

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOILS
via Radicofani 35
00138 ROMA
tel. 84 00 643

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE

G.P. del Messico F. 1 (22 ottobre).
Campionato Mondiale Piloti F. 1,
il Rally della Giamaica (22-24/9)
e il Trofeo Torrazzo (17/9).

QUESTE DATE CAMBIANO

● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinv. al 1.º ottobre. La Coppa Gallenga (in programma per il 7 maggio) è stata rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. La Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinviata all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11

maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (vel. in salita, 4 giugno) rinviate a data da dest. La Gara a Vallelunga (vel. in circ., 11 giugno), rinv. a data da dest. Il Giro Valli Pordenonesi è rinviato a ottobre. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinviato a data da destinare. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinviata a data da destinare. Il Rally S. Remo è anticipato dal 15-18 novembre al 22-25 ottobre. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinviata al 18-19 novembre. La Ponte Corace-Tiriolo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Fuggi Arcinazzo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinviata a ottobre. La Monte Bonifato è rinviata all'8 ottobre. La Pieve S. Stefano - Spino è spostata dal 3-9 al 30-9/1-10. La Coppa Roma (24-9) è stata rinviata a data da destinarsi.

SETTEMBRE

Le corse in calendario dal 14 al 17/9 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
14	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Circuito di Monza km 2,405	Part. ore 21	●	Velocità in circuito	
14-18	Rally del Tullpani	Olanda			●●●	Rally	Van Grieken-Verbunt (BMW)
15-17	Rally della Vistola	Polonia			●●●	Rally	
15-24	Tour de France	Francia	km 5000 Part. Biarritz (15) Arr. Nizza (24)		●●● Camp. int. rallies piloti Trofeo europ. GT	Rally	Larrousse-Rives (Matra)
16	Corsa a Oulton Park	Inghilterra	Circuito di Oulton Park - km. 4,426		●●● F. 2 F. 3	Velocità in circuito	
16	Trofeo Autosprint	AC Bologna	Circuito di Imola km 5,018	Part. ore 10	● T	Velocità in circuito	Zeccoli (Alfa), media 152 e 740
17	500 Km di Imola	AC Bologna	Circuito di Imola km 5,018	Part. ore 14,30	●●● Gr. 5 e 7	Velocità in circuito	Redman (BMW) 1.23'30"4, media 144,206
17	Trofeo Deserti	AC Bologna	Circuito di Imola km 5,018	Part. ore 13	● F. Italia	Velocità in circuito	
17	Corsa a Donnybrooke	Stati Uniti	Circuito di Donnybrooke - km 4,83		●●● Can-Am	Velocità in circuito	Revson (McLaren), media 192,052
17	Catania Etna	AC Catania	Part. Nicolosi Etna Arr. Casa cantoniera km 17,800	Part. ore 9	●●●	Velocità in salita	Scola (Abarth) 9'12"7, me- dia 115,939 nuovo record, (1970)
17	Coppa Nevegal	AC Belluno	Part. Caispo Arr. Faverghero km 11,500	Part. ore 11	●	Velocità in salita	Noris (Porsche) 6'34"4, me- dia 105,076 nuovo record, (1970)
17	Trofeo Lupa di Roma	Gentlemens' MC	Circuito di Vallelunga km 3,2	Part. ore 15 arr. ore 19-19,30	□	Velocità in circuito	
17	Trofeo Val d'Aosta	AC Val d'Aosta	Part. Aosta, Campotesolin Arr. Idem, Piazza Chanux km 307,500		● Trofeo naz. rallies	Rally	Haupt (Porsche)
17	Cinisello Balsamo	Scud. Sporturismo			●	Autotorneo	
17	Premio Nazioni	Germania	Circuito di Hockenheim km 6,789		●●●	Velocità in circuito	
17	Slalom Sudstadt	Austria			●●●	Slalom	
17	Oran Park	Australia	Circuito di Oran Park km 2,012		●●●	Velocità in circuito	
17	Corsa di Houyet	Belgio			●●●	Velocità in salita	
17	Corsa Slovenska	Cecoslovacchia			●●●	Velocità in circuito	
17	Corsa di Griesbach	Germania			●●●	Velocità in salita	
17	Kalter Wangen	Germania			●	Velocità in salita	
17	Autocross Russelsheim	Germania			●●●	Autocross	
17	Slalom di Colonia	Germania			●●●	Slalom	
17	Corsa La Faucille	Francia			●	Velocità in salita	
17	Corsa di Sewen	Francia			●	Velocità in salita	
17	Slalom Motor Action	Lussemburgo			●	Slalom	

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

1000 all'ORA

Sulla pista naturale del « lago salato » dell'Utah, ricomincia quella vera e propria annuale « sfida infernale » tra i mostri della velocità su terra. Protagonisti: GARY GABELICH e CRAIG BREEDLOVE. Circa 250 milioni andranno al vincitore mentre 60 saranno la consolazione dello sconfitto.

Ricomincia
sul lago
salato

250 milioni

la sfida infernale



La distesa abbagliante del lago salato di Bonneville si apre davanti al siluro da record di Jack Lufkin. La sua marcia sarà guidata solo dalle strisce nere che delimitano la fettuccia utilizzata per i tentativi, lunga 22 chilometri

Questa è la storia del RECORD

CLASSE	CONCORRENTE	PILOTA	VELOCITA' KM/H.
D/S	Larsen/Cummins	D. Cummins	465.916
G/S	Barr/Lloyd/E-T Mags	D. Barr	246.288
X/S	Lobello/Myers/Ford «4»	B. Myers	245.805
A/L	Johnson/Shiple/Competition Eng.	H. Johnson	435.946
B/CC	Thompson/Frasier	G. Frasier	399.877
X/CC	Verl Marshall/Miller Auto Parts	V. Marshall	201.441
B/FC	Nickey/Teardrop/Burke Bros./Weggeland	S. Burke	317.500
B/MR	Griffith/Orput/Allen/Parker	R. Orput	381.899
E/MR	Cramer/Taylor/Dwianna Mink	B. Taylor	324.951
X/MR	Tom Wingate	T. Wingate	261.718
B/FR	Peek Bros.	G. Peek	334.913
B/GR	Dees/Joehnck	M. Dees	338.352
D/GR	Harold Johansen	H. Johansen	299.288
X/GR	Jim Travis	J. Travis	199.622
B/ALT	Nickey/Teardrop/Burke Bros./Weggeland	B. Burke	296.808
X/ALT	Genevro/Trout	R. Trout	225.280
B/PROD	LeVan Prothero	L. Prothero	325.913
H/PROD	Imagination/Pete Barker	P. Barker	206.257
I/PROD	Bob Kaleta	B. Kaleta	185.870
X/PROD	Ekse/Thompson/Belanger/Wilson	D. Wilson	184.549
D/GC	Geisler/Kehoe	B. Geisler	306.505
C/SC	Geisler/Kehoe	B. Geisler	323.581
Assoluto	Gary Gabelich	G. Gabelich	1001.452

Bonneville Salt Flats - Molti molti anni fa, milioni di anni fa, una vasta zona di terra incolta, che oggi si chiama «il lago salato dell'Utah», era interamente coperta dall'acqua. Da ricerche scientifiche compiute da geologi e oceanografi, risulterebbe che questa immensa zona, che comprende cinque stati nella parte occidentale degli Stati Uniti centrali, era un tempo parte dell'Oceano Pacifico e tagliava a metà il continente nord americano. Un milione di anni dopo l'acqua si prosciugò.

Allo sguardo del primo che lo vide il «lago salato» diede l'impressione di essere una terra incolta e nuda, coperta di neve, degna di un romanzo di fantascienza. Sembra neve anche a toccarla, ma la temperatura di 100 gradi Fahrenheit elimina subito l'idea che possa trattarsi di neve. Fin dove giunge l'occhio la superficie è bianca e senza occhiali da sole bisognerebbe socchiudere le palpebre per guardarla.

