla strabocchevole riempie tutti i posti all'autodromo: non vi è un « buco » libero e per vedere gli attori principali di F. 1 vi è una folla superiore a quella che ha colmato l'autodromo per la Mille Km. Veramente impressionante il colpo d'occhio delle tribune ricolme di gente che si cuoce a un sole molto forte che picchia senza essere alleggerito da qualche nuvoletta. Nel settore del misto, dove sorgono le tribune degli invitati speciali e dei piloti argentini, non vi è possibilità di far entrare una mosca, anche perché per strette misure di sicurezza una grossa fune proibisce l'ingresso ai bordi della pista specie all'esterno dell'ultima curva del misto dove è più facile l'uscita dalla pista.

Quelli che fanno affari d'oro (pubblicitariamente) sono alcune fabbriche mondiali di bevande che distribui-

scono gratis i loro prodotti e che non fanno a tempo a scaricare camion su camion pieni di cassette. Riscuotendo il prezzo di ogni bicchiere avrebbero fatto affari d'oro.

I corridori sono giunti molto presto al circuito e cercano refrigerio nei box dove vanno e vengono grosse caraffe di aranciata con ghiaccio, i meccanici sono tutti indaffarati agli ultimi ritocchi e solo Borsari con la Ferrari di Andretti fa alcuni giretti nel retro dei box per provare il motore.

La folla rumoreggia, e quando gli altoparlanti annunciano la formazione della partenza un boato si estende sul circuito al nominare Reutemann, mentre per uno di quei casi della psicologia del pubblico, al nome di Stewart una fischiata prolungata copre la voce dell'annunciatore. Segno che il pubblico identifica il pilota scozzese come il principale nemico dell'idolo locale. Pure per identica situazione, ma nei riguardi della po-

polazione argentina, una solenne fischiata saluta l'apparire frequente di « patrulleros » della polizia federale in pista.

Ci si ricorda tanti anni fa quando, in una corsa simile di F. 1 con tanto caldo, apparve ai box Farina con una magnifica verza fresca in mano. La risata fu unanime, ma poi Farina imperturbabile staccò la foglia più bella, la pose sotto il caschetto di tela, dopo averla ben inumidita. Poco dopo, nel corso della competizione, tanti corridori chiesero a mani giunte una foglia di verza che il buon Farina con la sua grande esperienza seppe usare per evitare il troppo calore del sole sulla nuca.

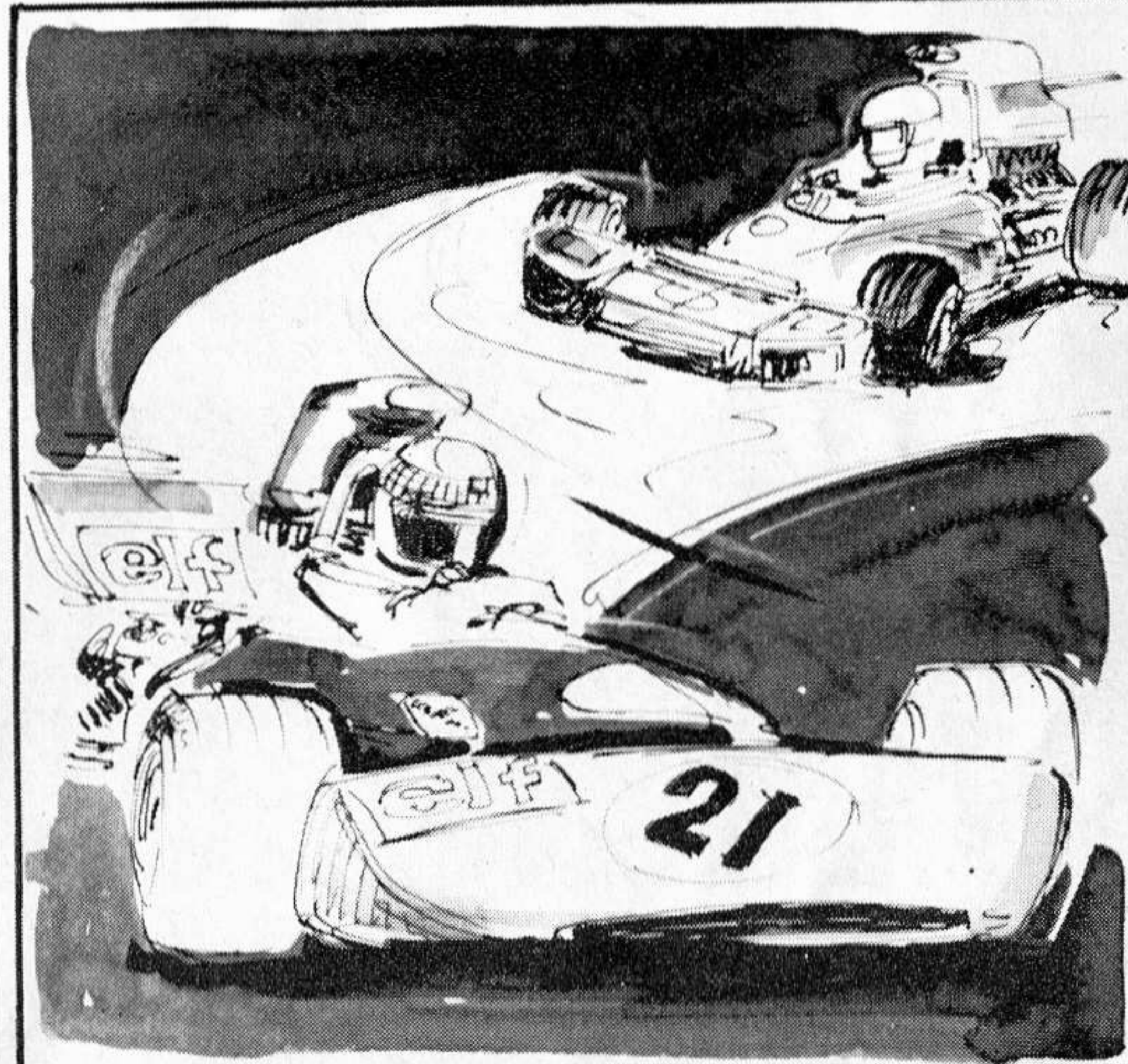
Si ricorda anche quando i corridori mettevano di fianco al volante legato con adesivo ai tubi del telaio un buon termos di aranciata fresca che succhiavano durante la corsa. Tempi lontani ma quindi pratici che ricordiamo oggi a distanza di anni, in un clima molto uguale a quello di allora.

## Sembrava di essere tornati ai tempi di FANGIO

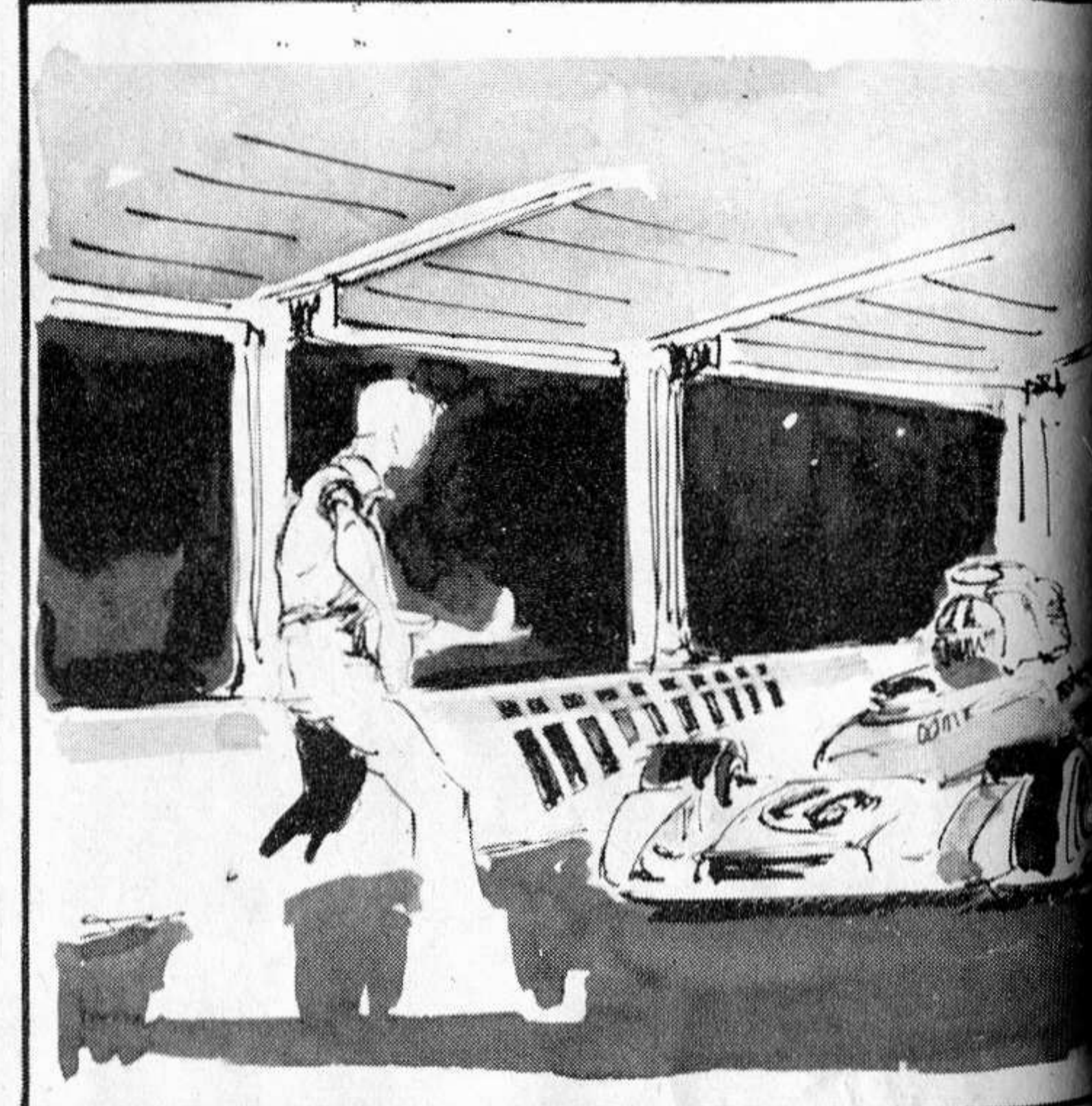
**BUENOS AIRES** - Autodromo in festa a Buenos Aires. Pieno come un uovo di gente festante in attesa di una bella gara. Infatti non è stata defraudata anche se Reutemann ha risentito subito, davanti al campione del mondo ed agli altri corridori, di essere alla sua prima gara di F. 1. Probabilmente lo ha tradito il fatto della grande responsabilità di essere il primo alla corda davanti ad un pubblico che



