

Pare che Jacky Ickx, appena rientrato dall'Argentina dopo aver partecipato senza particolare «grinta» alla 1000 Km di Buenos Aires, abbia spedito un telegramma a Maranello, ancora prima di arrivare in zona Fiorano per il test della rinnovata F.1 destinazione Gran Premio. Nel telegramma del pilota belga si sarebbero espressi alcuni preoccupati allarmi per la prestazione della sorprendente Lola a Baires. Ickx sarebbe stato preoccupato, in particolare, dalle qualità velocistiche messe in mostra dalla gialla macchina di Bonnier e soci che, pur accusando la freschezza di realizzazione, si era inserita autorevolmente nel pronosticato duello Ferrari-Alfa.

A parte la ripresa in accelerazione, qualità intrinseca del motore 8 cilindri Cosworth tipo F.1, aveva suscitato scalpore quel ri-

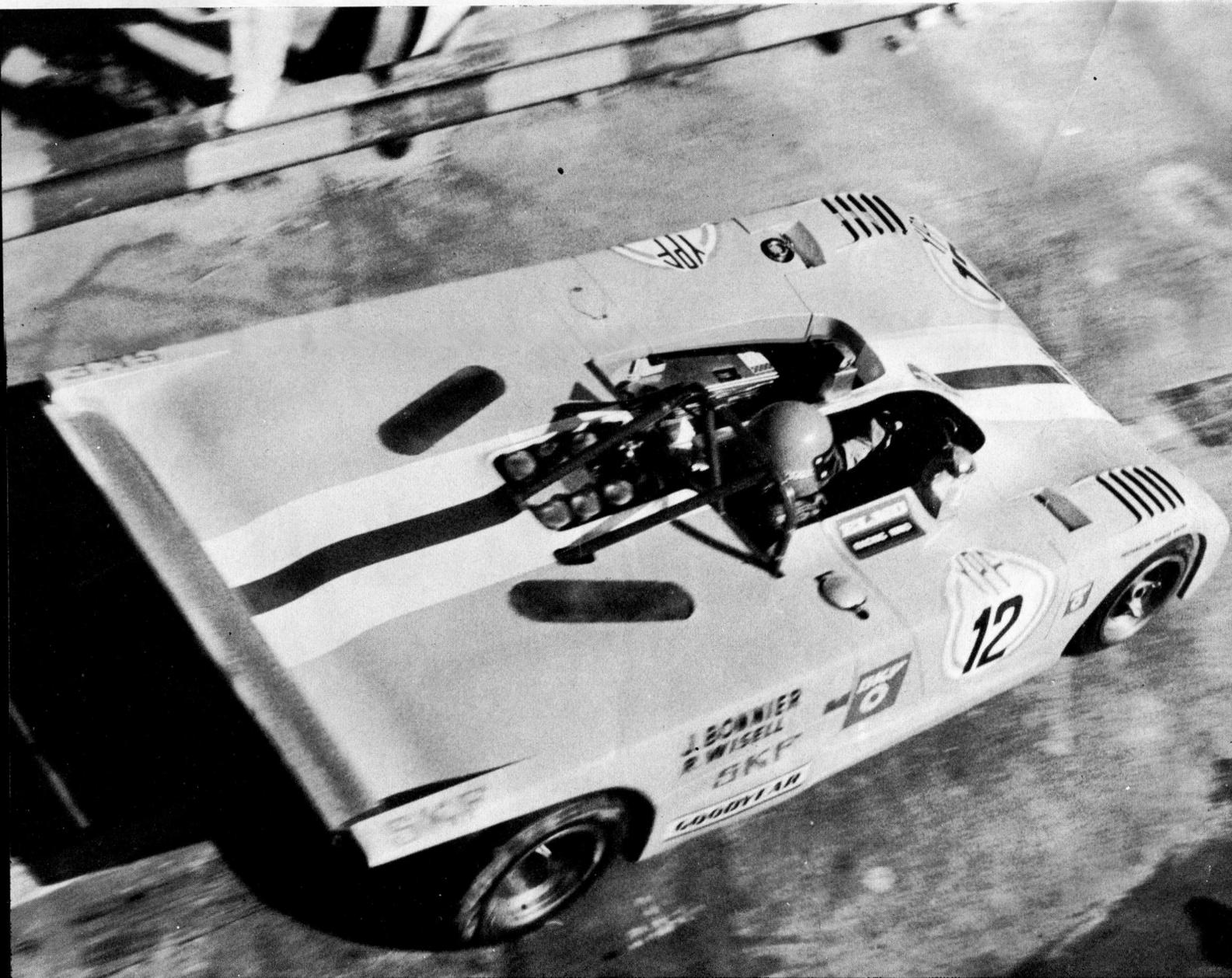
# La LOLINA di Ferrari

la necessità di certi irrigidimenti dei suoi telai leggeri soggetti a fenomeni torsionali che gli avversari non conoscono.

La prima fase della stagione, con la prova di appello di Daytona, ci dirà se le nostre Case e i nostri tecnici ce la faranno a mantenere la sfida in limiti nazionali o se dovranno accedere alle soluzioni proposte in questo caso dagli inglesi i quali, ora che hanno disponibile anche per le vetture speciali sport un motore di adeguata potenza come il Cosworth serie II, possono impensierire un po' tutti, compresa quella 312 Ferrari biposto che l'anno scorso sembrava il non plus ultra di una impostazione tecnica d'avanguardia (come «piccolezza» e peso ridotto) pur se non giungeva ai limiti Porsche.

Se la sfida con le neorivali in-

Se l'attacco delle mini 3 litri inglesi dovesse diventare più serio dopo il «test» in Argentina non è da escludere che anche a MARANELLO ci si orienti verso un 312 più «piccolo»



La Lola-Cosworth T280, la Sport di cui si parla. Leggera, compatta, con una sezione frontale molto ridotta (è la più stretta delle Sport 3 litri) ha messo in subbuglio, con la sua prestazione di Buenos Aires, gli uffici tecnici delle altre Case impegnate nel Mondiale Marche. Nella foto, Reine Wisell, che l'ha ottimamente condotta a Buenos Aires

sultato del cronometraggio di velocità istantanea sul tratto più veloce che, secondo le cellule dell'organizzazione, aveva dato a vantaggio della Lola di Bonnier-Wisell 6 chilometri di velocità massima sulla Ferrari. Inoltre, come hanno mostrato i cronologi da noi analizzati nel numero scorso, non solo la prima delle due Lola ma anche la seconda, quella di Larrousse-Craft, si è aggiudicata il giro più veloce.

## Nemmeno un metro

Se chiedete però ai tecnici della Ferrari mostrano di non credere troppo a questa maggior velocità di punta. «Io so che abbiamo fatto un controllo quando

Peterson e Wisell si sono trovati insieme — spiega l'ing. Caliri — e nessuno guadagnava un metro all'altro in velocità. Anche se l'uno usciva dalla scia e passava avanti, non rubava poi un metro al rivale». Però il giovane ingegnere catanese, che ora ha la responsabilità delegata del Reparto sport-prototipi della Ferrari per il mondiale Marche '72, non sottovaluta la macchina che Bradley ha presentato in poche settimane «mettendo a frutto tutta l'esperienza dei prototipi due litri». Così come farà la Chevron, attesa al debutto di Sebring con la sua tre litri (sempre motore Cosworth).