Inviati da AUTOSPRINT ci raccomandiamo in quella lontana terra nel 1970 in occasione di un grande avvenimento per il «lago salato» dell'Utah, il tentativo, cioè, di battere il record mondiale assoluto di velocità su terra. Arrivammo a una cittadina chiamata Wendover, situata al confine tra il Nevada e l'Utah, cittadina che conta circa cento anime; la manifestazione era la ventiduesima che si svolgeva a Bonneville.

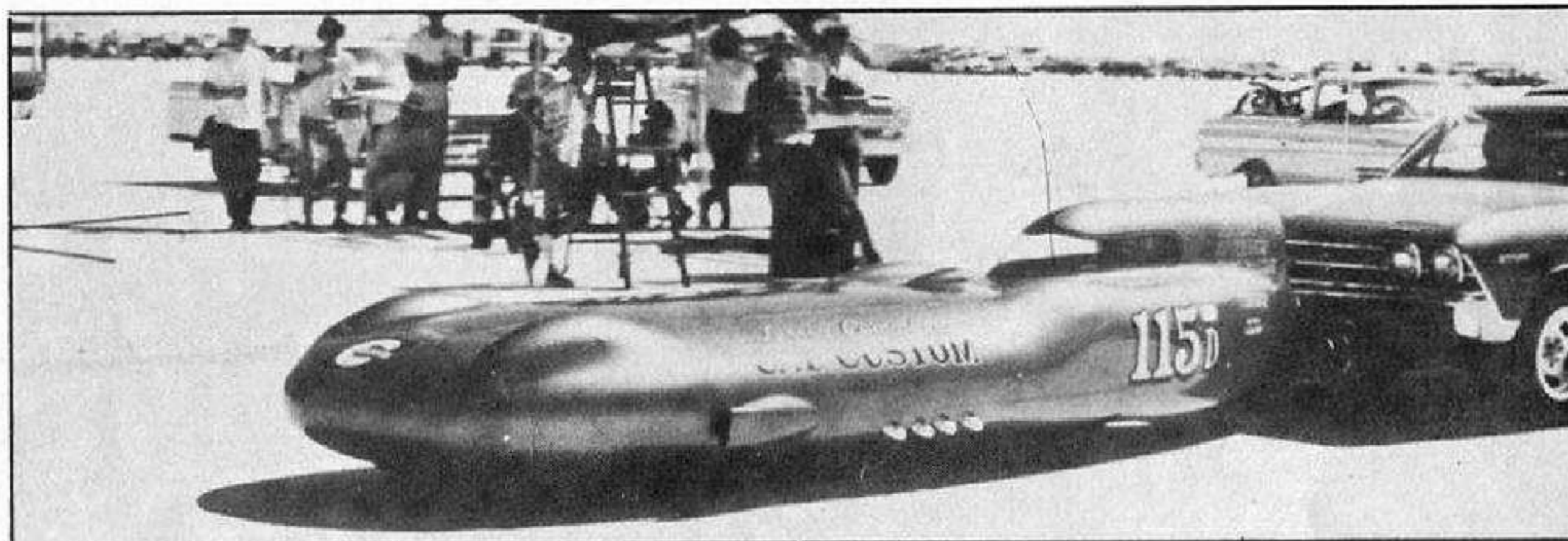
In effetti Bonneville non esiste, si tratta soltanto della distesa salata e di alcuni garages situati, però, a Wendover.

Ufficialmente la manifestazione si svolge ogni anno, dura una settimana ed è un modo pazzesco per non concludere nulla. Il tutto ebbe inizio nel 1949 quando un gruppetto formato da una sessantina di appassionati di corse si radunò al bacino salato per stabilire chi fosse il più veloce. Col passare degli anni le sfide ebbero una loro regolamentazione e il numero di vetture partecipanti aumentò. Nel 1959 vennero iscritte 120 vetture, 180 nel 1963, e i giorni di tentativi divennero sei.

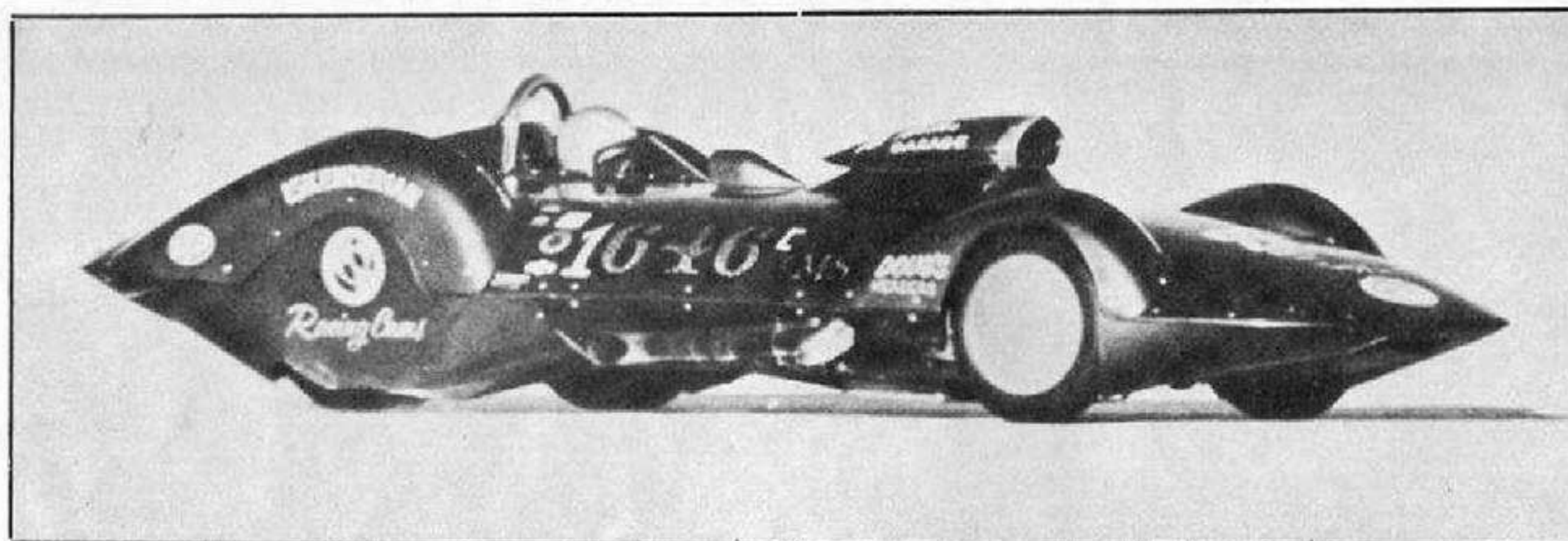
La «sei giorni» è organizzata da grosse società ed è il solo modo che rende possibile la manifestazione di Bonneville ove l'unico traguardo da raggiungere è quello di battere il record precedente. Ma né Andretti, né Ickx si farebbero vedere neppure nei paraggi: perché? Perché non esiste monte premi, eccettuata la soddisfazione personale.

Nel 1970 la prima giornata della manifestazione era patrocinata dalla Champion Spark Plugs, la seconda dalla Iskenderian Racing Cams, la terza dalla Autolite, la quarta dalla STP (ormai questo nome si trova ovunque), la quinta dalla Dunlop e l'ultima dalla Frontier-Beeline Oil Co.; senza l'appoggio finanziario di queste società la spesa per organizzare la manifestazione di una settimana sarebbe inaffrontabile. A Bonneville il lunedì mattina arriva presto, soprattutto se nel pomeriggio precedente ci si è qualificati per il tentativo di record. I primati si ottengono dal calcolo della velocità media segnata in due percorsi dello stesso tratto e per essere ammesso al tentativo di record del mattino, il concorrente deve avere migliorato quello esistente il giorno prima.