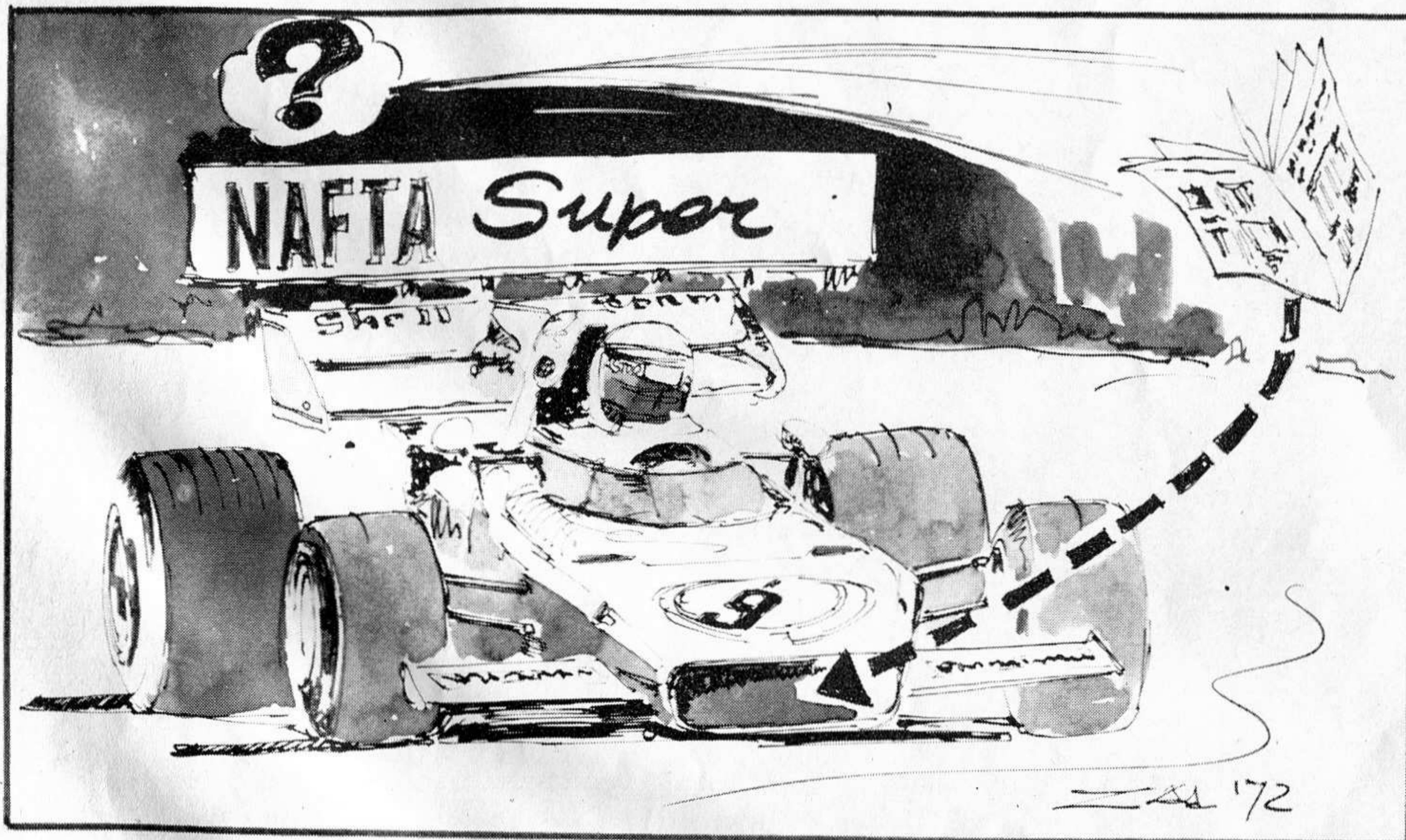
INSISTENDO NELLA SUA PARTE DI DEBUTTANTE OBRIGATIVO, REUTEMANN (BRAB-HAM) PARTE IN TESTA E TENTA LA FUGA



... MA DEVE COSTATARE, ALLA PRIMA CURVA ADATTA, CHE KING JACKIE NON È IN VENA GIOCOUSA.

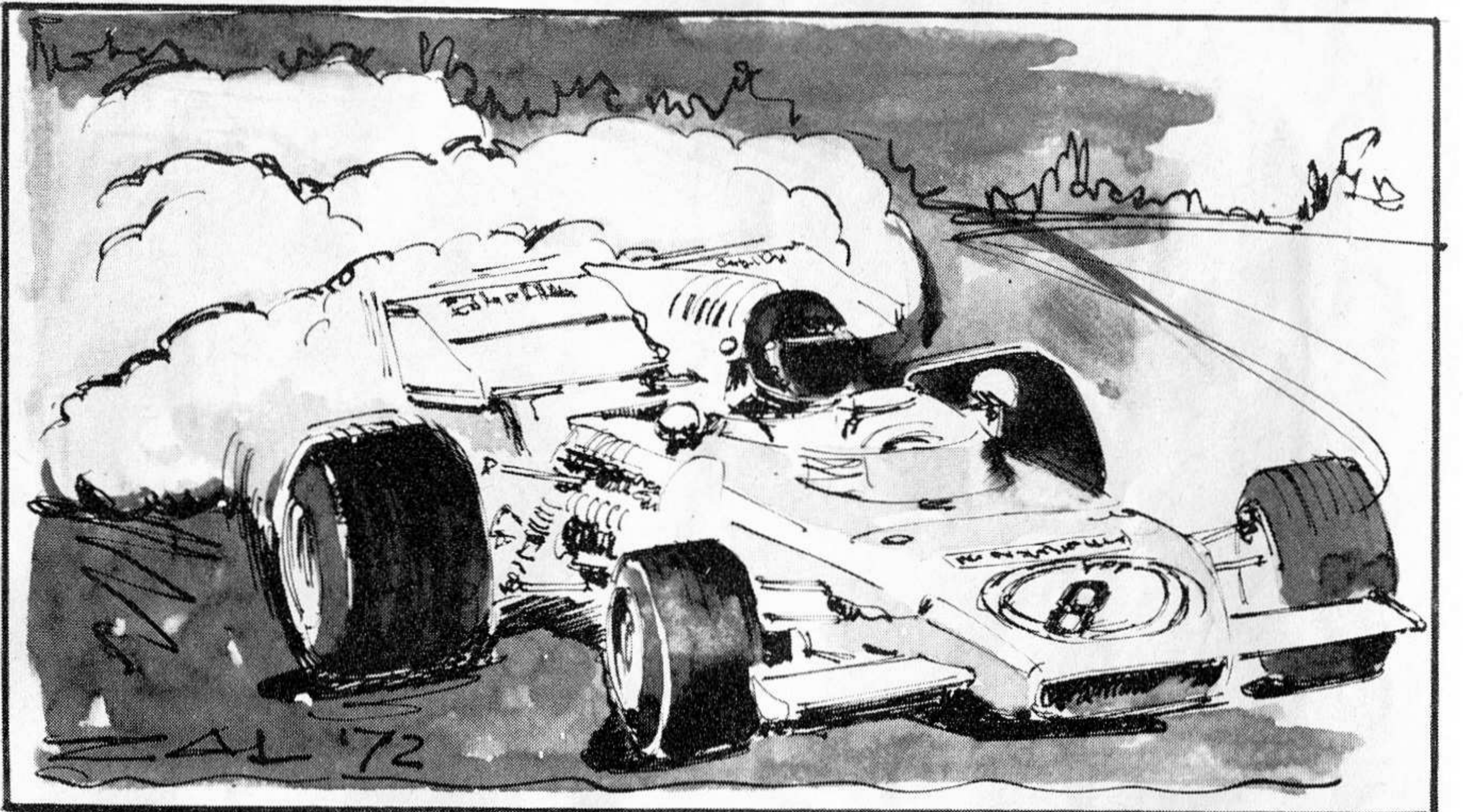


CHRIS AMON APRE LA SERIE DELLE SOSTA AL BOX PER IL 1972 (1° GIRO)



CLAY REGAZZONI RIESCE A RIMEDIARE UN GIORNALE SUL MUSO DELLA SUA 312 B 2½ PER FORTUNA NON ERA "AUTOSPRINT".

## Ha disegnata di ORZALI



FORSE PER MEGLIO ADERIRE ALLO SPIRITO CONTRATTUALE, PIERINO IL "DUCA DI KENT" SE LA FUMA GIOCONDO.

Le ventidue macchine fanno un giro per riscaldare i motori, e portarsi sulla linea di partenza: per primo va in pista Reutemann salutato da uno scrosciante applauso. Alle 16,30 cioè alle 20,30 italiane il plotone scatta fra il delirio del pubblico con Reutemann in testa, ma per poco, perché prima di arrivare al curvone già Stewart prende in mano le redini della corsa e non le molla sia pure seguito da Reutemann e Fittipaldi.

Amon non ha una partenza felice e con guai al cambio subito entra ai box. Pure Andretti passa con il motore che ha delle visibilissime fiammate dagli scarichi. Poi si ferma e riapparirà ogni tanto.

Ai dieci giri dopo 33 km di corsa, la classifica vede in testa Stewart, seguito a ruota da Fittipaldi, poi da Reutemann e Hulme, assieme. Seguono poi Regazzoni, Peterson, Cévert, Ickx, Revson e gli altri. De Adamich è 11., mentre anche Gethin è fermo al box.

Come si vede chiaramente, Stewart imprime un ritmo sostenuto alla cor-

sa anche per rintuzzare Reutemann che però cede all'impeto dei suoi inseguitori e nonostante i suoi disperati sforzi non può evitare di passare al terzo posto. La folla che era passata di esaltazione in esaltazione lentamente ammutolisce davanti alla sicurezza di Stewart, mentre una magnifica corsa la conduce Fittipaldi.

Ickx che era rimasto relegato all'ottavo posto inizia un magnifico inseguimento alla caccia di Peterson e Cévert. La corsa non ha attimi di sosta anche perché non si è formato nessun gruppo ben distinto, e le macchine sono nettamente distaccate una dall'altra, specie Stewart che non nasconde la sua intenzione di mettere molta pista fra sé ed i suoi rivali.

Intanto Hulme guida da par suo e insidia il posto di Reutemann che comincia ad accusare guai alle gomme e cede presto passando al quarto posto con rammarico logico delle tribune. Intanto si fa luce dietro Regazzoni che sembrava avesse avuto un inizio incerto che sarà poi giustificato da un foglio di carta che si appiccica davanti

e gli eleva di molto la temperatura.

Davanti, Stewart aumenta il suo vantaggio a 21 secondi su Fittipaldi e a 28 su Hulme mentre de Adamich che conduceva una corsa d'attesa al centro classifica, entra nel « misto » e va dolcemente sull'erba all'uscita del curvone. Il cenno del pilota è eloquente, infatti scende dalla macchina mentre su indicazione di Lini che è proprio lì, una perdita di benzina da un raccordo rotto viene rapidamente fermata da un pompiere con un guanto di amianto.

La corsa continua con il netto dominio di Stewart mentre si sono ritirati anche Soler-Roig, Andretti e Walker. Si apprende intanto che Amon è partito quando tutto il gruppo era già lanciato e quindi pur considerandogli un giro effettuato i commissari lo fermano e non lo considerano partito. A Gethin si inceppa l'acceleratore e deve abbandonare non potendo ripararlo.

Al 21. giro si ferma Reutemann e informa il suo box che la macchina non è stabile, provvedendo quindi a cambiare le gomme anteriore e poste-

riore destre. Poi Graham Hill deve entrare ai boxes per perdita di benzina, mentre Stewart, senza nessun problema continua la corsa in testa seguito da Hulme che aveva nel frattempo superato Fittipaldi. Poi anche questo pilota si vede costretto a ritirarsi, dopo una magnifica dimostrazione di guida e dopo essersi trasformato in pericolo numero 1 Stewart, per problemi nella scatola del cambio che non permettono alla quarta di entrare.

Si faceva notare intanto di nuovo Reutemann che cercava di recuperare tempo perduto nei boxes ed in questo momento in ottava posizione. La corsa della Ferrari vedeva intanto Ickx e Regazzoni in terza e quarta posizione protesi in un inseguimento di Hulme, ma era già troppo lo svantaggio — di circa 40 secondi — che essi accusavano dal primo.

Si entra così nella fase finale della corsa, che Stewart inizia con grande accortezza perché non ha problemi con il vantaggio che lo divide dal secondo, Hulme. In effetti, gli ultimi 25 giri non vedono variazioni di rilievo e le

undici vetture ancora in corsa così transitano davanti al traguardo:

Stewart, Hulme, Ickx, Regazzoni, Schenken, Peterson, Reutemann, Pescarolo, Ganley, Marko, Lauda. Reutemann ha recuperato un posto e non sembra pago, mentre le due Ferrari continuano nel loro sforzo per avvicinarsi a Hulme ed infatti gli strappano praticamente mezzo secondo per giro.

La folla non si muove dai posti nelle tribune anche perché la corsa potrebbe ritornare interessante solo che a Stewart o a Hulme succeda qualcosa, ma il ritmo impresso non è tanto elevato e solo l'inseguimento delle due Ferrari e di Reutemann mantengono il pubblico attento. Al 95. giro Stewart taglia il traguardo con un vantaggio su Hulme di 26 secondi. A 34 secondi da Hulme è Ickx mentre Regazzoni conclude a sette secondi dal suo compagno di scuderia.

Il presidente Lanusse consegna quindi il trofeo istituito per il vincitore a Stewart, che deve essere letteralmente portato via di peso dalla polizia per

lo ha festeggiato con tanto affetto, ma che allo stesso tempo attendeva da lui grandi cose.