A proposito della Lola T280 erano corse voci su una sua irregolarità di dimensioni. Si era detto che fosse più stretta. Come è noto, rispetto al 1971 le

tre litri ora chiamate sport hanno dovuto aumentare le dimensioni abitacolo e quindi allargarsi. Ma si è trattato di una errata interpretazione delle prime notizie affiorate. In realtà la Lola 3000 non è più stretta come misure regolamentari, è semplicemente più stretta di CARREGGIATA posteriore, circa 10 centimetri, e in questo non c'è alcuna prevaricazione regolamentare.

## Più piccola più veloce

È una diversa tecnica. Con la esperienza dei due litri gli ingombri sono inferiori a quelli delle rivali italiane e quindi ne risulta una macchina più piccola. Il che equivale, a parità di pro-

filatura, ad una maggiore velocità a favore della macchina più piccola.

Questa risultanza comparativa lascia un dubbio-chiave: come mai i costruttori stranieri, dai tedeschi della Porsche con la loro famosa bicicletta 908 mk/003, per finire appunto ai realizzatori della Lola e della Chevron, riescono a battere una strada così avanzata sia sotto l'aspetto degli ingombri che dei pesi rispetto agli italiani? La 312 P (che Ferrari non vuol sentire denominare PB) nonostante la «svolta» che ha significato per Maranello, rispetto a precedenti abitudini di ingombro, non è ancora ai vertici contratti delle rivali; così come l'Alfa Romeo, nonostante il gran uso di leghe speciali al titanio ed alluminio, non riesce a rientrare in pesi competitivi, con

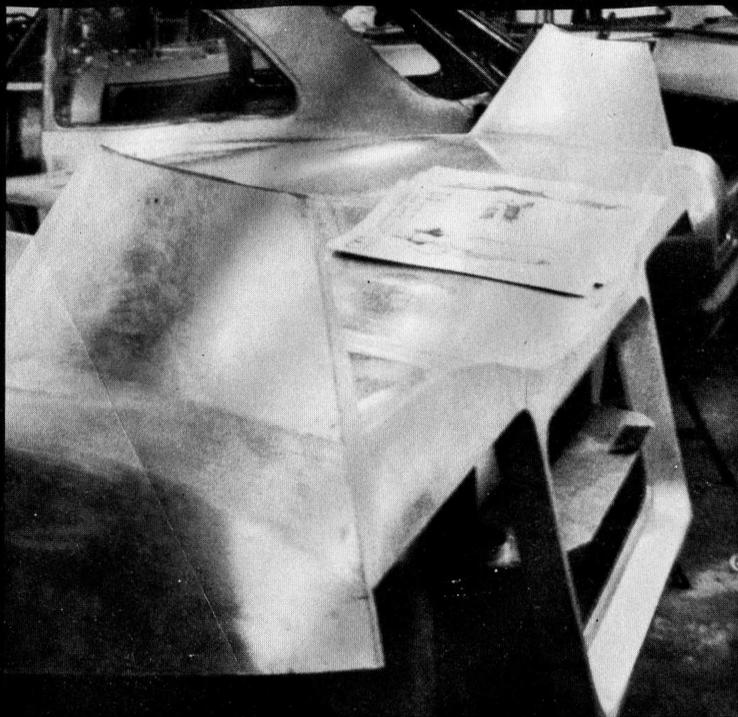
glesì si complicasse, c'è da pensare che non è escluso da parte dei tecnici di Maranello un rapido aggiornamento dei propri indirizzi e l'orientamento verso soluzioni ancora più ridotte.

## Monoposto matrimoniale

Battere cioè la strada delle «LOLINE», adeguandosi così, compiutamente, a quella felice definizione-«battuta» di Enzo Ferrari, che invece costituiva come sempre una efficace sintesi per una scelta tecnica che egli prevedeva necessaria nell'evoluzione del campionato Marche attuale: quella delle «monoposto matrimoniali».

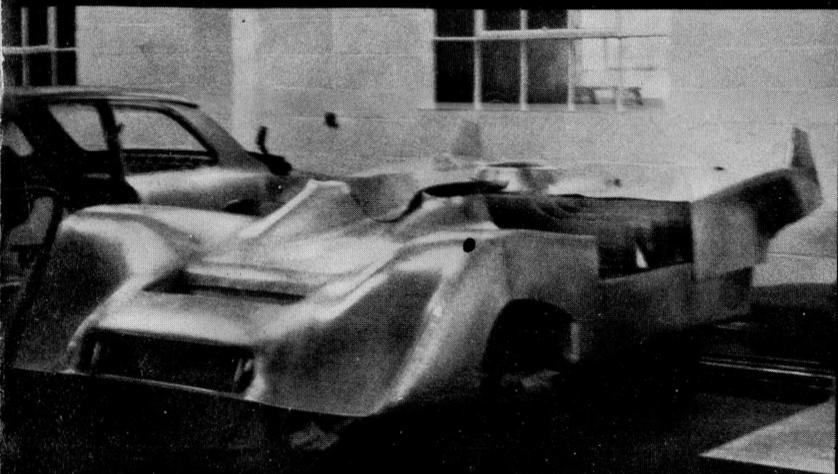
Marcello Sabbatini

Spunta un'altra SPORT  
all'orizzonte del «mondiale»

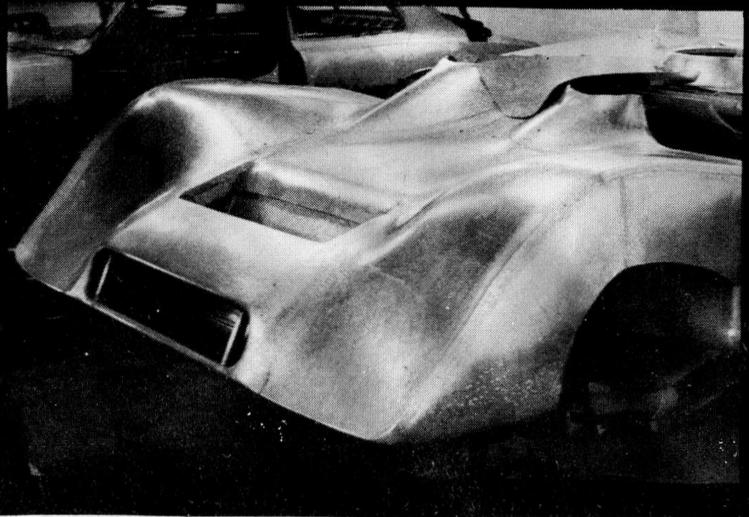


Sorpresa in allestimento, in mezzo a scocche di vetture di serie, ecco la sezione di coda della Mirage-Gulf di prossima uscita. Si notano le due pinne verticali poste all'estremità della coda. La Mirage '72 avrà un motore Cosworth-DFV, e debutterà a Sebring