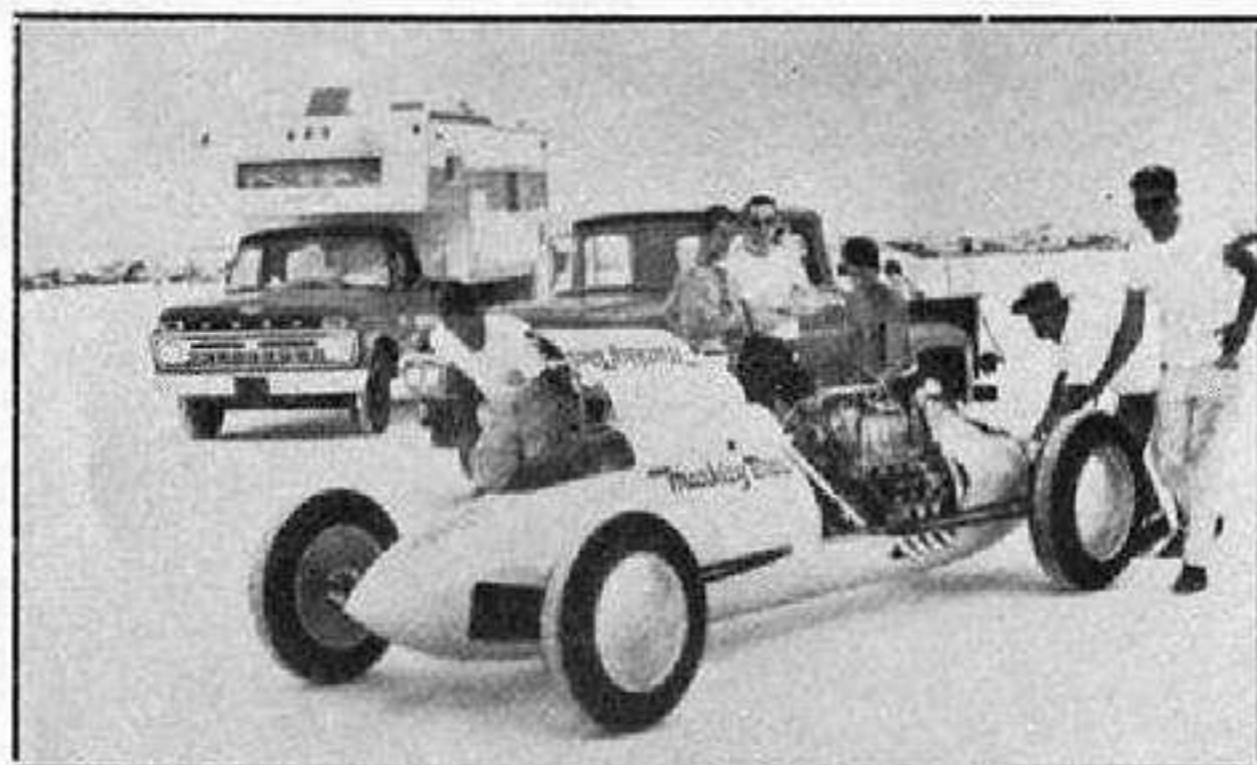
Il rettilineo ove si svolgono i tentativi è lungo oltre ventidue chilometri e ad ogni 1600 metri vi sono un «segnamiglia» e un cronometrista. La lunghezza media percorsa da una vettura da oltre 300 miglia l'ora, va dai 12 ai 14 chilometri circa. Soltanto alcune vetture speciali (Blue Flame, Spirit of America e Green Monster) usano tutto il percorso. Esiste praticamente una classe per ogni vettura partecipante e non hanno importanza la cilindrata o il tipo. La pista salata non è però limitata soltanto alle vetture con tre, quattro o cinque ruote. Volendo ricordare una velocità incredibile segnata nel 1970, si può citare quella raggiunta da Leo Payne con la sua moto Harley-Davidson. La sua tre cilindri, infatti, superò le «trappole» (basi cronometrate) ad oltre 329 all'ora per il miglio, segnando la media di oltre 319 orari per il doppio percorso. La moto più veloce, tuttavia, fu la Triumph di Gary Richards con una media, per il doppio



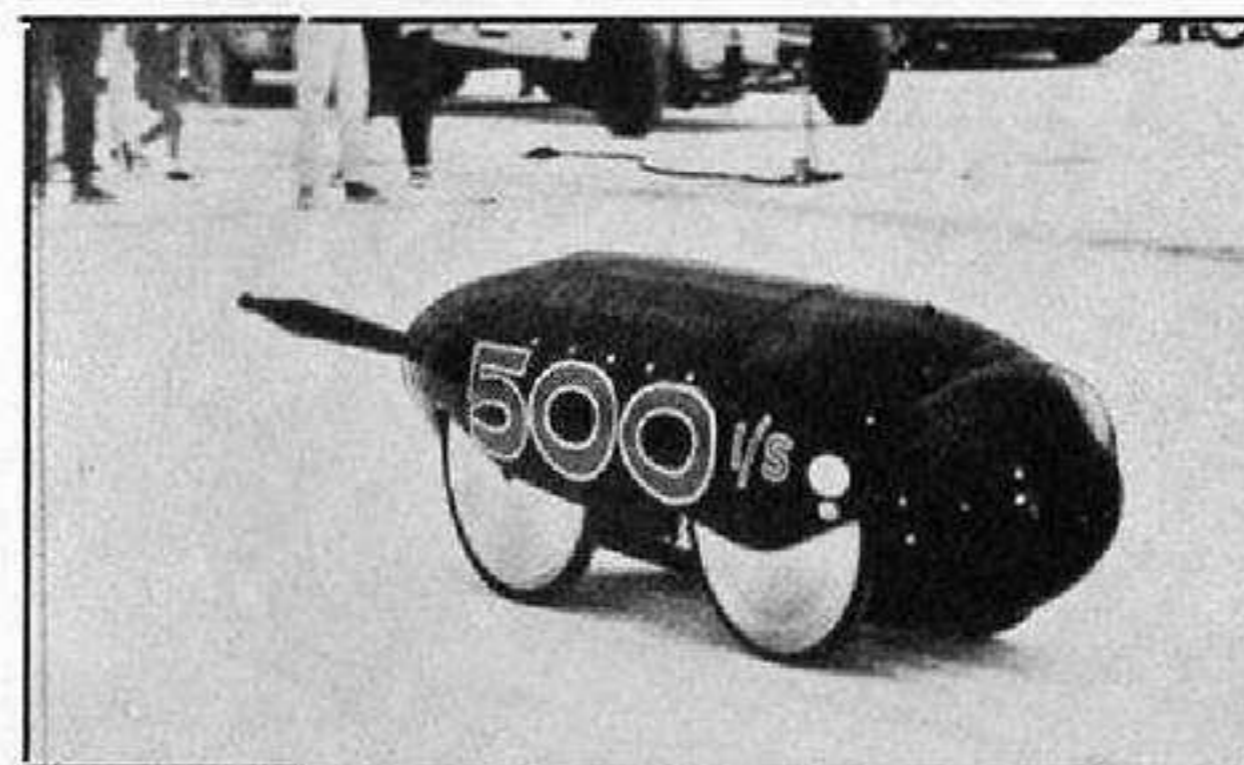
La vettura classe «D» di Larson-Cummins è sempre una delle più belle e veloci (oltre 460 kmh)