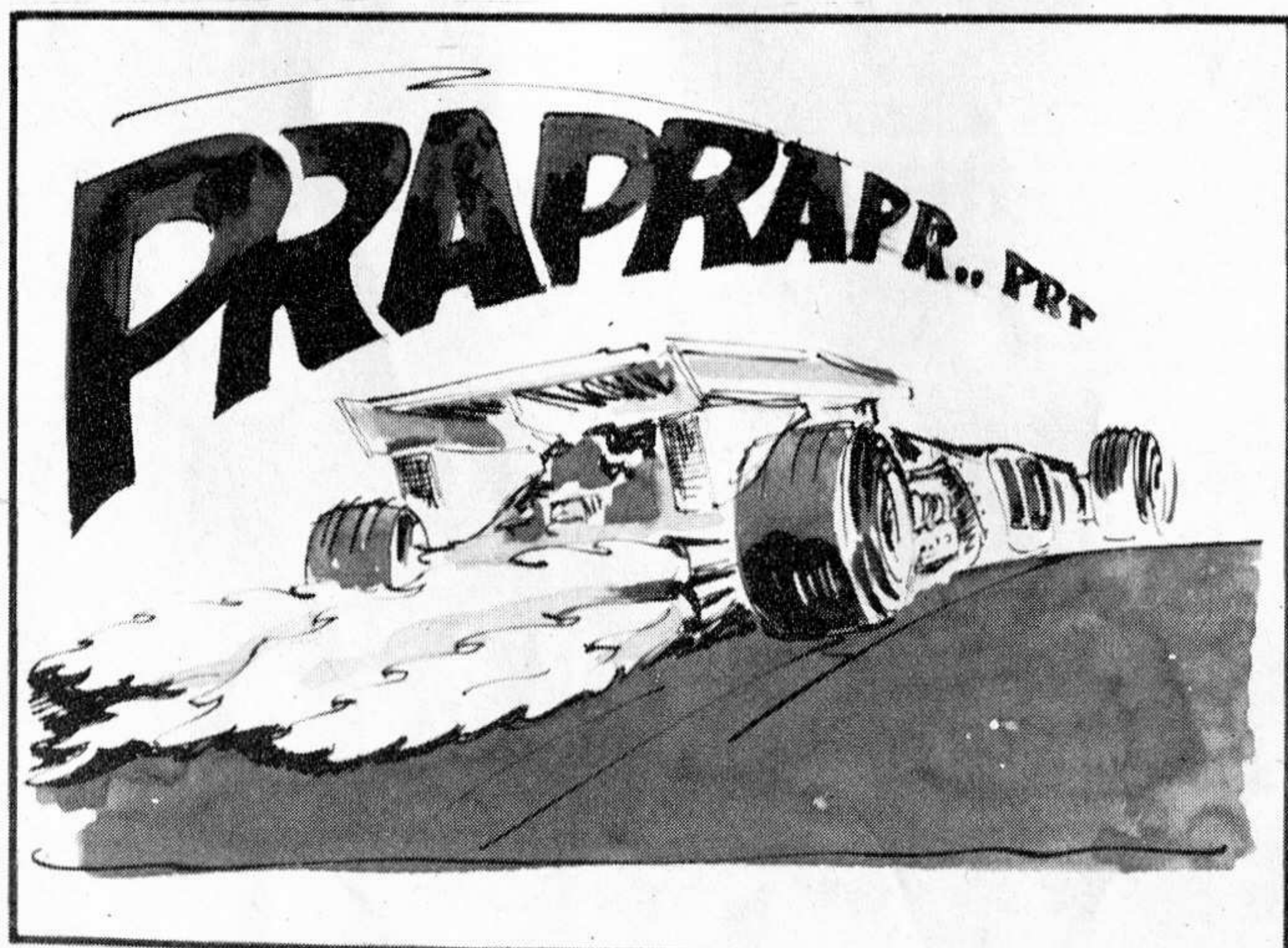
Reutemann ha tentato con una partenza bruciante di prendere la testa, ma Stewart che non per niente è campione del mondo, non poteva certamente permettere ad una "matricola" di mettergli davanti. In ogni modo, a parte la grande partecipazione popolare per la presenza di Reutemann, che aveva stralciato tutti con il miglior tempo in provata aveva lasciato perplesse anche le scuderie avversarie, la festa ha assunto un ritmo che forse non si vedeva in Argentina dagli ultimi trionfi di Fangio. Inoltre il Club YPF, organizzatore della corsa, ha but-tato la casa dalla finestra per far sì che tutto fosse perfetto.

Al momento della partenza una infinità di palloni pubblicitari a vivaci colori ornava il cielo delle tribune, mentre cinque aerei da turismo in for-

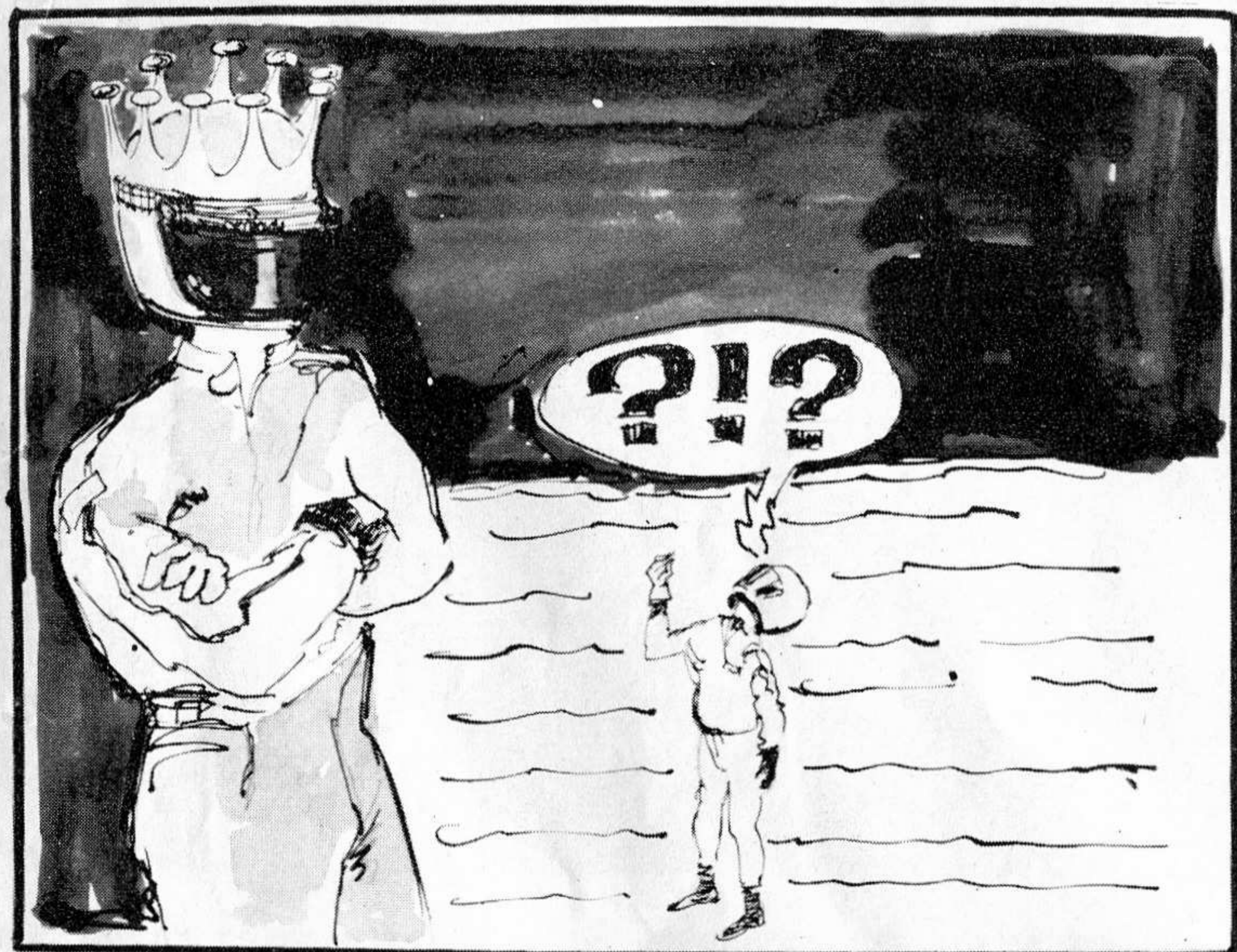
mazione e ad una altezza di circa 4000 metri, scrivevano frasi in perfetta sincronizzazione di volo. Sulla linea di partenza un grosso elicottero della Marina da guerra, pieno di fotografi e cameramen che si affacciavano pericolosamente nel vuoto trattenuti dalla cintura di sicurezza, filmavano e fotografavano lo spettacolo che dall'alto certamente deve essere stato meraviglioso e così pure lo scatto delle 21 macchine al via. Un altro elicottero più piccolo fermo, invece, esattamente sul misto, si bilanciava per permettere di filmare la parte sinuosa ed era esattamente sul misto quando di Adamich si è fermato perché perdeva benzina.

La presenza del Presidente della nazione ha dato allo spettacolo una sigla di grande livello e non si sono uditi fischi come in altre occasioni quando il Presidente è giunto al palco ufficiale.

c. b.



MENTRE ANDRETTI (FERRARI) FORNISCE AL PUBBLICO UN SUPPLEMENTO DI SPETTACOLO (PIROTECNICO).



CARATTERISTICA DELLA GARA, L'INCERTEZZA RELATIVA ALLE GOMME DA IMPIEGARE. JACKIE L'ORACOLO, INTERPELLATO TACE.

evitare « l'abbraccio » del pubblico.

Con il trionfo netto ed incontrastato di Stewart si chiude così la Temporada Argentina 1972, che ha superato in quanto ad organizzazione quanto visto negli anni scorsi. Peccato che proprio in occasione di questo Gran Premio le apparecchiature cronometriche e scriventi della IBM non abbiano potuto funzionare come ci si attendeva, a causa di un «salto» di corrente. I cronometristi hanno fatto quello che hanno potuto, ma ad esempio non è stato possibile sapere qual'è stato il giro più veloce, ed anche la nostra ricostruzione della corsa ne ha risentito.

Ora si torna dall'altra parte dell'equatore, con la 6 Ore di Daytona per il mondiale marche, e dall'altra parte dell'Atlantico per la gara formula 1 di Kyalami. Vedremo se le indicazioni avute qui in Argentina saranno confermate nei prossimi appuntamenti mondiali.

Augusto C. Bonzi

## Alt, Polizia! Erano Borsari e C.

Avventura fuori del comune per i meccanici della Ferrari. Lavorando fino a tarda notte, il venerdì, perché dovevano cambiare i motori di Ickx e Regazzoni, sono usciti dall'autodromo a notte fatta da un pezzo. E sulla strada per la città sono stati avvicinati da una macchina civile con dentro dei borghesi che ad un certo punto li ha stretti contro il marciapiedi costringendoli a fermarsi.

I «borghesi» sono balzati fuori dall'altro veicolo impugnando dei corti mitra e delle enormi rivoltelle e li hanno fatti scendere con le mani alzate perquisendoli poi accuratamente. Gli uomini della Ferrari credevano che fossero rapinatori finché, con l'aiuto dell'autista della loro macchina hanno

## Di tutti i colori

### Oneroso affidare le auto ai piloti

BUENOS AIRES - Dopo tutte le polemiche delle scorse settimane attorno al problema del trasporto delle macchine di F.1, l'accordo raggiunto a Londra ha appianato la situazione almeno in apparenza, cosicché in sostanza le compagnie che hanno portato le macchine sono state la Trade Winds e la tedesca Kuhne e Nagel. Nessuno ha mai capito da che parte sia saltata fuori la notizia secondo la quale gli organizzatori volevano utilizzare la Aerolineas Argentinas dato che per la Temporada 1972 la compagnia nazionale era del tutto fuori dal giro. Probabilmente si è trattato soltanto di illazioni alimentate dalle dichiarazioni del solito signor Stanley della BRM.

Quel che adesso è importante rilevare è che il preteso miglior servizio offerto dalla compagnia inglese, secondo il signor Ferguson, si è tradotto in un guaio per la Ferrari perché quando le tre gabbie di acciaio costruite apposta e con tutto dentro sono state sul punto di essere caricate si sono accorti che i dati forniti dagli inglesi sulla capienza degli aerei erano fasulli. E un'ora prima dell'imbarco i meccanici della Ferrari hanno dovuto smontare due gabbie e mettere il materiale in qualche modo nell'aereo, con quanto piacere potete immaginare. Le pittoresche espressioni uscite dalle bocche di Forghieri e dei meccanici erano completamente giustificate.

Quest'anno le Case automobilistiche che di solito prestano vetture a piloti e scuderie hanno scelto una via più costosa ma più sicura per essere gentili verso i visitatori stranieri, ponendo a disposizione di tutti macchine con autista.

La cosa è stata giustificata ufficialmente con una legge argentina che impone determinate restrizioni per gli stranieri che non abbiano una patente speciale, ma in realtà è stata fatta per evitare il ripetersi di certe situazioni verificatesi negli anni scorsi, quando taluni piloti, con poca educazione, hanno letteralmente distrutto delle macchine nuove.