# Non è più un MIRAGGIO la GULF 3000



Sopra, una vista d'assieme della Mirage 3 litri, la cui carrozzeria è per ora in alluminio in attesa degli stampi in plastica. La linea della fiancata ricorda quella della Ferrari 312 PB. Sotto, un dettaglio della parte anteriore con l'alloggiamento del radiatore acqua. Si nota anche come l'abitacolo abbia due carenature. In un secondo tempo, potrebbe montare il dodici cilindri Weslake



Folklore a Balcarce, durante le cerimonie che hanno «movimentato» l'inaugurazione del nuovo impianto dedicato a Fangio. L'affluenza è stata tale che sono sorti problemi per il deflusso degli spettatori



Folklore e, naturalmente, belle ragazze, secondo una tradizione ormai radicata sui circuiti. Nella foto sopra, una miss comodamente appollaiata su un sedilo saldamente fissato guarda la folla



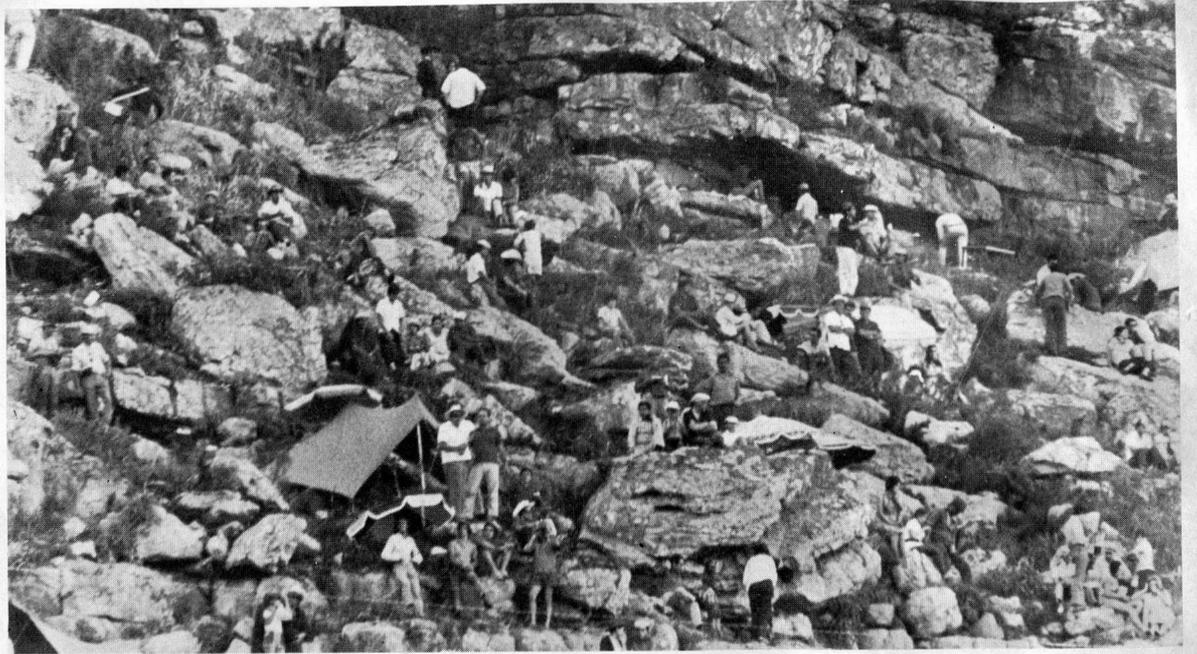
Sopra, non bisogna equivocare con quel cartello piazzato davanti alla bella «miss eleganza». Sotto, due delle graziose ragazze addette alla «degustazione» delle bibite. E voi non le degustereste?



In una coreografia da coloratissima sagra paesana, ecco le immagini della gara-battesimo dell'AUTODROMO nella città natale di MANUEL FANGIO

L'inaugurazione dell'autodromo di Balcarce è stato, a dir poco, un avvenimento nazionale nel paese natale di Juan Manuel Fangio. Tutta la cittadina ha cominciato ad andare in agitazione già dai giorni precedenti la gara di Baires, subito dopo la quale i piloti e le macchine restare in Argentina avrebbero raggiunto l'autodromo appena costruito. I compaesani del cinque volte campione del mondo erano pieni di entusiasmo, e tutta la cittadina si è data da fare per alloggiare e sistemare alla meglio piloti e accompagnatori, senza tralasciare naturalmente la parte folkloristica della accoglienza. Veramente, gli abitanti di Balcarce sono giustamente fieri del loro autodromo, infatti, oltre ai contributi della Provincia, del Governo e della stessa municipalità di Balcarce, gli abitanti hanno provveduto a sottoscrivere oltre 4000 azioni per coprire il costo dell'impianto. Il quale, oltre che essere molto ben fatto, ha anche una particolarità: quella di essere il primo autodromo dedicato ad un pilota ancora in vita, il più bel « monumento » che un uomo come Fangio potesse desiderare.

# Correre per FANGIO

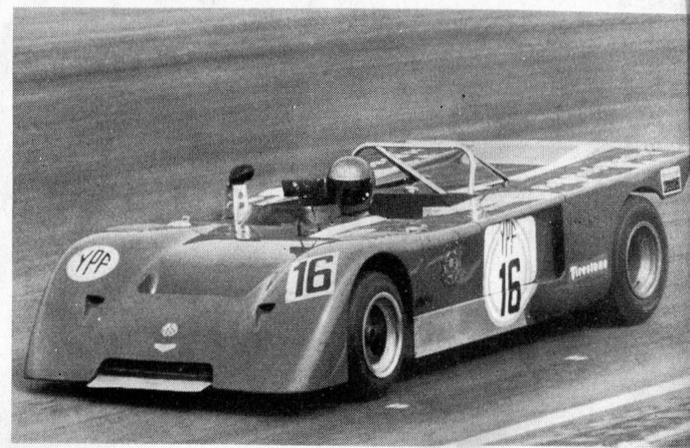


Una delle caratteristiche dell'autodromo di Balcarce è la sua felice ubicazione dal punto di vista della visibilità per il pubblico che vediamo accampato sui contrafforti rocciosi da cui si domina la pista

anche sbagliando (come FACETTI) i conti della benzina



Sopra, le vetture si apprestano a compiere il giro di ricognizione dietro la Mercedes di Fangio e Villorresi. Sotto, Carluccio Facetti e Giovanni Alberti se la ridono prima della corsa, nei già attrezzatissimi boxes di Balcarce. Dopo la gara saranno ancora più felici