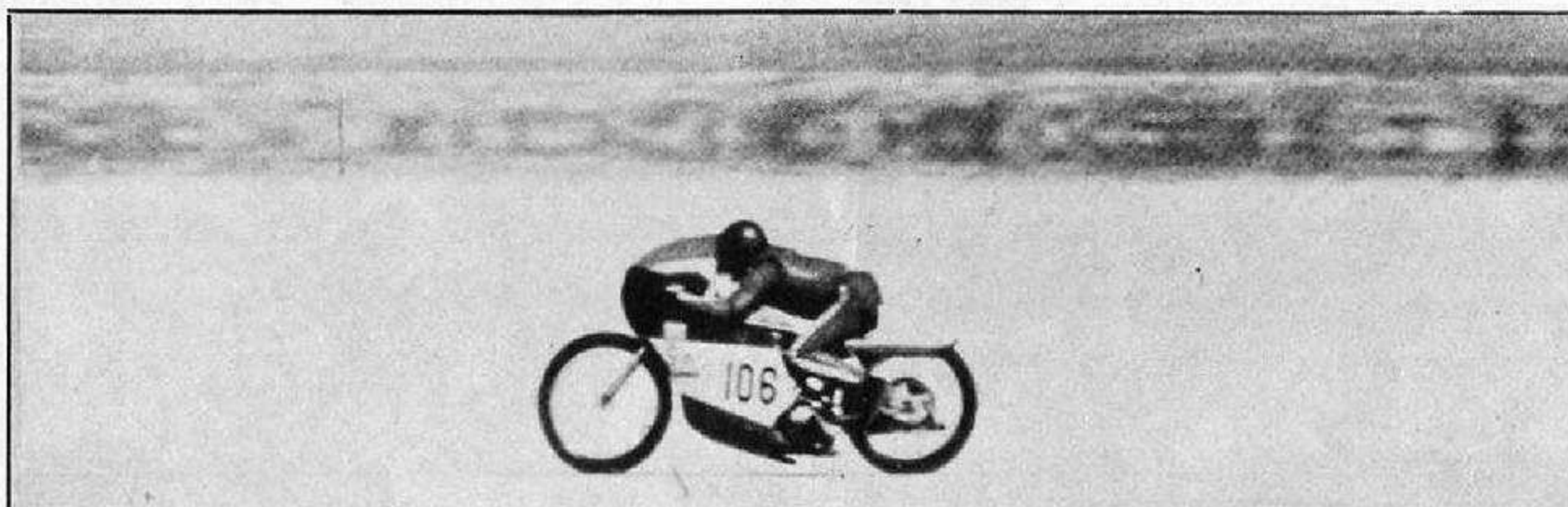
David Barr, detentore del record della classe «G», durante il tentativo con la sua ET Mags



Il veicolo dei fratelli Markley, con motore Chrysler sovralimentato, ha superato i 440 km orari



Questa specie di «insetto» è un veicolo da record mosso da un motorino Garelli 2 tempi di 50 cc



Leo Paynes, con la sua moto Harley-Davidson parzialmente carenata, ha superato i 320 chilometri orari

percorso, di circa 369 orari: 40 chilometri in più del primato precedente.

Durante la «sei giorni» il pubblico non superò le 500 persone; infatti, i tentativi annui di Bonneville non sono reclamizzati quanto la 500 Miglia di Indianapolis, né richiamano un pubblico da grand prix. Eppure sulla pista salata c'è altrettanto in gioco. E ogni anno, senza fallo vengono battuti dei records e spesso da una medesima persona. Alcuni dei primati degli ultimi dieci anni sono una vera e propria cronaca dei progressi della stessa vettura.

Dopo alcuni giorni di prove chiedemmo ad un pilota quali fossero i suoi pensieri al momento del tentativo e questa fu la sua risposta: «Non si tratta certo di una passeggiata domenicale; si è appena passati a velocità altissima oltre le «trappole» e alla prima occasione per rilassarsi e guardarsi attorno ci si trova a nove o dieci chilometri dal punto da cui si era partiti pochi secondi prima. Le montagne sembrano molto lontane, ma in effetti distano soltanto pochi chilometri a destra e a sinistra. La sensazione della velocità è zero, non c'è niente a cui rapportarla. Qualsiasi velocità sembra eguale, i «segnamiglia» balenano a velocità spaventosa e non si capisce che distano parecchio l'uno dall'altro. Ci si preoccupa soltanto di vedere se la lancetta del tachimetro salirà dei 100 o 200 giri necessari per stabilire il record».

Quando, quel giorno, era la prima settimana di novembre, apparve Gary Gabelich con il suo «Blue Flame», tutti sembravano dubbiosi che quella vettura potesse infrangere il primato di Craig Breedlove. Quel «siluro» lungo 11 metri e passa, largo 2 metri e 40 e alto, al sommo dello stabilizzatore, 2 metri e mezzo, sembrava, con il suo peso di circa tre tonnellate, dovere infrangere quelle esili e slanciate ruote posteriori sotto la spinta possente del suo motore a razzo. Quel motore, capace di una spinta regolabile fino a 10.000 kg. che poteva sviluppare una accelerazione vicina ai tre «g», accelerazione sopportabile, quindi, da individui eccezionali.

Ma dopo pochi giorni di prove Gabelich, collaudatore di veicoli spaziali, era riuscito nell'impresa avendo ottenuto, sui due percorsi, la incredibile media di km 1.001,452 orari. Il Blue Flame, avviato sulla pista da un autocarro a circa 50 kmh, improvvisamente aveva fatto udire il sibilo del suo motore ed era scomparso in una nuvola bianchissima di vapore acqueo. Pochi attimi ed ecco dall'altra parte aprirsi un primo paracadute, quindi un secondo ed infine un terzo più grande, prima che entrassero in funzione i freni della vettura.

Terminata la prova, Gary Gabelich veniva subito attorniato dal gruppo dei privilegiati cui spettava l'onore di avere contribuito all'ottenimento del nuovo primato. Una gioia intima, per poche, pochissime persone, tante quante erano presenti all'avvenimento. A Bonneville, infatti, così come a New York e a Chicago non era facile trovare fotografie dell'impresa. UPI e AP non avevano la notizia del nuovo primato di velocità terrestre e soltanto tre giorni dopo lo storico avvenimento, finalmente radio e TV diramarono al mondo la notizia. Incredibile, in una nazione come l'America!

Del resto il nuovo record del Blue Flame era soltanto uno dei tanti stabiliti lo scorso anno sul lago salato. Infatti, al termine della settimana ne erano stati segnati ben venticinque e il più largo, come scarto e in qualunque classe, andò al coupé da corsa «B» di Thompson e Frasier, una Chrysler con compressore che portò il vecchio primato di oltre 297 miglia orarie a un mirabolante 403 e oltre.

L'elenco delle meravigliose prestazioni potrebbe continuare all'infinito. Per molti il 1970 era il primo anno sul lago salato e tornarono a casa fiduciosi che l'esperienza acquisita consentirà loro di stabilire il record desiderato nel 1971. Alcuni non vi riusciranno mai, però torneranno a Bonneville finché esisterà il lago salato e fin tanto che vi sarà qualcuno ad organizzare la manifestazione.

Adriano Manocchia



◀
A sinistra, l'atteso coupé Bertone con motore 128-1300 posteriore centrale fotografato, in versione definitiva, a Rio Gallegos. Molto alto il paraurti, con sotto la presa d'aria del radiatore anteriore. Velocità stimata 175 kmh. Sotto, muso e coda della 126, versione definitiva
▼

FIAT ci cova (sotto la cenere in Terra del Fuoco)



Una volta ancora i nostri colleghi della rivista settimanale Argentina «Parabrisas Corsa» hanno fatto un buon colpo, sorprendendo un bel numero di nuove o recenti vetture Fiat in prova nella base che la casa italiana ha a Rio Gallegos, nella Terra del Fuoco, all'estremo lembo meridionale del continente sudamericano.

Dobbiamo alla cortesia degli amici argentini se possiamo pubblicare delle foto molto interessanti, anche se non nitidissime. Infatti, nella base Fiat erano in prova alcuni modelli non ancora usciti, che però non avevano addosso la solita «camuffatura» per i collaudi che è consueta in Europa. In primo luogo, l'atteso coupé 128 carrozzato da Bertone, con motore centrale po-

steriore, già nella sua veste definitiva. Inoltre, vi era un esemplare della 126 completamente rifinito, una 132 con motore 1600, un 128 coupé con cofani in plastica un paio di 128 Rally berlina e due 130 berlina 3200, una delle quali con il cambio automatico. Su una di queste 130, era in prova un dispositivo antibloccaggio per l'impianto frenante.