Nonostante ciò comunque anche quest'anno ci sono state parecchie disavventure, e la Chevrolet argentina se n'è accorta quando ha recuperato la macchina che era stata usata da Marko ed Elford, macchina ritrovata tutta « bocciata ».

Stommelen, addirittura, aveva lasciato la macchina in una strada di Buenos Aires, chiusa a chiave, senza dir niente a nessuno, ed era partito per l'Europa con le chiavi in tasca.

Da parte nostra abbiamo da ringraziare la Fiat Argentina che ci ha messo a disposizione una macchina nuova guidata dal bravissimo autista Matteo,

capito che si trattava di una pattuglia della polizia politica argentina che era alla ricerca di una macchina contenente cinque uomini di un movimento sovversivo.

L'equivoco è stato finalmente dissipato, ma hanno avuto una bella paura. Ad accelerare la chiarificazione è servita molto la faccia larga e allegra di Tramonti, lo specialista della Magneti Marelli, che però aveva anche lui una bella fifa.

Nel misto tutte le previsioni degli organizzatori sono state superate nettamente dalla enorme folla che ha invaso le due tribune e si è accalata vicino ai virtuosi del volante. Specie nei primi giri.

# La furia di CARLOS spingeva STEWART nella polvere «gialla»

BUENOS AIRES - Veramente sorpresi gli argentini di trovarsi con Carlos Reutemann in testa nelle prove di qualificazione. Vi è stato un fatto da rilevare, e cioè che radio e giornali avevano dato ampio spazio alle vicende della Berta I.R., mentre Reutemann veniva lasciato un poco in «riserva», anche per un logico senso di aspettativa davanti alla rosa di nomi che in-

fiorava la lista di partenza. Invece Reutemann dimostrava subito che si trovava a suo agio sulla bianca macchina numero 2 e non aveva scrupoli a dire subito che davanti al suo pubblico non avrebbe voluto sfigurare. Infatti lo si notava all'uscita dal misto dove la sua accelerata era anticipata rispetto a quella di Stewart e degli assi della Ferrari.



In pochi avrebbero previsto l'eccellente exploit di Carlos Reutemann in questo Gran Premio argentino. Ron Tauranac sarà soddisfatto della prova della sua Brabham BT 34, rinnovata nel retrotreno

All'uscita della curva quasi novanta gradi del misto vi è una leggera sovraccaricatura, pitturata a righe gialle e bianche. Questo perché la logica traiettoria in accelerazione porta le vetture a lambire la pista ed a sollevare nuvole di polvere. STEWART è stato uno di quelli che più è uscito dalla linea di limitazione ed ogni volta praticamente si nascondeva agli occhi del pubblico nelle tribune del misto, in mezzo ad una densa nube di polvere.

REUTEMANN invece è sempre uscito « pulito », sia pure in « furiosa accelerazione » e questo gli ha permesso quel tempo di 1'12"46 alla velocità di kmh 166,213. Cioè il ragazzo argentino ha dimostrato di aver imparato qualcosa in Europa e mette a profitto davanti al suo pubblico tutta l'esperienza fatta in F. 2.

### Il cambio K.O. di AMON

Amon non ha avuto fortuna in prova. Con la Matra che come sempre suona come mille violini, prima di arrivare al misto ha diminuito gradatamente velocità fino ad uscire di pista con la scatola del cambio rotta. Ha lasciato una bella striscia d'olio e le prove sono state sospese. Non ha saputo andare oltre il 12. posto. Ma è rientrato in pista solamente quando mancava un quarto d'ora alla fine delle prove ed era già difficile tentare migliori tempi.

### Troppo corta la TS per ANDREA

De Adamich, crediamo, non si trova molto comodo sulla Surtees. Certo che il pilota italiano non ha il fisico di Andretti quindi o gli accorci le gambe a allunghi il telaio. Poi essendo di spalle ampie sembra entrare a malapena nell'abitacolo. Però si è difeso molto bene nelle prove.

Nelle due settimane fra la 1000 KM e la gara di F.1 molte cose sono state fatte all'autodromo. Strade interne che prima erano polvere sono state

pavimentate. Una severa vigilanza delle entrate per evitare intrusi e soprattutto una disposizione presa d'accordo con le scuderie: mezz'ora prima della partenza tutti i giornalisti dovranno abbandonare i box e due minuti prima del via tutti i fotografi dovranno lasciare la pista. Cioè si sgombera un campo che ha dato sempre luogo a violente proteste. I meccanici lavoreranno tranquilli e i giornalisti un poco meno.

Giornate meravigliose a Buenos Aires dove un sole canicolare domina lo scenario della corsa. Certamente molti avrebbero desiderato un poco di nubi per riparare la testa e già nelle prove si sono visti cappellini di tutti i tipi. Però sulle teste pelate degli uomini, mentre le donne hanno preferito lasciare libere le « permanenti ».

### La prova della polvere

Veramente efficiente, almeno in prova, il servizio antincendio. Invece di altri elementi usano una polvere bianca a irrigazione che spegne il fuoco in pochi attimi. Hanno fatto le prove e una vettura incendiata ha visto il fuoco soffocato in un attimo. Poi la disposizione delle vetture private, ma con vigili del fuoco effettivi, fanno sì che per ogni evenienza una vettura sia sul posto di emergenza, circolando normalmente fuori di pista, in un tempo molto breve. Manca solo ora che tutte le vetture applichino il serbatoio dell'ing. Chiti per stare tranquilli.

Invasione di belle donne. Hanno una speciale bravura per entrare anche dove è proibito tassativamente. Però rendono l'ambiente più gradevole con la loro leggiadria e simpatia. Non parliamo poi di come mangiano con gli occhi i vari corridori, specialmente quelli biondi, dato che questo tipo di uomo non esiste nella razza sudamericana.

a. c. b.

## DALL'INVIATO

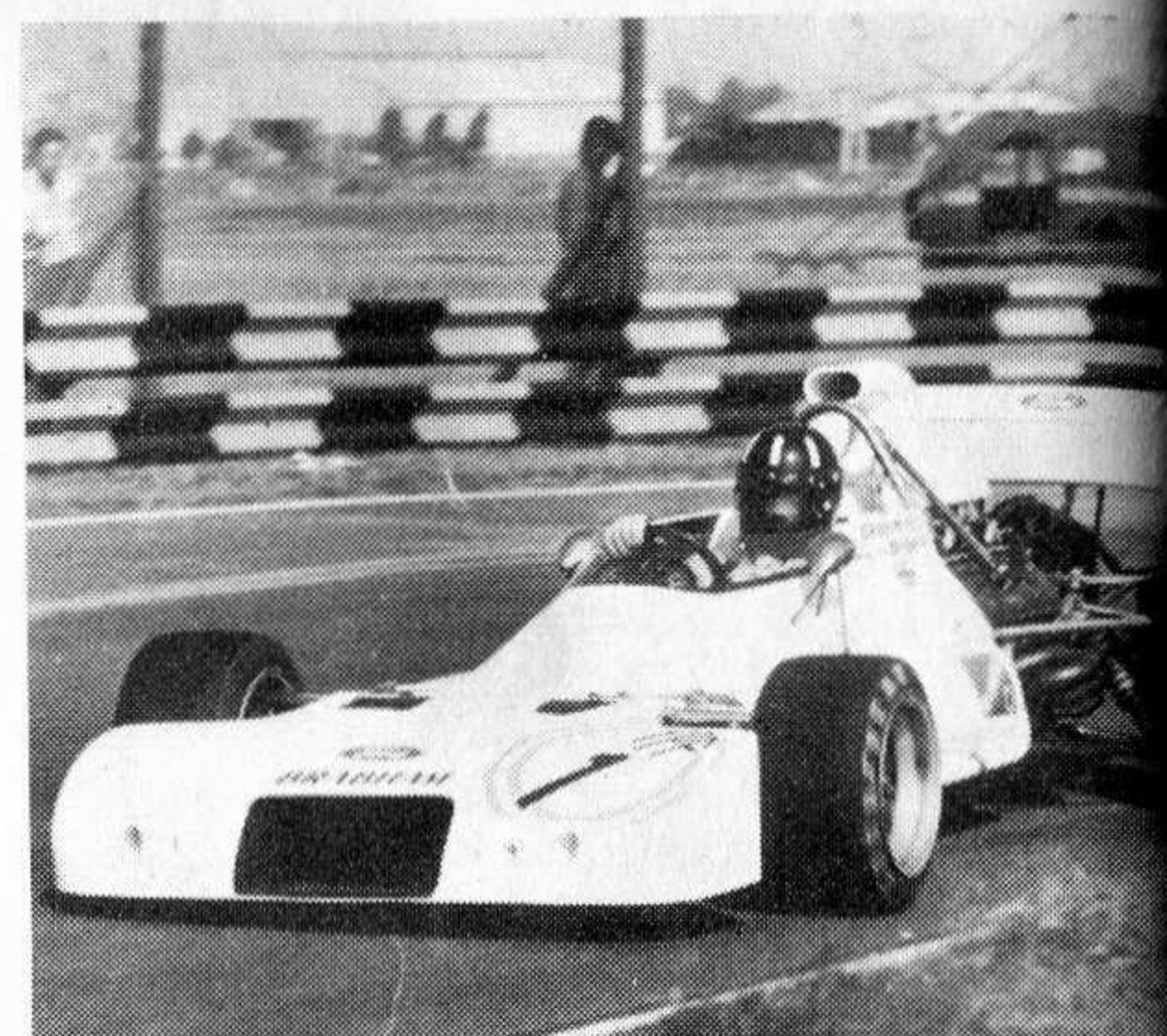
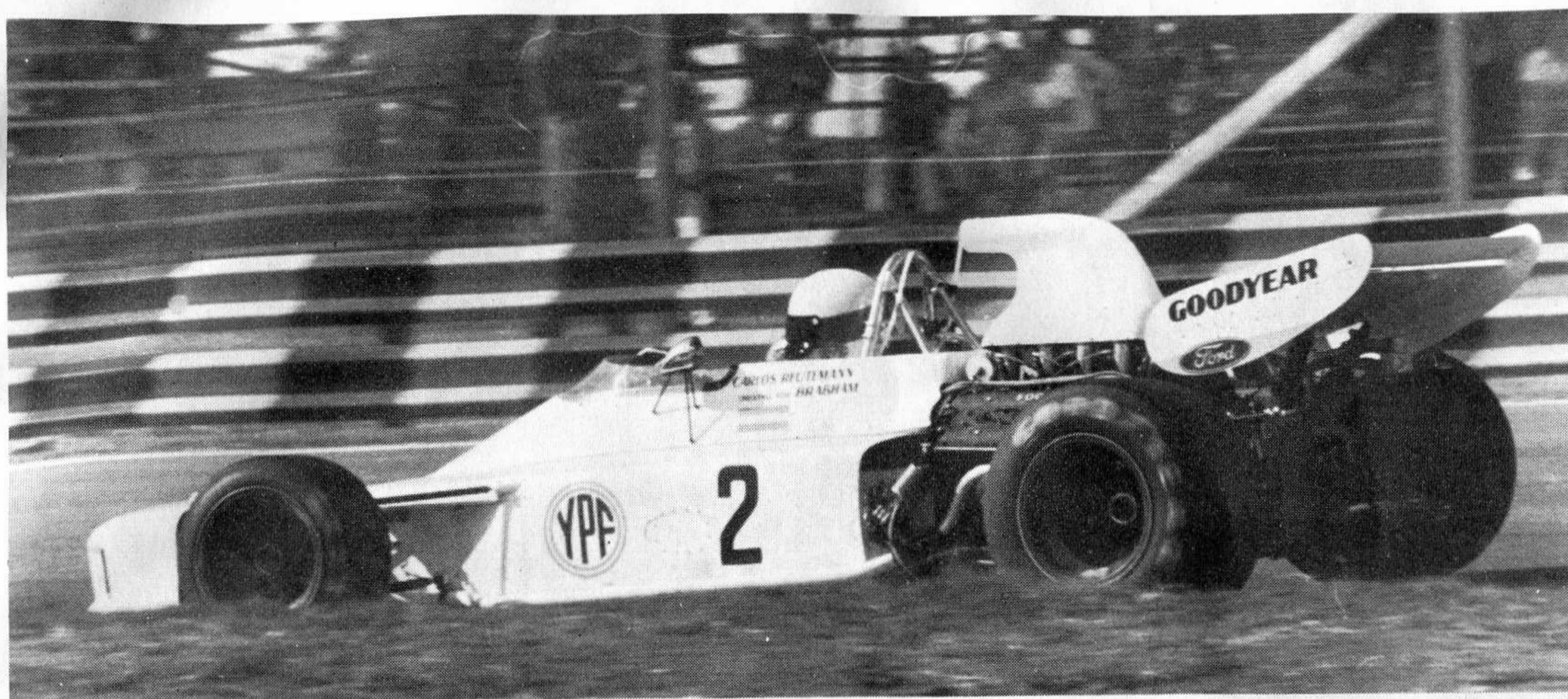
**BUENOS AIRES** - Delle macchine venute in Argentina si sa praticamente tutto, perché sia quelle conosciute sia quelle rinnovate sono state ampiamente illustrate nelle scorse settimane. Tuttavia qualche modifica e miglioria, anche ai fini dello specifico impiego sul circuito di Buenos Aires, la si è vista, e sono soprattutto le Ferrari che presentano le maggiori novità.