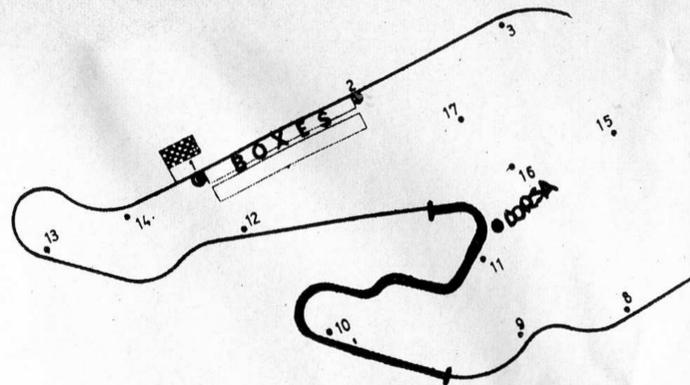
A sinistra, Facetti torna sconsolato ai boxes dopo che (sotto) aveva dovuto sostare per rifornire, gli mancavano almeno 20 litri. Poi la sua Alfa si è fermata sul percorso, perché anche la benzina aggiunta non è bastata. Sopra, la B 19 del vincitore Hine



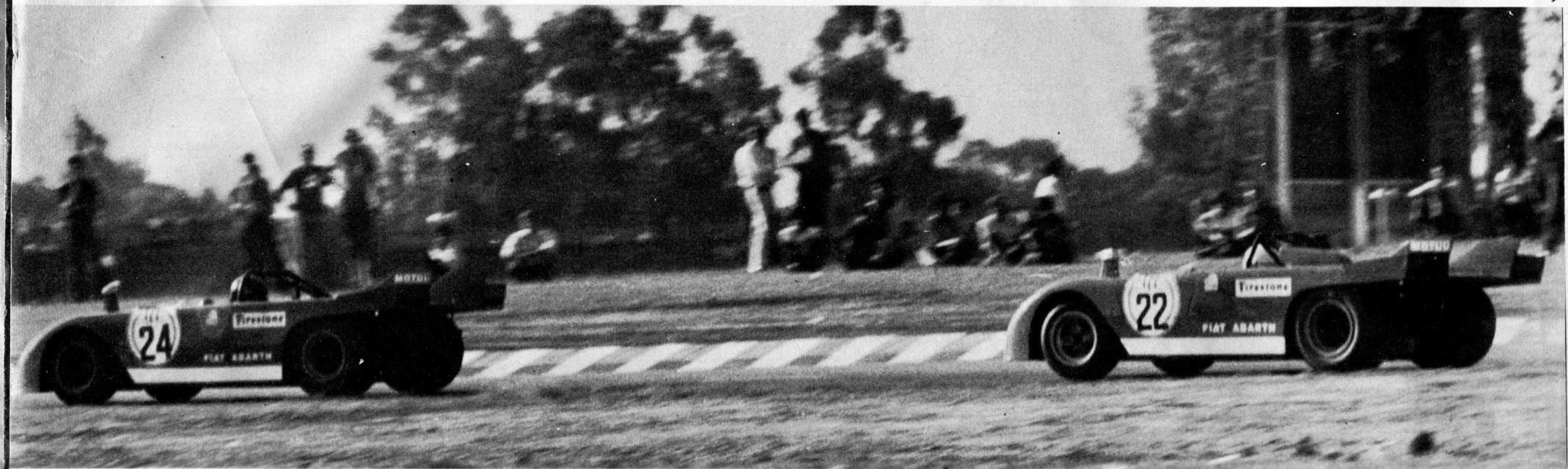


Sopra, Merzario al box dell'Abarth, dopo il suo primo fantastico turno di guida, riferisce ad Osella sullo stato della macchina. Merzario è stato velocissimo specialmente nella parte mista del tracciato. Sotto, eccolo seguire da presso Quester sulla «gemella» n. 24

Una significativa  
risultanza  
dai tempi della  
1000 KM. argentina

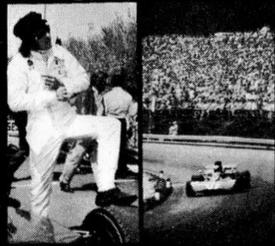


# Sul «misto» di BAIREES ANDRETTI il migliore (e MERZARIO più veloce di ICKX)



**C'è anche questo**

Il segreto di Stewart



su **AUTO  
SPRI  
NT  
71**  
numero speciale  
1000 LIRE

Il circuito di Buenos Aires ha una parte mista di curve e controcurve che è molto indicativa ai fini della tenuta di strada e delle qualità di manovrabilità (accelerazione, frenatura) di una vettura. Il settimanale argentino «Parabrisas Corsa» ha pubblicato una serie di rilevazioni cronometriche effettuate appunto in questo «misto» che sono molto indicative, oltre che per le vetture, anche per i piloti. Si nota infatti come il più veloce mediamente ed in assoluto sia stato Mario Andretti, seguito ad una certa distanza da Wisell. Infatti, su di un tempo così breve, 5 decimi di secondo non sono pochi. Poiché ANDRETTI è stato il secondo pilota Ferrari più veloce sul

## i « DIECI » più VELOCI nel « MISTO »

PILOTA	MARCA	Media	Miglior passaggio
Mario Andretti	Ferrari 312 P2	22"4	21"9
Reine Wisell	Lola T 280	23"	22"4
Arturo Merzario	Abarth 2000	24"	22"3
Jacky Ickx	Ferrari 312 P2	24"	23"
Brian Redman	Ferrari 312 P2	24"	23"1
Gerard Larrousse	Lola T 280	24"2	23"
Andrea de Adamich	Alfa Romeo 33-3TT	24"5	23"2
Rolf Stommelen	Alfa Romeo 33-3TT	24"5	23"4
Ronnie Peterson	Ferrari 312 P2	24"5	23"5
Clay Regazzoni	Ferrari 312 P2	24"8	23"3

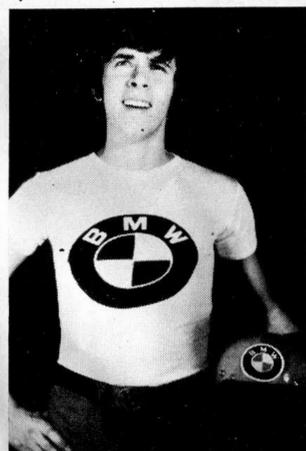
giro (1'59"51), ecco spiegato dove guadagnava rispetto agli altri. Interessante pure constatare come ICKX, il migliore dei ferraristi (il suo miglior giro è di 1'58"44, secondo tempo assoluto della gara), sia risultato soltanto quarto nel «misto», superato anche dal bravissimo MERZARIO, che in questo tratto sfruttava appieno le qualità di maneggevolezza della sua Abarth 2000. I meno veloci in questo tratto, poi, avranno evidentemente recuperato nel «veloce», evidenziando così quelle che sono le preferenze personali o le tendenze di stile. E' il caso di Peterson e Regazzoni, i cui tempi totali sul giro non risultano, come avrete letto, la settimana scorsa, disprezzabili.

## RICAMIFICIO AUTOMATICO BONFATTI

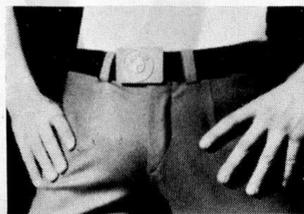
Richiedete oggi stesso, a mezzo cartolina postale, il catalogo illustrato che vi sarà inviato gratuitamente unitamente alla cedola per l'ordinazione. Le vendite vengono effettuate esclusivamente contrassegno senza alcun aumento dai prezzi sopraindicati (qualsiasi forma di pagamento anticipato verrà rifiutato).