Ma la cosa più interessante era la presenza di due vetture giapponesi Mazda del modello Capella 616, equipaggiate entrambe con il birotore Wankel che normalmente è montato sulla Mazda RX2. Questo interesse della Fiat per il motore rotante — e per il colosso rivale giapponese — è molto indicativo, soprattutto se pensiamo che i collaudi a quelle latitudini sono molto

interessanti per i motori rotanti, che soffrono di «instabilità» e di forte consumo in condizioni climatiche non favorevoli.

La base Fiat a Rio Gallegos è in un certo senso l'ideale per queste prove — anche comparative, di qui probabilmente la presenza anche di una 132 —, e per i collaudi in condizioni limite. Fra l'altro, la base è stata recentemente dotata di una pista di prova di circa 11 chilometri, con un lunghissimo rettilineo ed una parte mista, che per ora è in terra battuta, ma che verrà asfaltata quest'altr'anno. Inoltre, «Base Esperanza» (così si chiama) ha recentemente ricevuto nuove installazioni in muratura comprendenti alloggi, cucine e garage.



Sopra, uno Sport Coupé 128-1300 equipaggiato da cofani in materiale plastico. Sotto una delle due Mazda Capella dotate del rotativo Wankel. (Le foto sono di Cesar Sorokin per Parabrisas Corsa)



FORMULA
6.50 x 13
FIAT
BMW
OPEL
L. 21.000
6.50 x 15
PORSCHE
L. 33.500

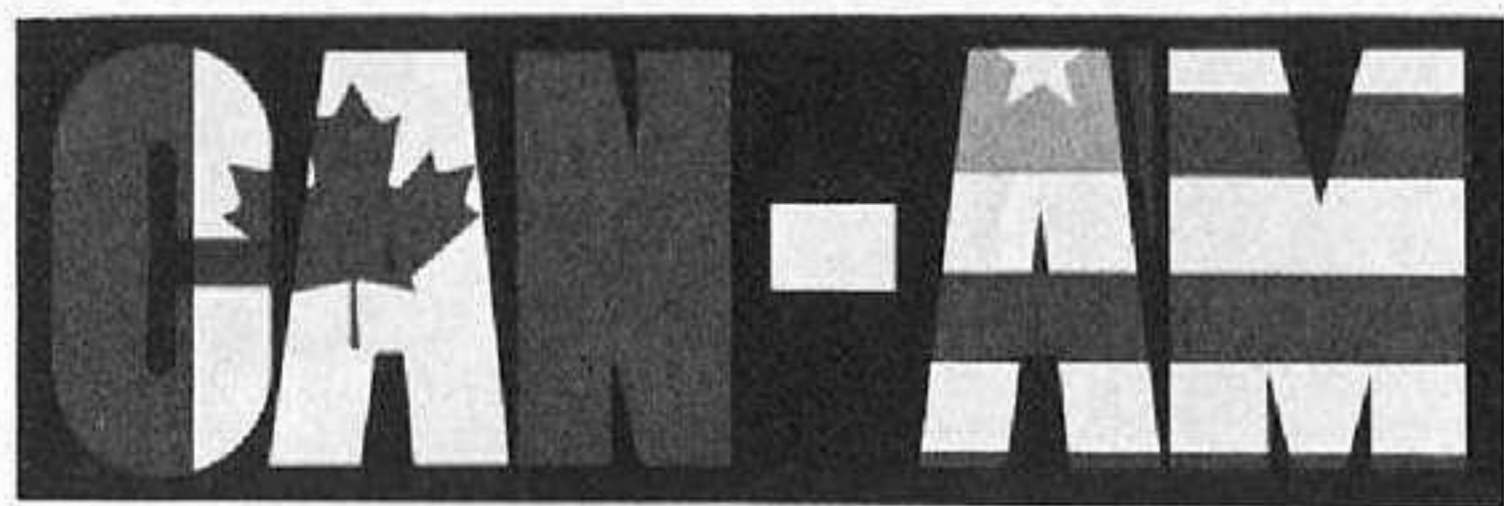


RUOTE LEGA LEGGERA

MARCHIO  QUALITÀ
stilauto
ITALIA - MILANO
C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 335823

ESASTAR
6.00 x 13
FIAT SIMCA
BMW OPEL
FORD
CHRYSLER
L. 20.500
6.00 x 14
ALFA
L. 23.000

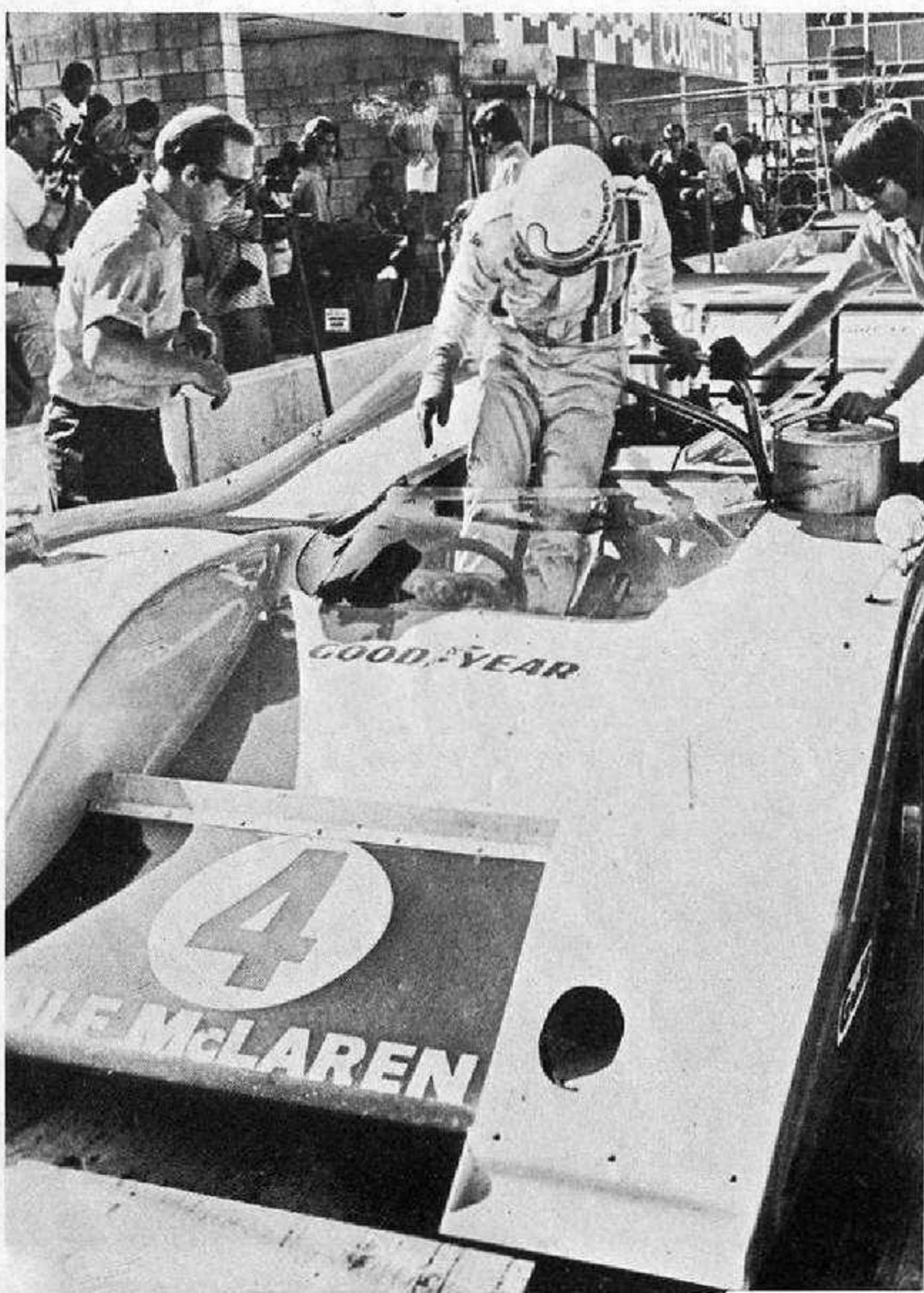




Le corse che non
avevamo documentato



Sopra, Mark Donohue è in via di guarigione, e tutti glielo augurano. Il cartello a sinistra dice: «Guarisci in fretta, Mark». A destra, Donohue consiglia Follmer, suo sostituto nel team Penske