Le **FERRARI** presenti sono nettamente differenti da quelle viste a Watkins Glen, poiché hanno le nuove sospensioni posteriori e modifiche a quelle anteriori. Sappiamo che a Maranello è stato provato anche un nuovo muso con carenatura avvolgente tipo quella della Tyrrell, ma il risultato non è stato differente da quello con la soluzione conosciuta e così questo muso non è stato portato in Argentina. Potrebbe essere invece riprovato per circuiti molto veloci, ma comunque è ancora oggetto di studio e ricerca. Dal punto di vista aerodinamico, quindi, non sono molto diverse da quelle precedenti salvo che nella parte posteriore che è stata ripulita ed è molto filante. La adozione di enormi alettoni posteriori, pare disegnati dal centro ricerche aerodinamiche della Fiat, è la cosa più rilevante dal punto di vista estetico.

Le sospensioni posteriori sono quelle che abbiamo già illustrato in dicembre, e cioè col ritorno alla posizione classica degli ammortizzatori. Tuttavia, i giunti di attacco delle articolazioni sono molto diversi da quelli della 312 B1, ed è stata anche trovata una soluzione che a mezzo di distanziali permette di poter variare le carreggiate anteriori e posteriori con diverse posizioni delle ruote sul portamozzo. La carreggiata anteriore è così più larga di 3-5 centimetri rispetto a quella della B2 prima maniera e la carreggiata posteriore più larga di 10-15 centimetri a seconda della posizione delle ruote.

Notevolmente «pulita» la sistemazione degli accessori, posti a cavallo del cambio di velocità mediante la adozione di un telaio unico avvolgente sul quale sono fissati la batteria (sopra) la scatola della accensione Dinoplex (a sinistra) ed il recuperatore olio (a destra). Il castelletto in lamierino che sostiene tutte queste parti può essere tolto in blocco con tutto, il che facilita il lavoro. I radiatori olio posteriori e laterali sono interamente racchiusi in una in tubatura plastica che completa la linea estetica della macchina. Il musetto è stato dotato di spoilers più grandi. Nelle prime prove è stato usato il musetto normale ma successivamente hanno utilizzato un musetto corto dato che le temperature erano elevate.

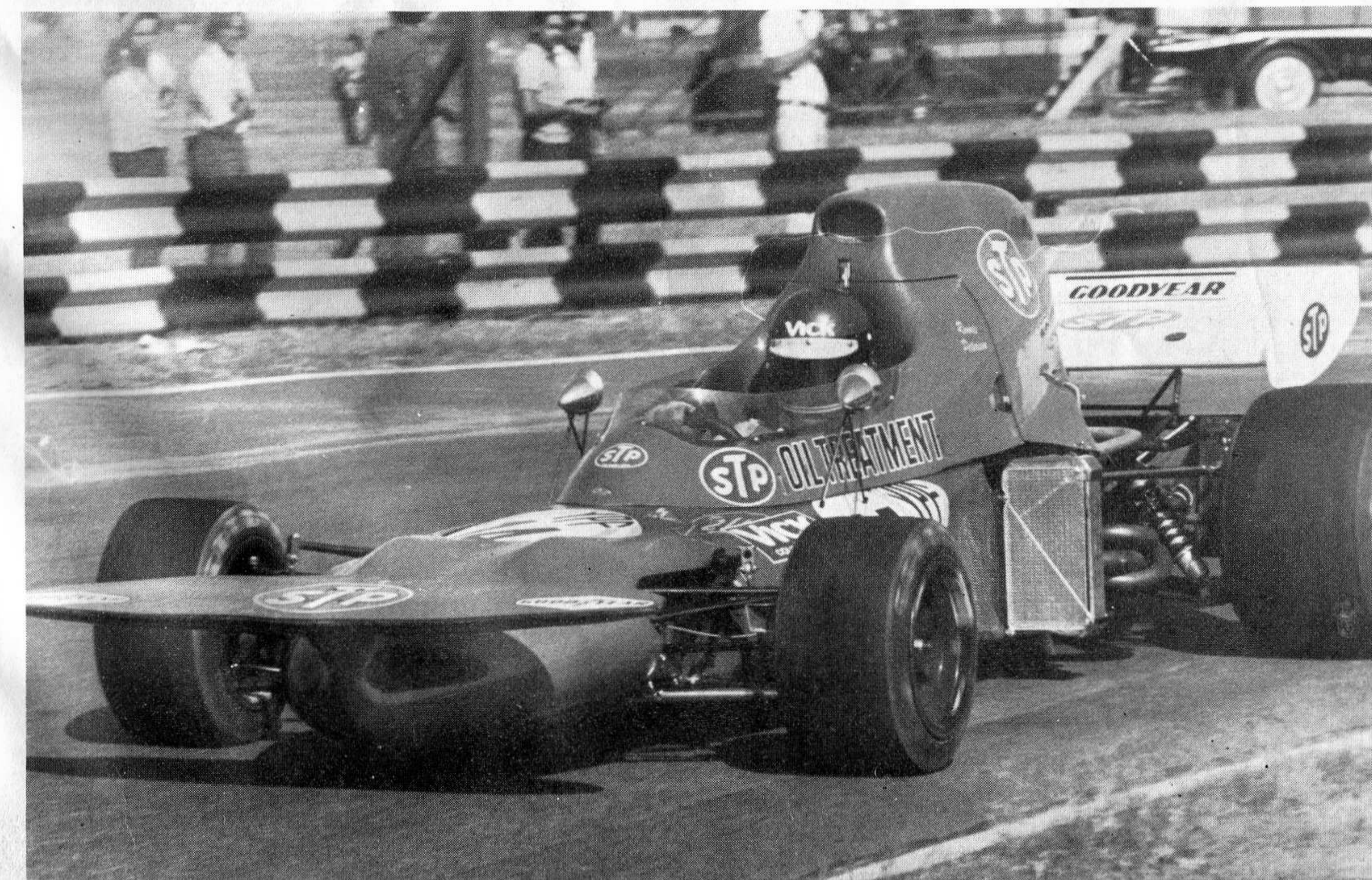
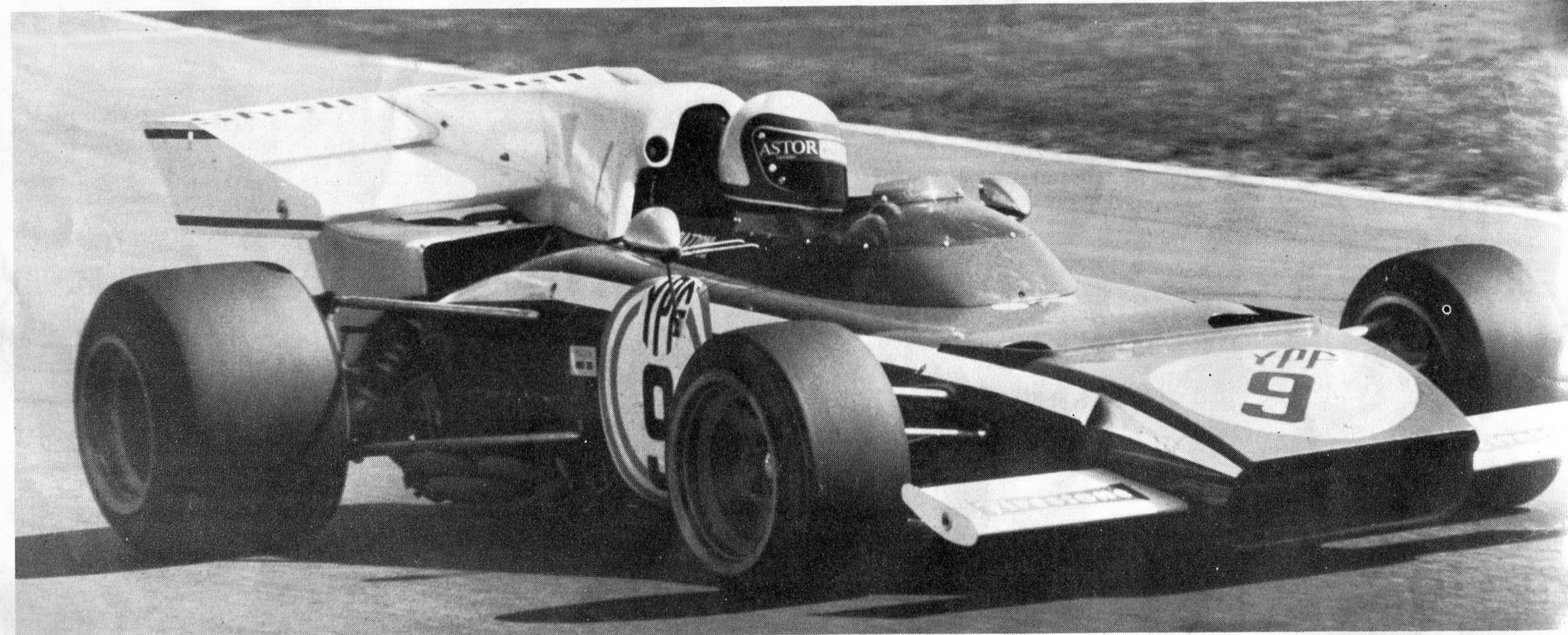
Da quanto possiamo sapere i motori Ferrari usati qui hanno raggiunto valori molto alti dei regimi di rotazione, avvicinandosi ai 13.000 giri. Nel-



A sinistra, la Brabham-Ford BT34 della rivelazione del Gran Premio argentino. Sopra, la vecchia BT33 con il nuovo muso portata in gara da Graham Hill



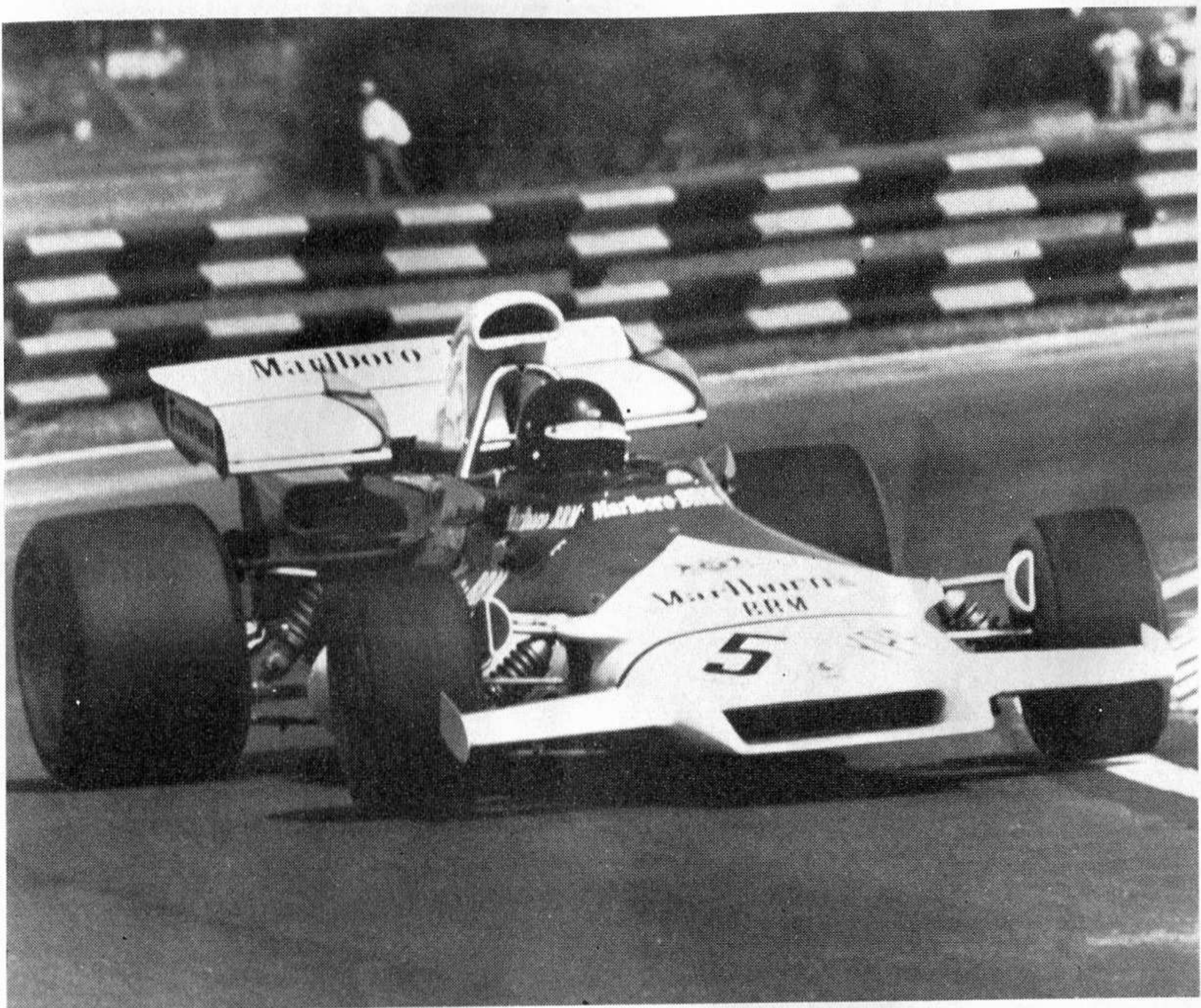
Sopra, Jacky Ickx non ha potuto lottare al limite per il ridotto rendimento del motore della sua Ferrari 312. Sotto, Clay Regazzoni, sfortunatissimo, ha avuto la presa d'aria ostruita da un giornale