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

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



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



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



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

# ARTURO il derubato

«Adesso  
aspetto  
BRANDS  
HATCH»

In redazione non è arrivato in mutandine. Così come lo hanno potuto «ammirare» sul lungomare di Mar del Plata mentre, con un dirigente Fiat argentino e il «nostro» Piccinini alias Attualfoto, smoccolava accanto alla 128 Fiat d'affitto bellamente alleggerita dai soliti ignoti made in Argentina di tutti i vestiti che gli incauti vi avevano lasciato, per «andare a fare un bagnetto» visto il caldo che c'era. E con i vestiti hanno preso il volo anche oggetti di Arturo Merzario, dalla catenina d'oro al portafoglio con 300 dollari e 200 mila lire in pesos.

Il più fortunato è stato Piccinini che ha salvato persino le macchine fotografiche rimaste sotto una camicetta. Solo la signora Merzario non ci ha rimesso nulla, perché la sua borsa se l'è portata dietro. In compenso ha fatto pesare la (immanicabile) rivincita femminile, quando il marito cercava di sminuire la perdita del mezzo milioncino. «Pensa se fosse capitato a me!» ipotizzava la graziosa compagna del pilota comasco.

Non è venuto in mutandine a trovarci, l'Arturo il Derubato, però quasi quasi voleva convincerci che non era apparso scandaloso finché non è tornato in albergo, perché i suoi slip sono presentabilissimi anche se non specificamente da bagno. Per fortuna in ogni modo, con l'aria che tira a Bologna per i campioni sportivi e con certi fotografi alla moda (nei tribunali), ci ha ripensato sulla dimostrazione. Invece non si è potuto sottrarre alla considerazione logica: «Come si fa nel 1972 a lasciare mezzo milione e macchine fotografiche in un'auto incustodita?»

«Sai... faceva un caldo e volevamo fare un tuffo, non c'era una cabina o un posto libero per spogliarsi. Mi danno solo per la catenina con la medaglietta e gli amuleti. Non l'ho mai tolta e proprio stavolta...»

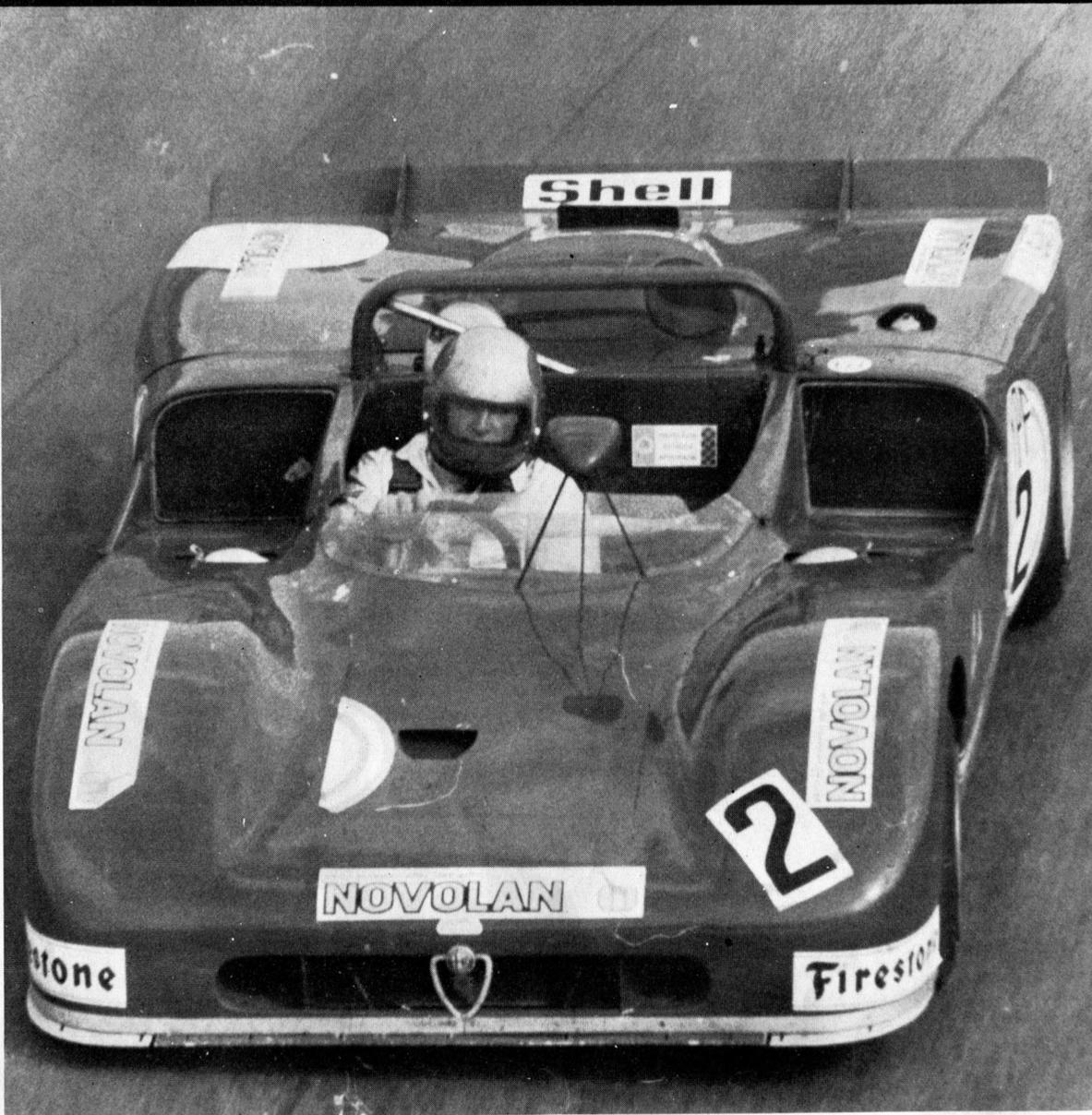
— Furto a parte, che ti ha fruttato comunque tanta popolarità, com'è che ti sei rimesso ad andare così forte con una macchina peraltro meno potente?

«La macchina, dici bene. Quando un pilota si sente sicuro della macchina che guida, rende al meglio. E poi devi considerare che Buenos Aires ha un bel «misto» e una due litri la puoi gettare ovunque in

Arturo Merzario (che inalbera anche lui, come Regazzoni, la pubblicità Astor) a Balcarce è stato più sfortunato che a Baires. Qui infatti non ha compiuto praticamente neppure un giro per guai di alimentazione. Sotto Carlo Facetti, beffato dalla mancanza di un po' di carburante



## Gli italiani che meritano



traiettoria, anche se bisogna dire che quest'anno tutto il percorso interno è stato allargato come sede stradale di un paio di metri risultando più agevole per le vetture potenti».

— Peccato però che le tue belle prestazioni siano state guastate dal risultato finale...