Il Challenge continua senza
la sua «stella» designata

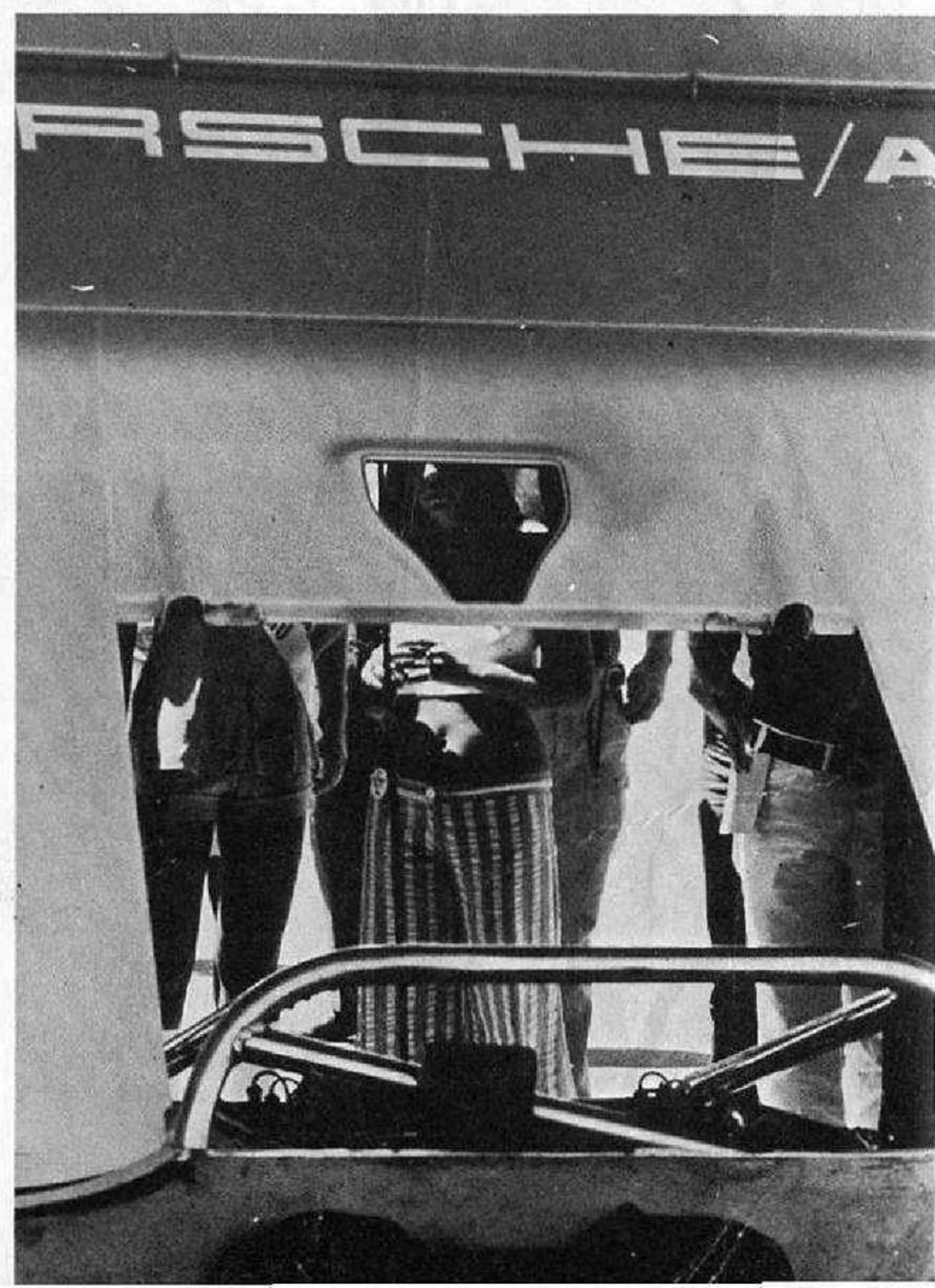
Il count-down di DONOHUE

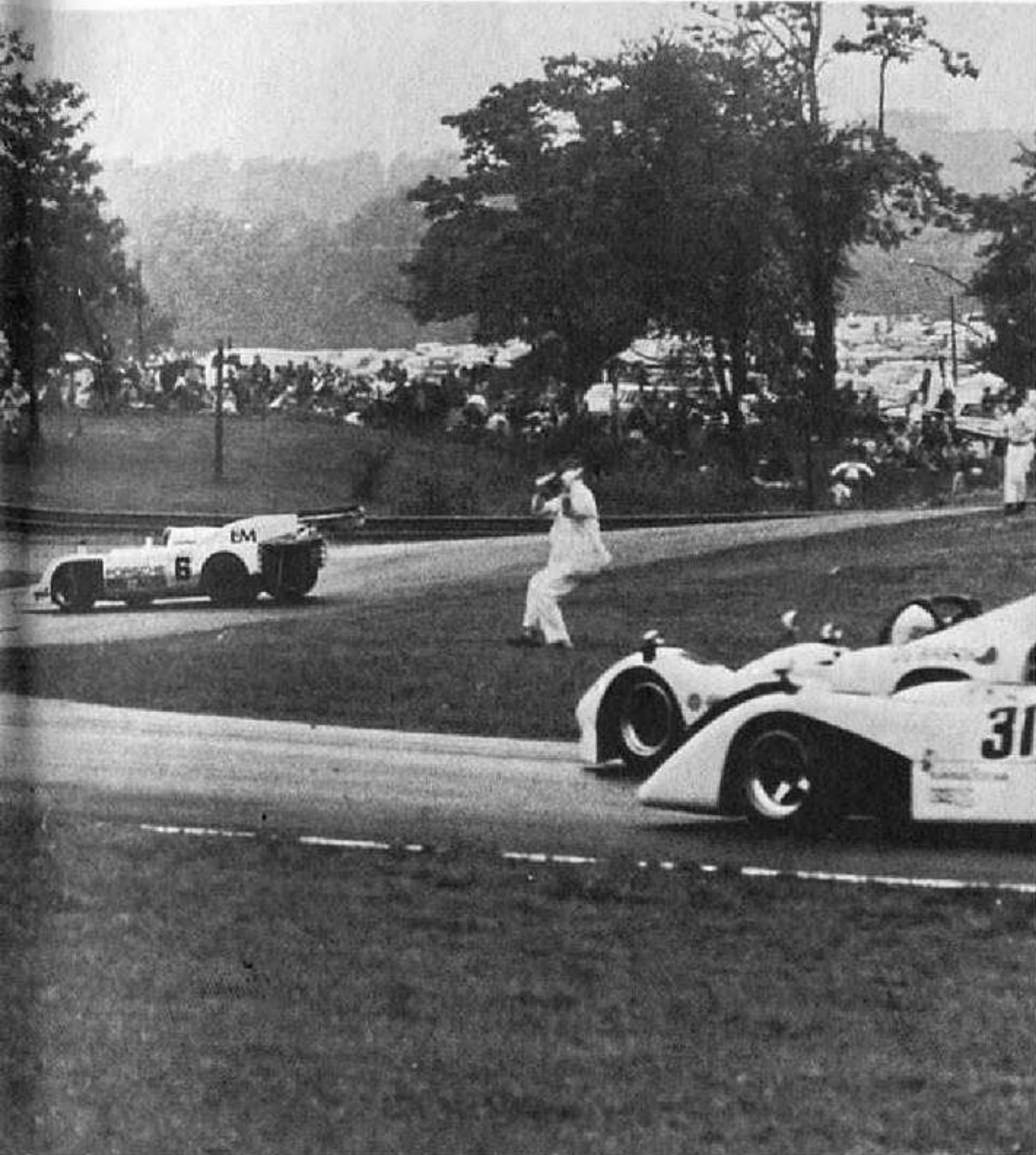
Dopo cinque prove, essendo saltata la seconda che si doveva svolgere a St. Jovite, il CAN-AM trova in testa alla classifica un nome veramente inatteso: quello di George Follmer, il pilota americano che Roger Penske teneva di riserva in quanto aveva puntato tutto su Mark Donohue. Ma la fatalità vi ha messo lo zampino e l'asso vaticinato ha dovuto dare forfait in seguito all'incidente occorsogli una settimana prima della corsa di Road Atlanta, quando provando la sua Porsche-Audi-L&M turbo-compressa, per la perdita del cofano posteriore usciva di strada rovinando la vettura e fratturandosi in modo assai grave la gamba sinistra. George Follmer con la seconda vettura di Penske non ha fatto troppo rimpiangere l'assente e ora cpeggia la classifica del challenge canadese-americano con ben 18 punti di vantaggio su Denis Hulme e 28 su Minter, mentre Peter Revson, vincitore 1971, il cui impegno è del resto quasi irrilevante, è soltanto quinto. Mark Donohue è in via di guarigione e conta letteralmente i giorni che gli mancano per liberare la gamba dal gesso. Tutti si augurano di vederlo presto in pista anche se difficilmente sarà prima di ottobre.