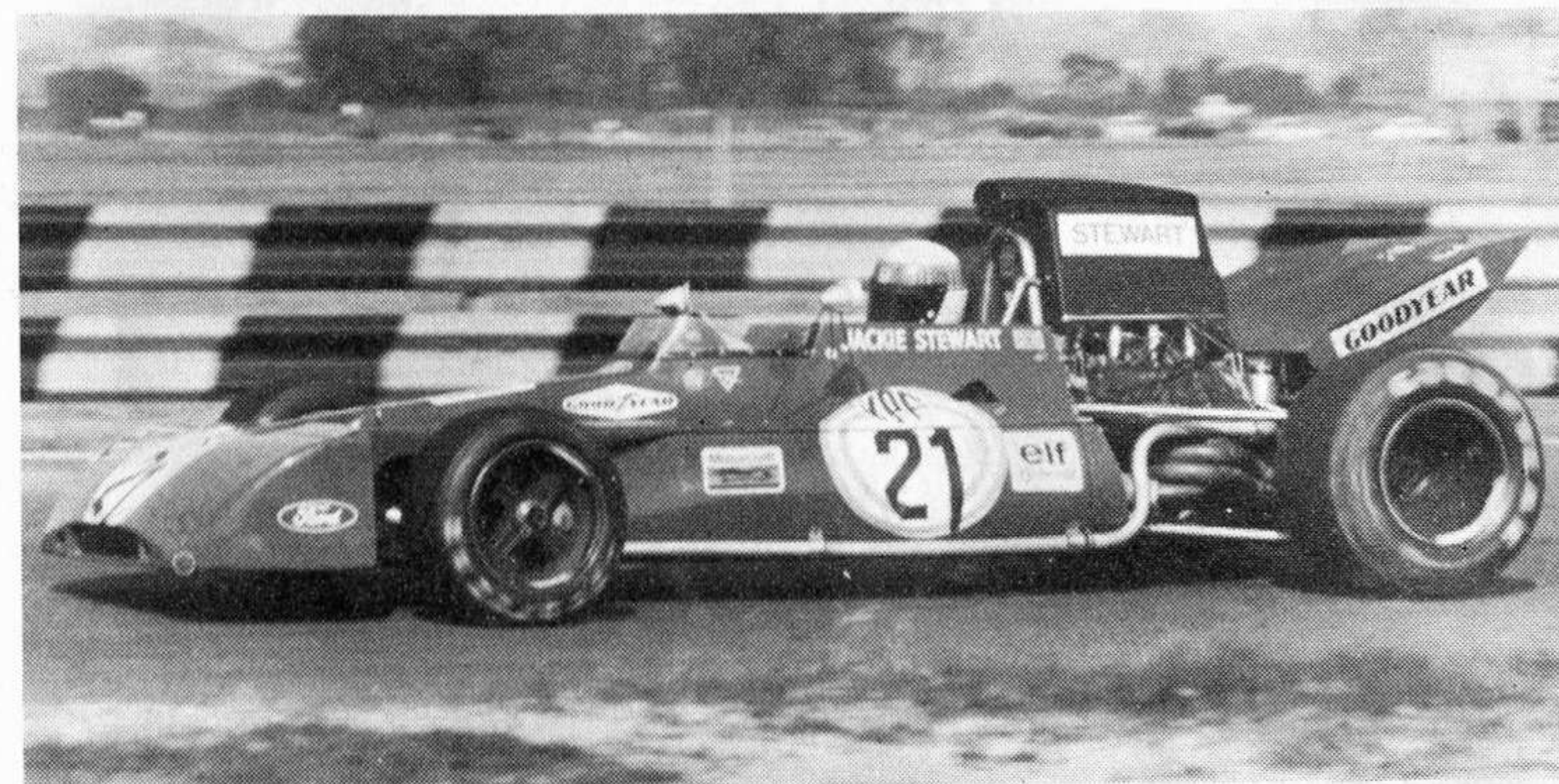
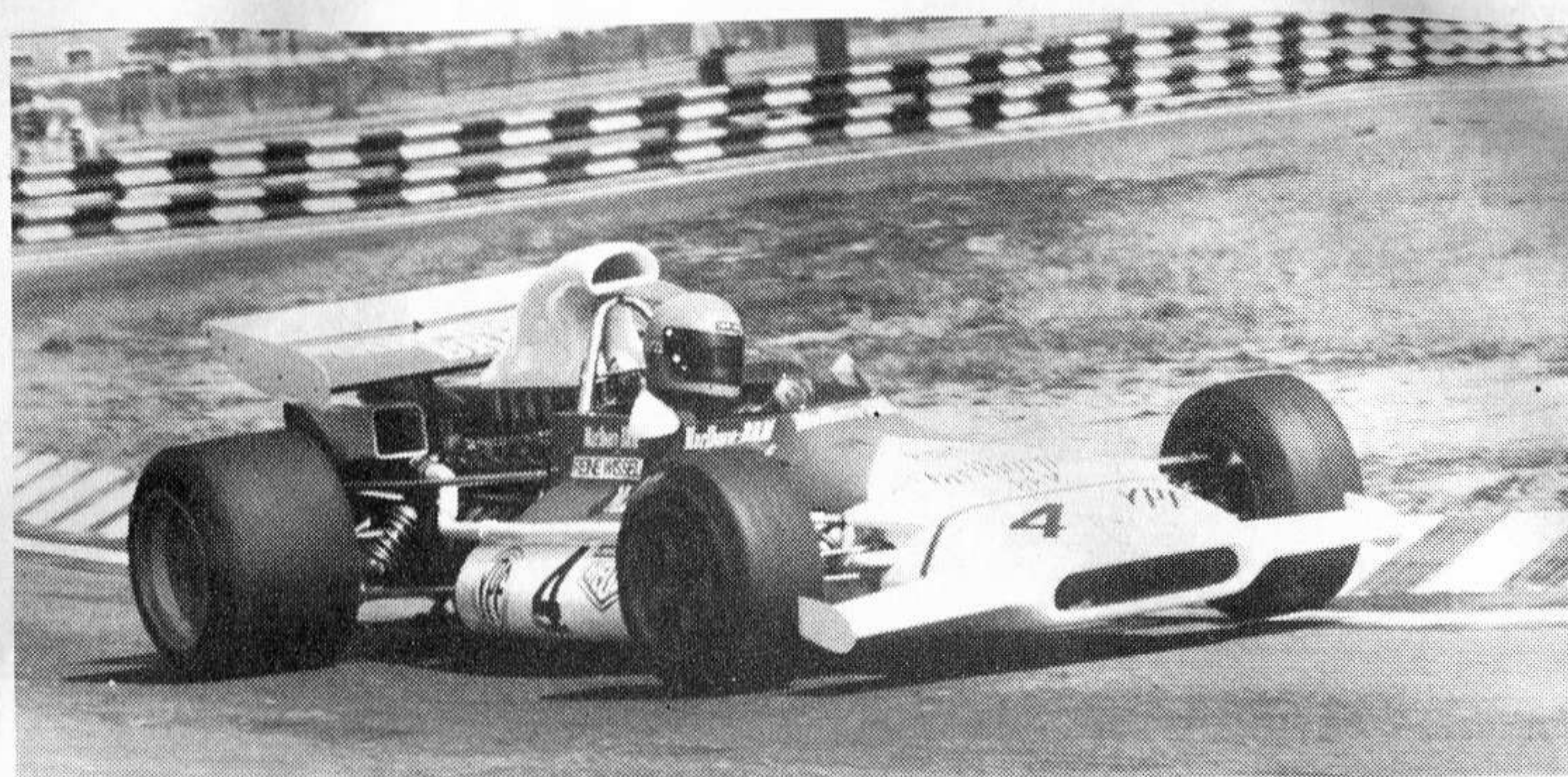
A sinistra, Ronnie Peterson è stato ombra in questa prima gara mondiale e giunta ad un ottimo quinto posto è magnifico secondo con la McLaren

Dall'alettone FIAT per le FERRARI, alle mutazioni di colore

# Ecco le



Qui sopra, la BRM-Marlboro P160 di Peter Gethin. A destra, sopra l'altro modello di BRM portato a Baires, la P153 di Wisell e (sotto), la Tyrrell-Ford vincitrice dello scozzese Jackie Stewart



le prove i motori hanno girato senza i limitatori di regime ed hanno toccato i 12.800 giri.

Le BRM non erano differenti da quelle viste al Paul Ricard il giorno della presentazione ufficiale della squadra Marlboro, salvo che per delle prese d'aria dinamiche fisse poste direttamente sulle ruote aventi forma di orecchia e destinate al raffreddamento dei dischi dei freni. C'erano tre P.160 che sono state destinate a Soler-Roig, Gethin e Ganley, con Marko e Wisell aventi le 153.

La LOTUS aveva le stesse macchine della passata stagione con l'unica novità del funereo colore e con qualche modifica alle soluzioni aerodinamiche destinate a convogliare aria all'alimentazione, oltre che alla stabilità posteriore. Sono stati provati due differenti tipi di tunnels sopra l'aspirazione e due diversi tipi di alettone, entrambi molto larghi, con uno dotato di una specie di grande paratia laterale da ambo i lati. Lo spostamento all'interno, tra le gambe del pilota, di uno dei due contenitori antiincendio, è l'altra novità della Lotus.

Niente di particolare sulle SURTEES salvo anche per loro talune ricerche aerodinamiche atte a favorire la alimentazione. La macchina nuova che Surtees sta costruendo sarà forse provata in Sud Africa ma non dovrebbe correre prima di maggio.

Parecchie novità alla MATRA che ha cambiato le sospensioni pur conservando gli schemi conosciuti. Ne avete viste le foto nel numero scorso di AUTOSPRINT. Sono stati variati i punti di attacco ed Amon dice che forse vanno meglio ma che non ha avuto il modo di effettuare prove approfondite e quindi non può pronunciarsi. La presa d'aria sull'alimentazione — di cui la Matra è antesignana — è stata allungata con una appendice posteriore rastremata e dotata di una grigliatura che permette di evacuare la pressione che si può creare in questo tunnel. Poiché questa presa d'aria raccoglie anche i vapori d'olio, una tubazione collegata ad una piccola pompa elettrica posta sulla testata di sinistra serve a recuperare gli eventuali depositi oleosi. Il muso della vettura è stato ridisegnato e presenta ora una depressione centrale. Il telaio è lo stesso del 1971 mentre il motore è stato migliorato lavorando soprattutto sui condotti di aspirazione e scarico.

Le BRABHAM sono apparentemente uguali a quelle dello scorso anno, ma la BT34 è stata dotata di una nuova parte superiore dell'abitacolo, più avvolgente, e di una sospensione posteriore ridisegnata per ridurre la carreggiata. L'altra è la BT33 ritoccata. Entrambe erano dipinte coi colori bianco con decorazioni gialline perché questi sono i colori di Reutemann e per avere anche la seconda macchina nello stesso stile.