«Io sono soddisfatto. Osella ha fatto un bel miracolo comunque. Intanto non avevamo le gomme adatte, per quelle delle due litri ci sono stati divieti di sdoganamento. A Balcarce abbiamo finito sulle tele. Poi la rottura dell'albero o del cambio accaduta a Dini poteva succe-

dere anche a me. E' un problema dell'Abarth quel cambio così grosso. Io spero che entro un paio di mesi si riuscirà ad adattare l'Hewland e allora tutto andrà meglio. A Balcarce non avevamo ricambi ed è bastato un niente per metterci k.o. Pensa che Quester si è fermato per 300 lire, cioè il prezzo delle puntine dello spinterogeno. Però la più grossa è stata per Facetti, con quell'errore della benzina. Peccato per lui...».

— Tutto sommato, una esperienza soddisfacente.

«Certo, mi servirà. Specie per tutto quello che c'era dietro

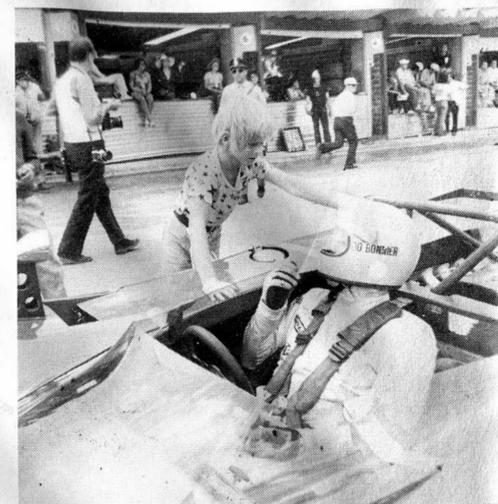
la mia prima esperienza argentina».

— E adesso?

«Adesso debbo vedere a Torino cosa c'è da fare anche per la F. Italia. Sono passato a Maranello ma non ho trovato nessuno. Chi è in Argentina, chi sta poco bene. Io aspetto sempre, fiducioso. Andrò a Daytona per correre in coppia con Soler-Roig. La macchina è già partita in volo diretto per la Florida il giorno dopo la 1000 KM., insieme con le Alfa e le Lola. Solo le Ferrari sono rientrate in Italia perché alla 6 Ore americana verranno spedite tre macchine

# CORRERE per FANGIO

CONTINUAZ. DA PAGINA 7



Jo Bonnier ha guidato bene a Balcarce la sua Lola T212. In Argentina non sono state poche le polemiche riguardanti l'episodio di cui lo svedese è stato protagonista ai boxes

nuove, nella routine di squadra che è stata decisa per quest'anno onde aver materiale tecnico sempre efficiente. La nostra due litri l'aggiusteranno direttamente in Florida i meccanici. Certo che sarebbe stato forse preferibile partecipare a Sebring, un po' meno veloce di Daytona. Ma se la macchina tiene...»

— Solo programmi Abarth?

«Cosa dovrei dirti? Spero di no... davvero. Adesso fino a Sebring c'è Andretti a completare la sestina Ferrari. Poi per Brands Hatch penso che si dovrebbero ricordare di me. Io penso, spero. Perché, altrimenti... che faccio? Debbo pensare ad altri? La Lola mi ha proposto qualche gara per l'Europeo due litri... Ma come faccio? Ho l'accordo con Osella...»

— E allora per il tre litri...

«Sì, ti credo! — e Merzario sorride divertito — I piloti li hanno cachet, Wisell, Craft, Larrousse... Certo che è una macchina da tener d'occhio quella tre litri gialla. Può diventare pericolosa. E come fila...»

— A proposito ma Ferrari e Alfa come le vedi?

«Beh, le Ferrari vanno forte come sempre. Però le Lola sono lì. Io credo che le macchine nostre possono anche fare di più. I piloti forse non hanno sentito la necessità di forzare. E' vero che Andretti appariva molto seccato, un po' con tutti, specie per quelle sciocche avarie. Ickx, lo sai: con i prototipi dà sempre l'impressione di correre non ai suoi vertici. Per le Alfa che debbo dire? Qualcuno mi diceva che quando passavo io con l'Alfa, Chiti ai box giudicava che "ero pazzo". Però i loro piloti, anche quel certo Elford, non sono mai stati in lizza. Sul rettilineo con la mia Abarth c'erano sì e no 15 chilometri di differenza in velocità. Io non so cos'hanno, certo che non credo che dipenda dal peso del serbatoio di sicurezza. E poi Stommelen un tempo l'ha fatto; però "impiccato", bisogna dirlo. Non so. Forse davvero le gomme, come dice de Adamich... Comunque sarà un campionato-choc.»