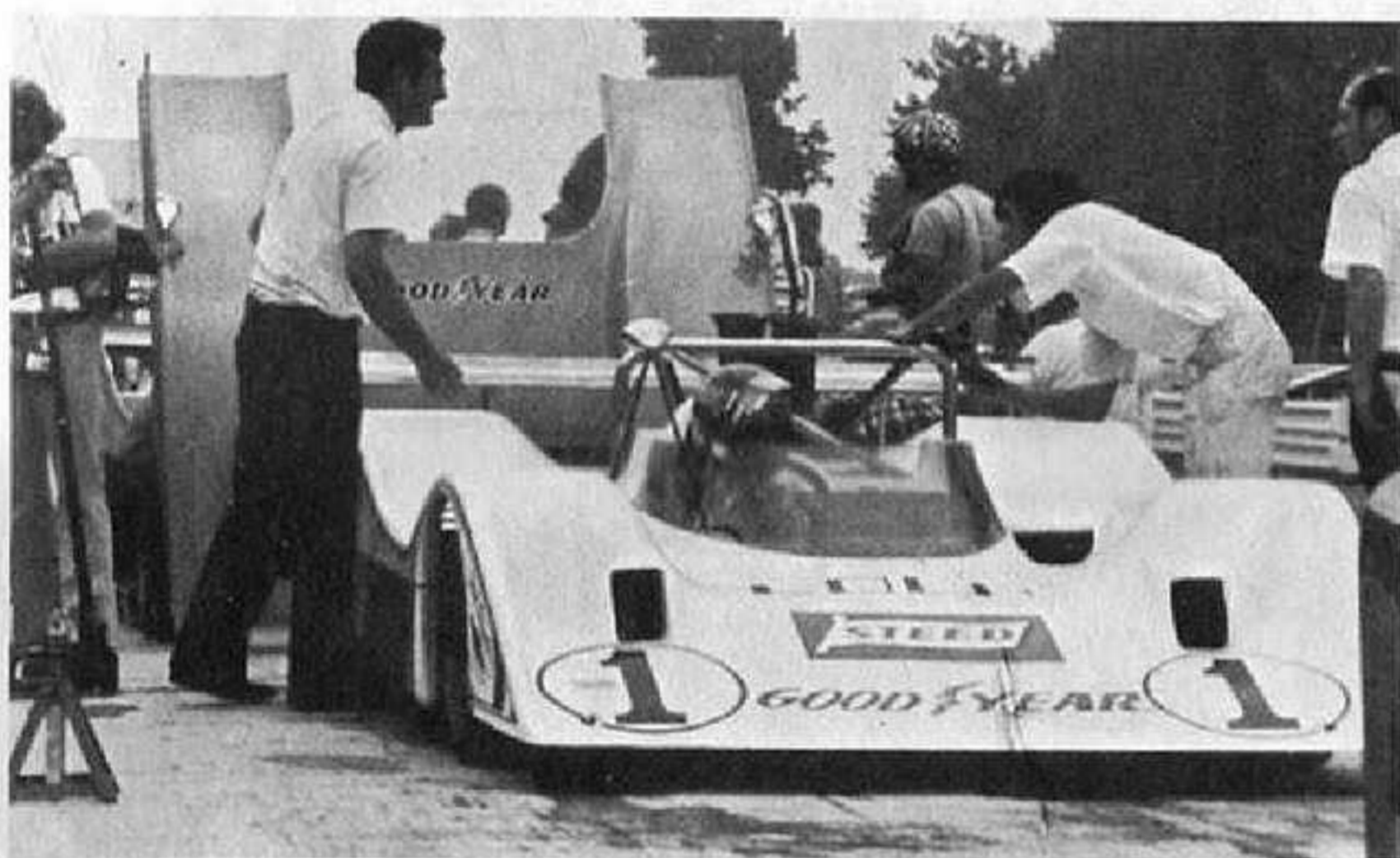
Qui sopra, la LM sa bene «dove» fare pubblicità. Dice il bottonne: «Let George do it», lascia fare a George (Follmer, evidentemente). A sinistra, Peter Revson solo quinto con 27 punti

A destra, uno scorcio — attraverso il cofano alzato della Porsche Can-Am — di una delle tante miss presenti alla corsa svoltasi ad Elkhart Lake