# F. 1972

Le TYRRELL sono esattamente quelle della fine stagione scorsa senza alcuna modifica nemmeno in aerodinamica, tanto più che su questo percorso la penetrazione non è tanto importante.

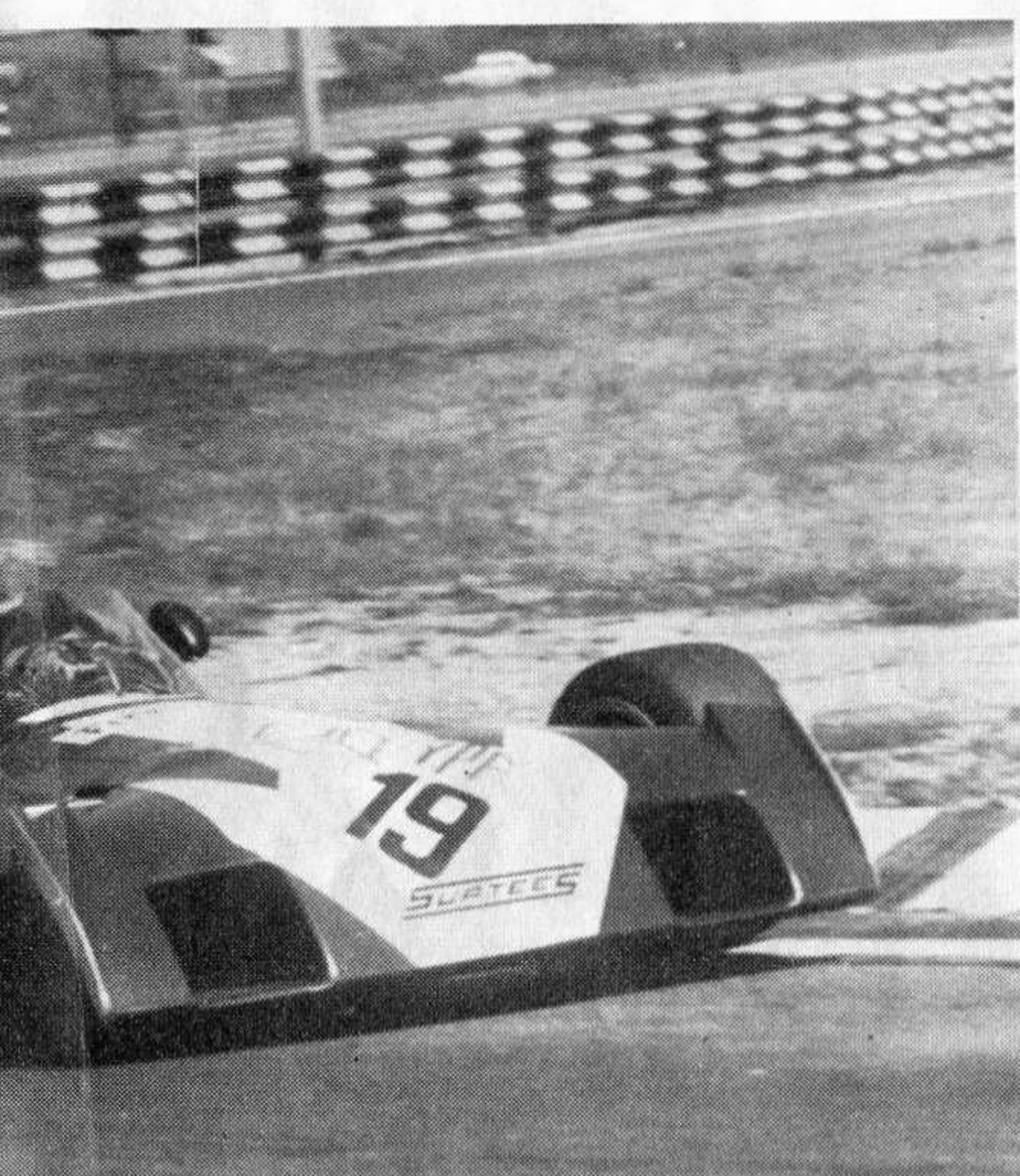
Le MARCH erano quelle presentate recentemente, con la enorme gobba dietro al pilota che decisamente non è bel-

la da vedere ma che pare funzionale.

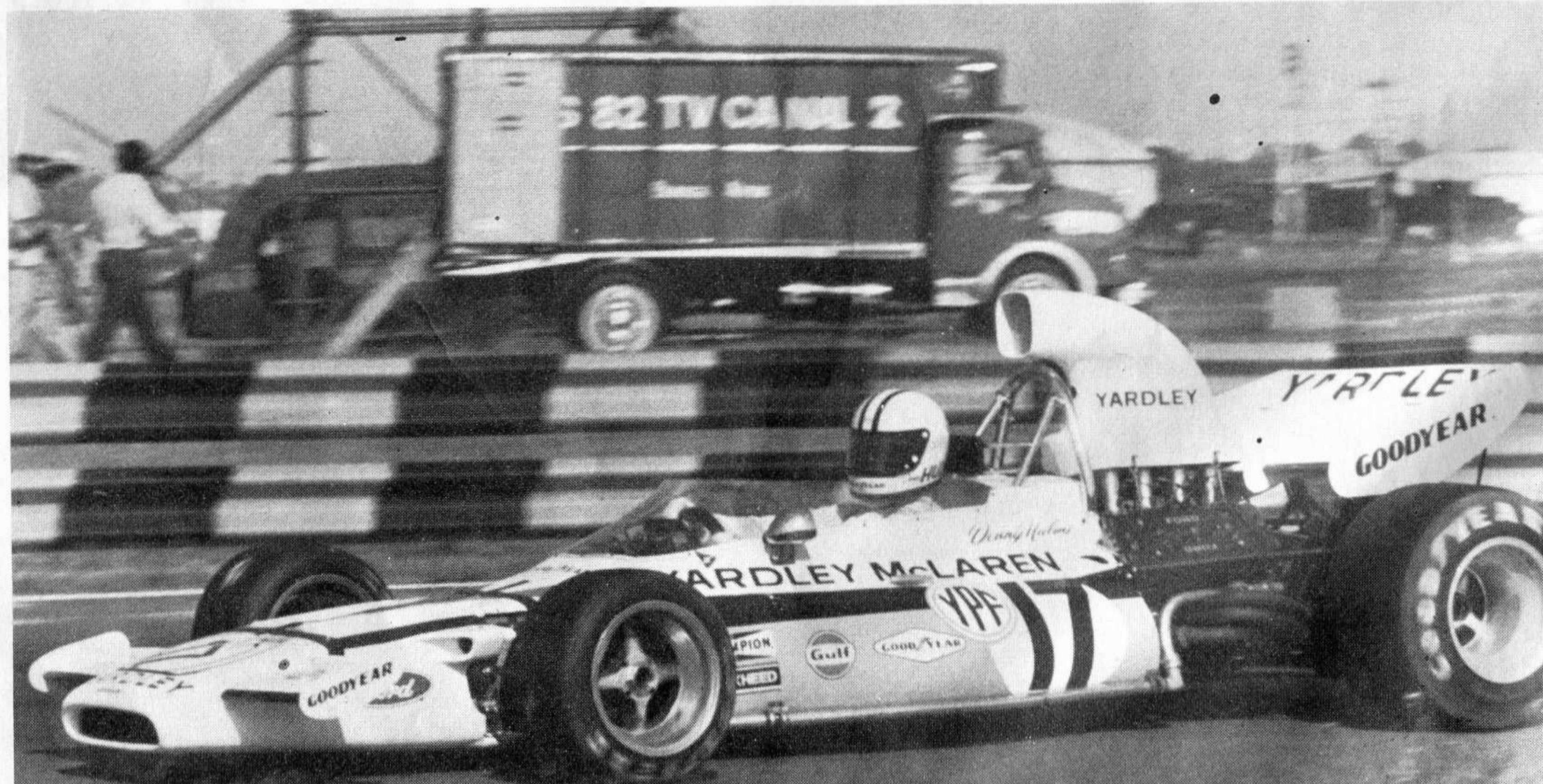
Unica novità alla McLAREN è il colore, uguale a quello che avevano l'anno scorso le BRM visto che lo sponsor è la Yardley. Stanno facendo una macchina nuova che però sarà pronta soltanto a stagione inoltrata dato che hanno molti impegni con le Can-Am e Indianapolis.



A sinistra, la Lotus JPS di David Walker e di Emerson Fittipaldi. Il brasiliano è stato fra i protagonisti. Sopra, la Matra MS120c di Amon si è fermata quasi subito dopo il via, ma Chris già dalle prove non era soddisfatto dell'assetto



Il pilota delle March 721, un poco in sopra, la Surtees «intermedia», la TS9a, di Reutemann. A destra, il «vecchio» Hulme con il M 19 davanti alle due Ferrari





Capovolti dai tecnici della GOODYEAR  
i tempi di allenamento a Buenos Aires

# Il leone REUTEMANN

DALL'INVIATO

**BUENOS AIRES** - Due sessioni qualificative, precedute da una sessione di prove libere il giovedì, erano previste a Buenos Aires. Le macchine erano praticamente arrivate tutte il mercoledì sera e sono state preparate nella giornata di giovedì. Non è scesa in pista soltanto la Matra perché in Francia si erano accorti che un certo ingranaggio che serviva contemporaneamente alla distribuzione e alla pompa dell'acqua era di fabbricazione difettosa, e quindi doveva essere sostituito per non provocare possibili guai grossi.

Questo lavoro ha impedito al-

eliminarlo dato che i problemi delle temperature erano i più urgenti da risolvere. Infatti la sua macchina ad un certo punto ha praticamente sputato fuori tutta l'acqua e così ha dovuto fermarsi.

Il venerdì, nelle prove ufficiali, sono stati tutti in pista. Le Ferrari avevano tutte i musetti corti e non hanno avuto nessun problema particolare, permettendosi così di effettuare i soliti esperimenti preliminari di controllo della tenuta di strada nelle varie condizioni. Pescarolo ha effettuato soltanto pochi giri perché si è accorto di aver una gomma che stava sgonfiandosi, ma poi anche dopo la sostituzione ha constatato

problemi di accensione, almeno secondo le loro versioni.

Peterson era stato colpito da un accesso di febbre dovuto probabilmente agli sbalzi di temperatura derivanti dai troppo repentini sbalzi tra i locali condizionati e aria libera infuocata, e così ha girato pochissimo. Le Lotus avevano effettuato prove con l'alettone posteriore normale e con quello dotato delle parti verticali laterali molto larghe. Alla fine Amon era molto contento della sua Matra per quanto riguardava il motore ma non troppo della tenuta di strada che era approssimativa non essendoci stata la possibilità di provare a fondo la macchina prima.

Il sabato si è visto come alla Goodyear avessero pensato a qualcosa di speciale per far fare dei tempi di qualificazione eccellenti ai loro piloti e si sono notate molte manovre da parte di molta gente per poter avere queste gomme. Tra l'altro ciò ha provocato una certa discussione da parte di Williams dato che la macchina di Pescarolo non aveva avuto anche lei queste gomme. Naturalmente la necessità di fare i tempi ha obbligato a una diversa sistemazione delle sospensioni in funzione delle gomme diverse, e quindi quelli che hanno usato l'artificio sono stati costretti a un doppio lavoro di messa a punto.

Tutto regolare salvo il fatto che Chris Amon ha dovuto fermarsi quasi subito per il blocco del cambio. Peterson era stato guarito dalla febbre con energici medicinali e così ha potuto girare bene ottenendo il miglior tempo nella prima sessione della giornata.

Le cose eccitanti si sono prodotte come al solito nel finale e si è visto come le famose gomme speciali Goodyear fossero veramente eccellenti dato che tutti quelli che ne disponevano hanno potuto camminare forte. Mentre stava tentando di ottenere un buon tempo Andretti ha avuto la disavventura di perdere un tubo di scarico e così si è dovuto fermare. Ad ogni modo quelli che avevano le Firestone non hanno potuto far molto avendo come obiettivo la messa a punto delle macchine con le gomme da usare poi in corsa.

Tra quelli della Goodyear si è posto in luce il solito Stewart ma, tra la compiaciuta sorpresa di tutti, anche Reutemann confermando le sue qualità naturali e l'affinamento che deriva dalle sue stagioni europee ha fatto vedere cose bellissime ottenendo poi alla fine il miglior tempo assoluto. Peter Revson anche lui è stato eccellente, e così sulle prime due linee dello schieramento di partenza sono andati quattro «piloti-Goodyear».