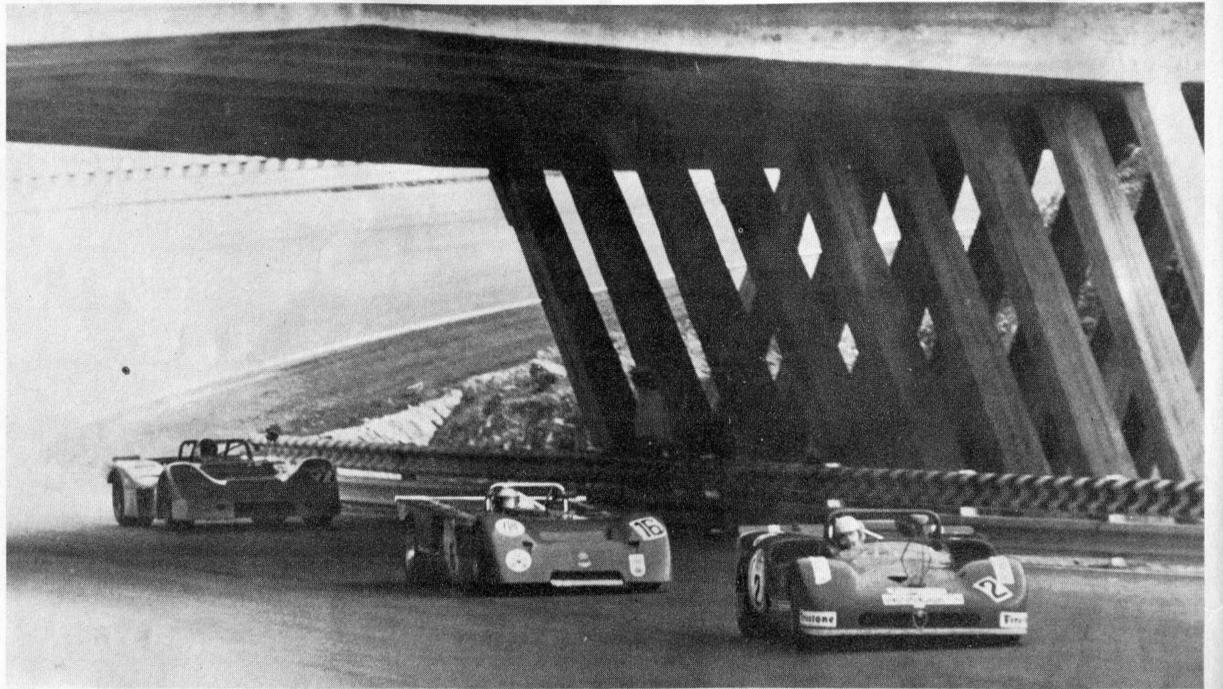
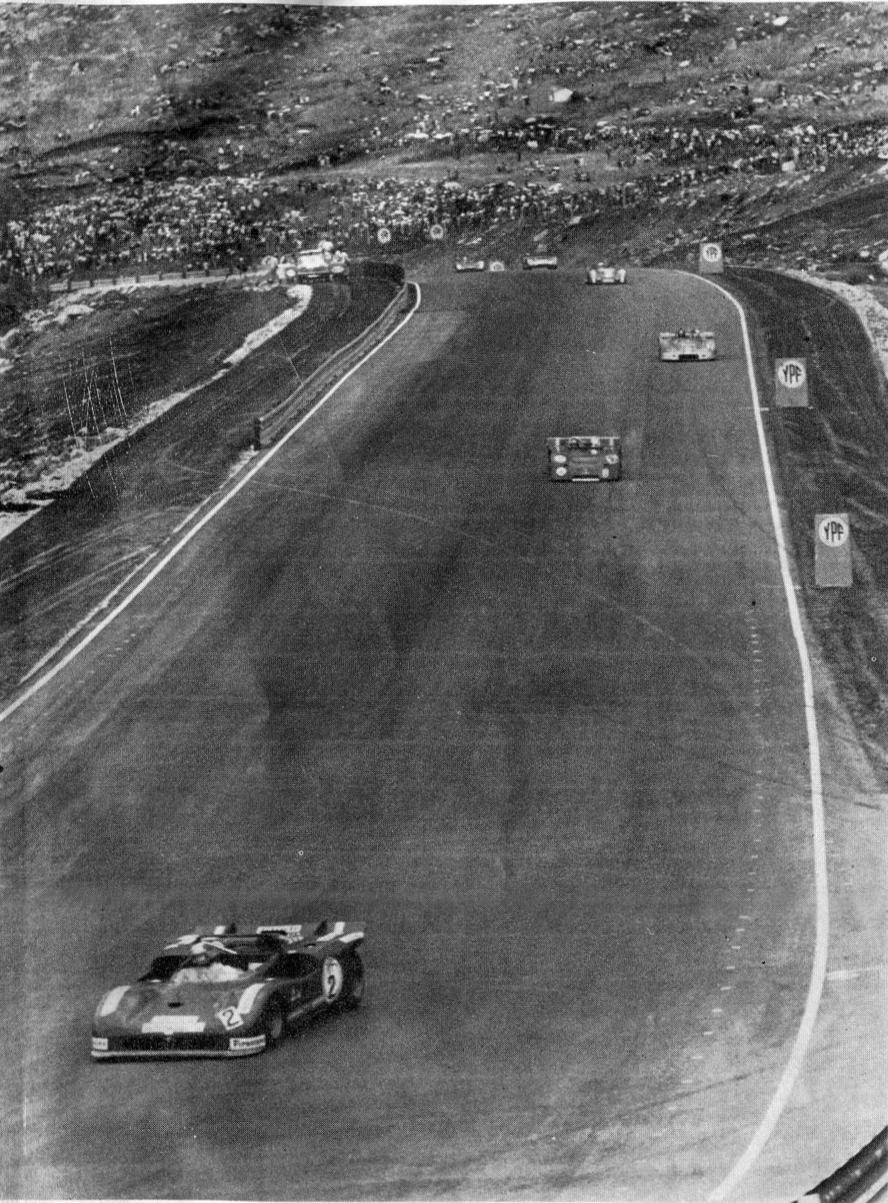
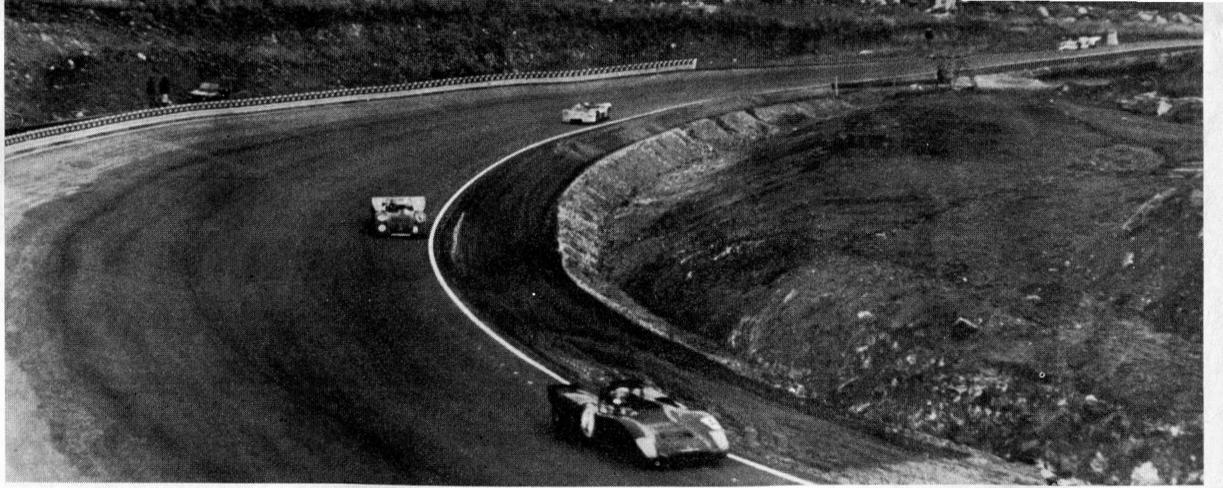
m. s.

# CORRERE per FANGIO

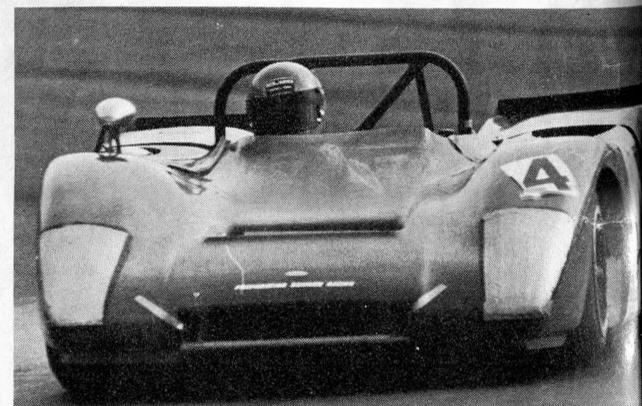
CONTINUAZ. DA PAGINA 9

A destra, molto evidente nella foto sopra la larghezza della nuova pista argentina. Sotto, al primo giro della prima manche Facetti, Hine e Pace passano sotto al viadotto che permette l'incrocio della pista di Balcarce

L'Alfa di Carlo Facetti se ne va facilmente, distaccando progressivamente le 2 litri di Hine e Pace. Il circuito di Balcarce ha un andamento altimetrico molto mosso, ed è in complesso molto impegnativo



Uno dei più validi piloti argentini, Nestor Garcia-Veiga, a Balcarce aveva avuto una Lola T 212; è arrivato settimo assoluto a quattro giri da Hine



Reine Wisell ha fatto solamente le prove con la Lola 212 di Bonnier. Poi ha preferito far compiere entrambe le manches al suo caposquadra e amico

**FIAT**  
**124**

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

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

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

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

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

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



Fiat 124 Special



Sul podio dei vincitori, John Hine, Carlos Pace (a sinistra) e Jo Bonnier con accanto il figliolo. Sotto, una presenza importante a Balcarce: la prima vettura di Fangio, procuratagli dai suoi concittadini



UN ALTRO  
ITALIANO  
che merita

Il costruttore dell'AMS, l'ing. Tancredi Simonetti, era in Argentina a seguire la sua 2 litri nelle gare di gennaio. Sfortunatissima a Baires, la vettura ha dimostrato, a Balcarce, di essere al livello delle migliori. A sinistra, eccola in azione alla guida di Carlos Pace

# Non c'è PACE che tenga per giudicare (bene) l'AMS

**PONTECCHIO MARCONI** - Nel quadro dell'ottima prestazione generale delle vetture italiane nel corso della Temporada argentina 1972, la 2 litri AMS merita un discorso tutto per sé. E questo perché in occasione della trasferta sudamericana la 2000 Sport bolognese ha avuto per la prima volta l'occasione di dimostrare quanto effettivamente essa valga, al confronto con le più qualificate realizzazioni straniere

Dopo gli innumerevoli successi ottenuti con il prototipo 1000 nella stagione 1971, i responsabili della AMS erano rimasti con la voglia di verificare, in condizioni di parità, la qualità del loro lavoro attorno alla più impegnativa 2 litri. Alcuni modelli avevano corso nelle mani di piloti italiani che, per quanto esperti, non potevano essere all'altezza di certi bino-

mi giri di corsa: sono convinto che avrebbe fatto una gara eccellente. »

— Allora, Pace ha trovato la macchina buona?

« Sì, è stato molto soddisfatto. Certamente, con un pilota di livello internazionale al volante, la nostra macchina ha finalmente mostrato di poter stare insieme alle altre. Poi, a Balcarce, che è un circuito dove le qualità umane non possono emergere se il telaio non è più che a posto, è venuta la conferma che il nostro lavoro è stato buono. Bisogna tener presente, fra l'altro, che il nostro è un FVC tutt'altro che eccezionale, in ogni caso inferiore al due litri BDA usati da Hine, ad esempio. »

— Allora, quali sono i vostri programmi per la stagione europea 2 litri? Confermate Pace per la vostra macchina ufficiale?

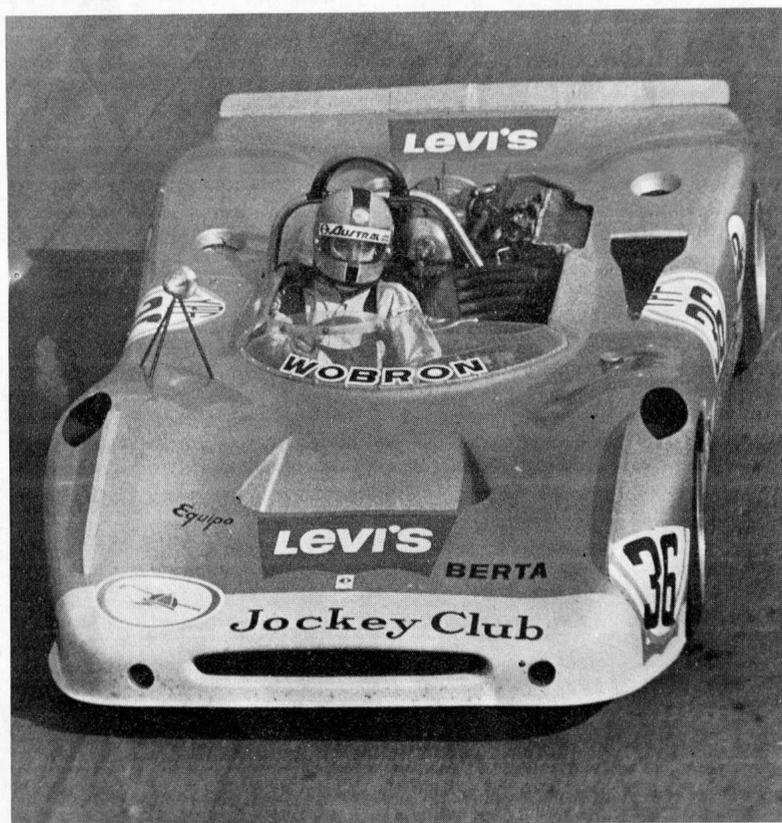
« Non nascondo che Carlos Pace mi ha molto impressionato. Non è un gran collaudatore, ma se la macchina è a posto è velocissimo. Mi piacerebbe molto averlo con noi per l'Europeo Marche 2000. Noi faremo correre una macchina ufficiale, per la quale ci siamo già garantiti i nuovi 2 litri Cosworth. Bisognerà vedere se gli impegni con altre macchine consentiranno a Pace di accettare la nostra offerta, ma speriamo di sì: ormai è già affiatato con la nostra 2000. Naturalmente, avremo anche dei clienti, e molti contatti sono in corso anche per le 2000, dopo il successo delle 1000 e delle 1300. Non bisogna dimenticare che noi offriamo la Sport 2 litri meno cara di tutto il mercato: non dico che sia anche la migliore, ma le gare argentine hanno dimostrato che non è inferiore neppure alle migliori realizzazioni inglesi. Si tratta solo di "tenere giù" il piede! »

— Poi, ing. Simonetti, è venuta l'offerta ad andare in Argentina...

« Infatti gli amici Pizzagalli e Cattini ci hanno invitato alla Temporada, proponendoci come pilota Pace ed un pilota argentino. La cosa ci interessava molto, anche se il tempo a disposizione per mettere a posto la macchina è stato quasi tutto utilizzato per metterla in regola con le nuove regolamentazioni. Abbiamo fatto una nuova carenatura all'abitacolo ed allungato i parafanghi posteriori, e così certe altre migliorie, come un nuovo sterzo e le prese d'aria per i freni non le abbiamo neppure collaudate come avremmo dovuto. Per fortuna, già dalle prove della 1000 Km abbiamo potuto notare come certi difetti, ad esempio un certo alleggerimento dall'avantreno ad alta velocità, la scatola guida un po' dura ed una notevole difficoltà di smaltimento del calore dei freni, fossero state superate. Peccato solo che Pace abbia perso una ruota, per rottura di una pinza, nei pri-

## Quando Berta non filava...

A destra, Oscar Fangio al volante della Berta, dotata questa volta del motore argentino Tornado. Sotto, Luis Di Palma, anche lui al box con l'altra Berta. Per le vetture costruite ad Alta Gracia una Temporada scialba



Nella foto sotto, Hector Plano al volante della Bauffer-Chevrolet, uno dei più tipici prototipi argentini