Alla fine delle prove alla Ferrari hanno cambiato il motore sulla macchina di Andretti che aveva quello usato per tre giorni e si è visto che anche molti altri hanno provveduto alla sostituzione. Unica cosa da segnalare è che le BRM, in mancanza di un pilota di effettivo primo piano, non andavano tanto forte e che i loro problemi di temperatura erano superiori a quelli degli altri.

f. l.



Rimessa a nudo, ecco la scocca delle Tecno Formula 1 in attesa di ricevere i nuovi serbatoi. Dopo la modifica, la F.1 bolognese rientrerà nei 110 centimetri previsti. Nella foto è in evidenza la compattezza del telaio, a traliccio, che termina alle spalle del pilota col motore portante

## L'(assente) TECNO a caccia di motoristi

Dopo la disavventura «regolamentare» riguardante le misure di larghezza della scocca, e dopo le disavventure «meccaniche» culminate con un abbassamento della pressione dell'olio a Vallenga, i fratelli Pederzani si sono rimessi alacremente al lavoro, naturalmente su due fronti.

Mentre Luciano sovrintende alle prove di banco del prossimo motore d'uso, Gianfranco ha provveduto a far rifare la parte centrale della scocca, cioè le due fiancate che superavano i limiti regolamentari. Com'è noto, la Tecno F.1 aveva la scocca distinta in tre parti: una centrale, con l'abitacolo, che è rimasta intatta; una zona «vuota», di una decina di centimetri, che fungeva da parte deformabile e contemporaneamente da canalizzazione per l'aria di raffreddamento dei radiatori olio; ed una scollatura contenente i serbatoi, uno per lato. Ora, la zona vuota è scomparsa, e tutta la monoposto appare più stretta. Sono stati rifatti fianchi ed anche la forma dei serbatoi, che hanno richiesto nuovi stampi. Naturalmente, si è provveduto a spostare i radiatori olio, che così com'erano messi prima, fra le altre cose, non si raffreddavano a sufficienza, anche perché venivano investiti dall'aria già riscaldata per essere passata attraverso i radiatori dell'acqua.

Tutto questo ha comportato un notevole ritardo nella preparazione della macchina, ed infatti Galli è rientrato invano precipitosamente l'altra settimana dall'Argentina, poiché la Tecno non era ancora pronta. Ed infatti Galli è poi risalito su un aereo andando a Datona per proseguire con i

pare certo che i problemi con l'olio non si ripeteranno, anche se i motori provati al banco non sono ancora immuni da rotture. Piuttosto, l'impegno con la F.1 è talmente pressante che alla Tecno hanno un po' trascurato di pensare al F.2. Il motore è già praticamente pronto, con un nuovo albero motore ed altre novità che lo differenziano nettamente sia dal BDA da cui deriva sia dagli FVC che

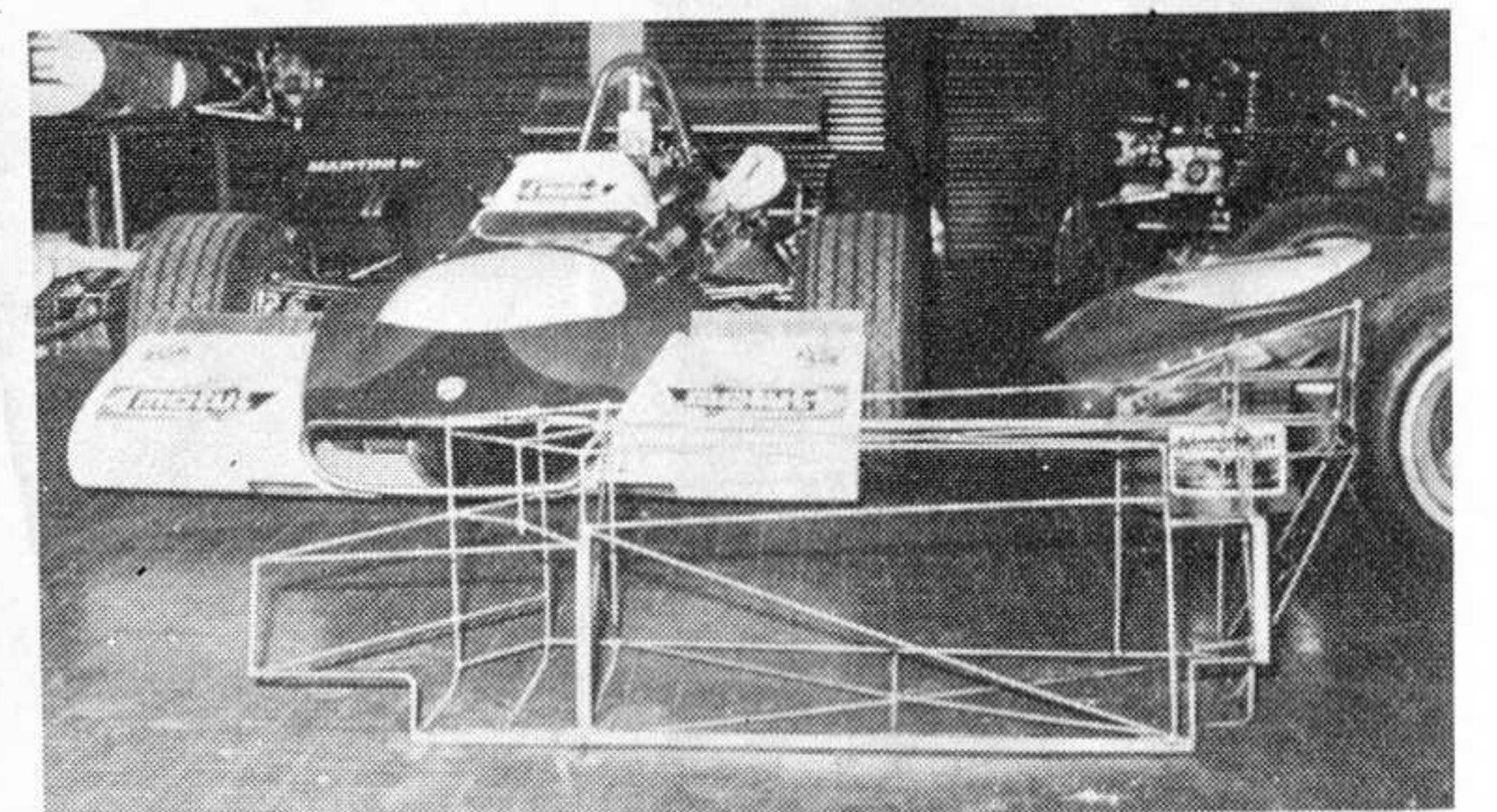
4 TECNO Racing team auto sportiva  
5 Per prossimi programmi sportivi si assumono meccanici motoristi esperti. Esigenti capacità provata e referenze. Indirizzare richiesta scritta via Cavalieri Ducati 7-7 40100 Bologna  
6 62350  
7 TRAPANISTA foratura e barenatura

Questo annuncio è apparso domenica scorsa nella pagina di offerte di lavoro del quotidiano bolognese: è forse sintomatico della «fretta» che ha pervaso la Tecno, dopo che per montare il primo 12 cilindri — pare — siano stati impiegati quattro mesi. O forse nasconde una «defezione» importante?

la Cosworth può fornire (a parte i cinque esemplari BDA che la casa di Northampton darà alle case ufficiali). Si tratta solo di metterlo insieme, ma pare che alla Tecno siano tutti molto impegnati (giustamente) per assolvere nel migliore dei modi il loro impegno con i conti Rossi.

Nel frattempo, la Formula 1 riveduta e corretta, con un nuovo motore, è stata collaudata lunedì 24 a Modena da Galli, dopo di che — fino alla fine

Questa (sotto) riprodotta con tondino, è la sagoma di uno dei nuovi serbatoi preparati per la Tecno F.1. Si tratta di quello destro. Come si vede, si è cercato spazio in senso verticale



compagni i collaudi Alfa in vista della 6 Ore del 6 febbraio prossimo.

Alla Tecno pare comunque che non esistano eccessivi problemi. La nuova scocca è quasi pronta, ed anche i motori ci sono. La rottura di Vallenga non ha creato drammi, anche perché si trattava della prima unità assemblata, quella che aveva fatto tutti i collaudi e quindi piuttosto stanca. Dopo i rifacimenti delle pompe e le correzioni ai circuiti di lubrificazione,

della settimana — la équipe della Tecno sarà a Vallenga. Sembra comunque certo che in Sud Africa, il 4 marzo, ci sarà solamente una monoposto pronta. La guiderà Galli, e Yorke pare d'accordo su una soluzione in questo senso, che quindi non creerebbe «drammi» in seno alla squadra Tecno-Martini. Le difficoltà della F.1 intanto si ripercuotono sulla preparazione della monoposto F.2 per Fontanesi, il cui motore è ancora in alto mare.

### L'altalena dei tempi di prova

PILOTA	VETTURA	VENERDI'	SABATO
Carlos REUTEMANN	Brabham-Ford BT34	1'14"71	1'12"46
Jackie STEWART	Tyrrell-Ford	1'13"93	1'12"68
Peter REVSON	McLaren-Ford M19	1'14"51	1'12"74
Denis HULME	McLaren-Ford M19	1'13"56	1'12"99
Emerson FITTIPALDI	Lotus-Ford 72	1'14"32	1'13"28
Clay REGAZZONI	Ferrari 312 B2	1'14"13	1'13"28
Francois CEVERT	Tyrrell-Ford	1'14"77	1'13"39
Jackie ICKX	Ferrari 312 B2	1'13"50	1'13"72
Mario ANDRETTI	Ferrari 312 B2	1'13"98	1'13"61
Ronnie PETERSON	March-Ford 721	1'16"24	1'14"06
Tim SCHENKEN	Surtees-Ford TS9a	1'14"70	1'14"17
Chris AMON	Matra-Simca MS 120c	1'14"28	1'14"47
Howden GANLEY	BRM P 160	1'15"69	1'14"28
Andrea DE ADAMICH	Surtees-Ford TS9a	1'14"98	1'14"34
Henri PESCAROLO	March-Ford 721	1'16"11	1'14"49
Graham HILL	Brabham-Ford BT33	1'16"34	1'14"52
Reine WISELL	BRM P 153	1'15"07	1'14"52
Peter GETHIN	BRM P 160	1'16"04	1'15"11
Helmut MARKO	BRM P 153	1'15"53	1'16"45
David WALKER	Lotus-Ford 72	1'17"97	1'15"55
Alex SOLER-ROIG	BRM P 160	1'18"00	1'15"66
Niki LAUDA	March-Ford 721	1'16"54	1'15"92

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza.

la Matra di essere pronta per le prime prove, e così Amon ha potuto cominciare a girare soltanto nelle prove ufficiali del venerdì. Non ha provato nemmeno David Walker, la cui vettura non era pronta e nemmeno Wisell, perché alla BRM non sapevano esattamente quale macchina affidargli dato che da parte del signor Stanley non v'erano disposizioni.

I tempi delle prove del giovedì non sono stati molto bassi perché tutti avevano da prendere confidenza con la pista e soprattutto da provare soluzioni diverse. Andretti, poi, era appena arrivato dall'America e quindi è stato tenuto a riposo compiendo soltanto qualche giro nel finale.

Alla Lotus ha girato soltanto Fittipaldi, e non molto forte poiché aveva il compito di rodare i nuovi cambi di velocità, mentre alla Tyrrell si sono verificati problemi di temperature che hanno rischiato di far rompere il motore di Stewart, che così si è fermato ed è stato fermato anche Cévert per evitare che anche il suo motore si danneggiasse.

Peterson ha lamentato eccessivo sovrasterzo della sua March ma non ha potuto fare niente per

come ci fossero da regolare a fondo le sospensioni.

La Matra ha dovuto cambiare i rapporti che erano troppo lunghi anche se Amon aveva potuto fare un tempo abbastanza buono. Quasi tutte le macchine erano sovrasterzanti date le caratteristiche della pista. Sul finire della giornata, con le temperature che erano diminuite, tutti hanno tirato e così si è assistito alla solita «guerra degli ultimi venti minuti» culminata nel miglior tempo ottenuto da Ickx che si sentiva in forma e che non si è curato del fatto che Hulme lo seguiva e quindi profittava della scia della Ferrari.

A dieci minuti dalla fine Graham Hill è uscito di pista nella parte che precede il tornante prima delle tribune, e mettendo le ruote sull'erba ha rotto un braccio della sospensione posteriore sinistra. Nel corso di queste prove in sostanza la sorpresa è stata data dalla Matra di Amon e dalla Surtees di De Adamich che hanno marciato molto bene. Gethin non ha potuto far molto avendo rotto il motore quasi subito, e anche le Tyrrell non sono state in pista molto, essendosi ripetuti taluni