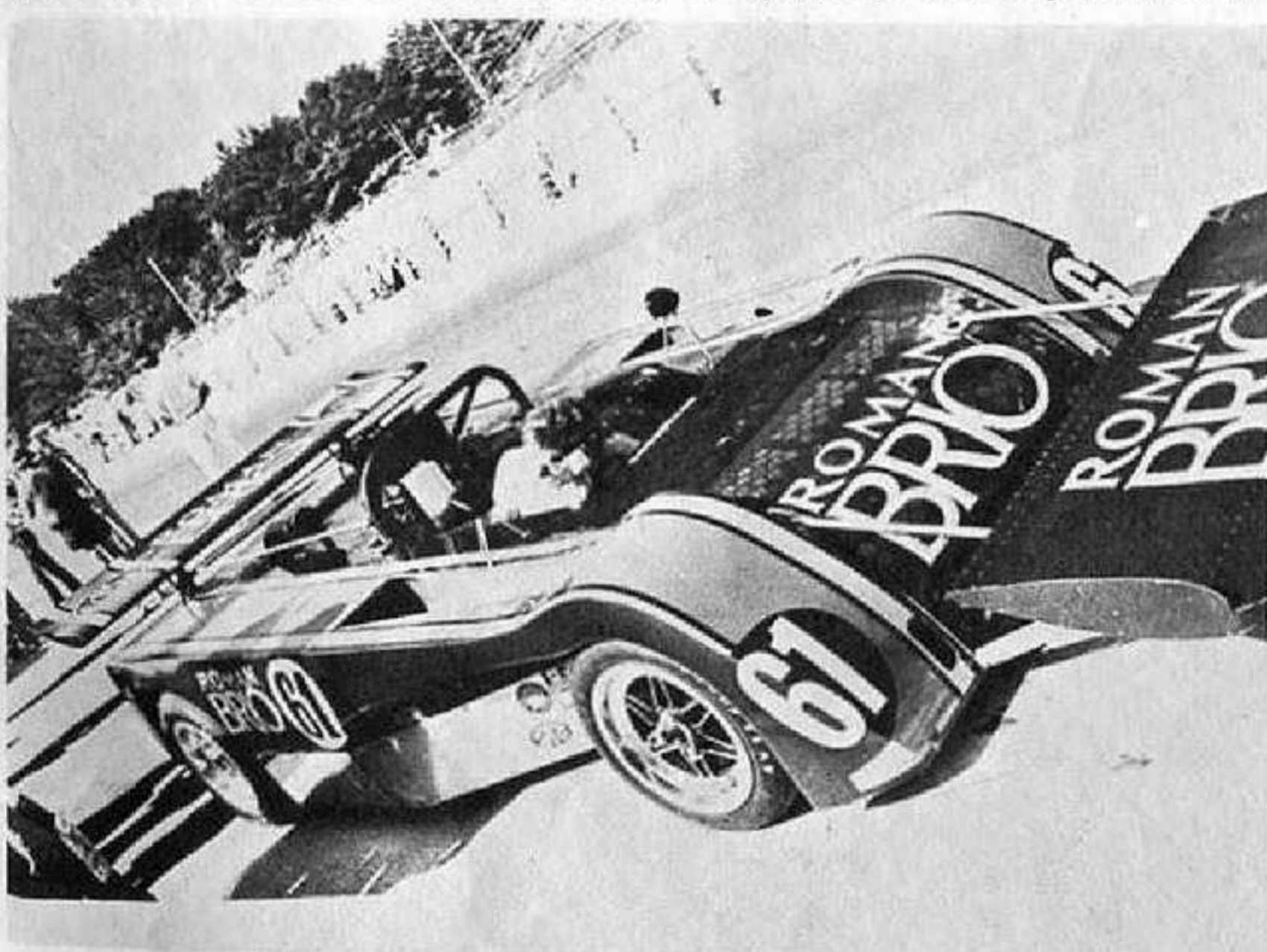




Follmer, dicevamo, se la cava bene, ma ogni tanto qualche errore lo fa. Eccolo in testa-coda a Mid-Ohio. Stanno arrivando gli altri, ed il commissario si agita. Follmer, comunque, vincerà la corsa

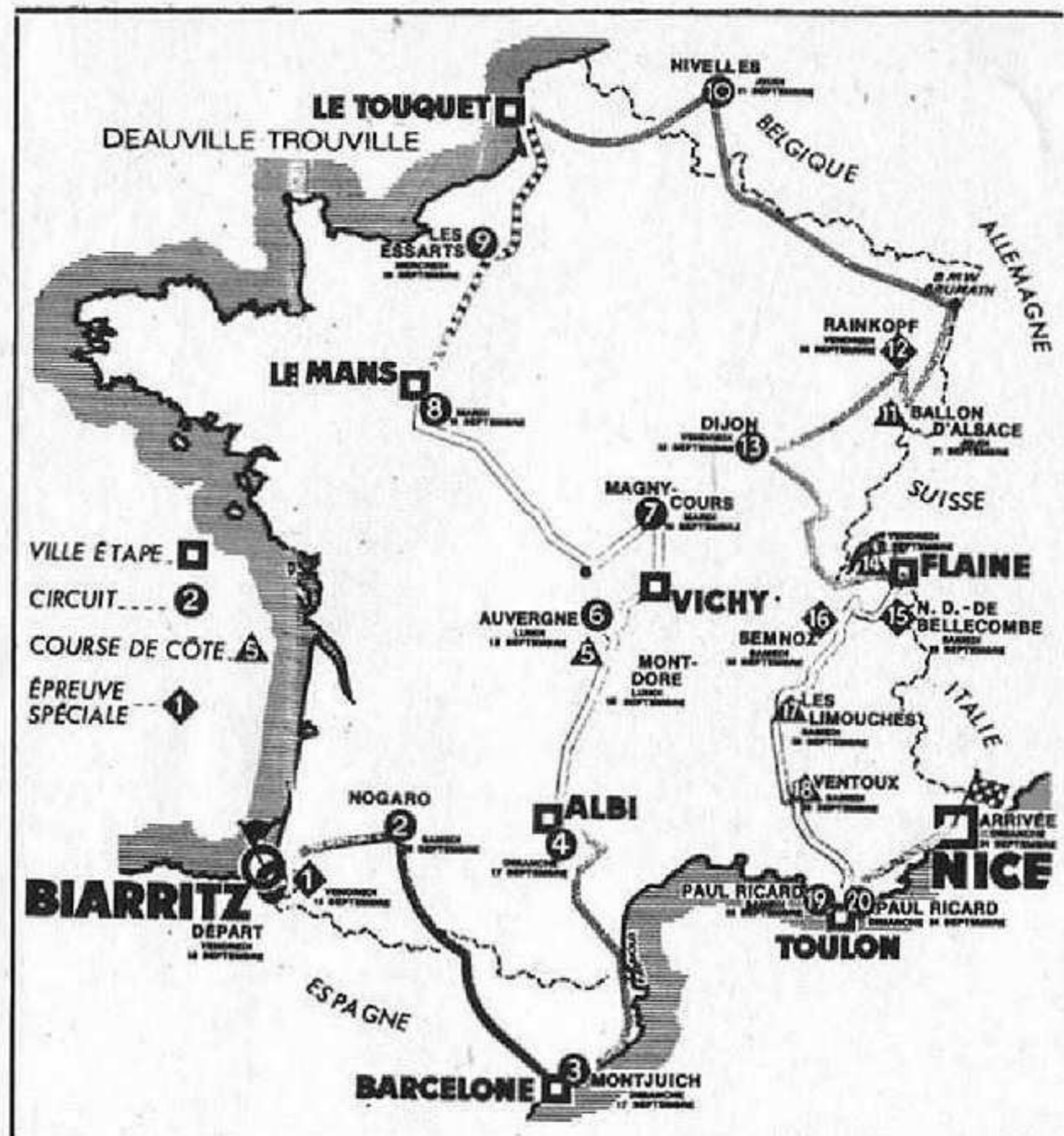


In queste foto, i due modelli di gruppo 7 Lola presenti al Can-Am. Sopra, la T310 portata in gara da David Hobbs. Sotto, la T260 dello scorso anno di Tom Heyser, un giovane molto promettente



Le due LOLA Can-Am

Vi sono due modelli di Lola quest'anno al Can-Am, entrambi molto validi. Oltre alla T260 di Heyser, la stessa che — patrocinata dalla LM — aveva Stewart lo scorso anno, ora è presente anche il più recente modello di biposto corsa di Broadley, la T310, condotta da Hobbs. E' estremamente larga e bassa, con soluzioni aerodinamiche nuove: muso molto deportante, alettone posteriore molto basso sulla coda, prese d'aria in zone di pressione accuratamente studiate. Il telaio assomiglia moltissimo a quello della T270, la monoposto Lola per Indianapolis. Fra l'altro, è l'unica vettura da corsa che monti un impianto di servofreno, ma Hobbs non ne è entusiasta.



In quasi 200 al via dell'avventura Un Tour più serio senza i prototipi

Il Tour de France parte il 15 settembre da Biarritz, per i 5000 chilometri della sua lunga avventura, che lo porterà a Nizza dopo dieci giorni di gara durante le quali oltre al percorso stradale saranno disputate 11 prove di velocità in circuito, e 9 prove di velocità su strada, per complessivi 1360 chilometri.

Si ripete quindi la magnifica vicenda di questa prova unica, che è il vero prototipo delle gare automobilistiche quali vorremmo fossero, cioè prove sportivissime e dal contenuto tecnico molto valido, anche se per la lunghezza e l'impegno che richiedono, e la fatica che comportano, non sono molto gradite ai «grandi», alle vedettes che trovano molti più quattrini e con molta meno fatica nelle gare attuali.

Tornato ad essere grande, il Tour ha però voluto tornare ad essere anche molto serio, e così è stata decisa la esclusione dei prototipi, anche se a malincuore, perché nelle intenzioni degli organizzatori avrebbero dovuto essere ammesse quelle macchine non ancora omologate ma che davvero erano dei prototipi di una serie futura. Delle vere e proprie figurazioni anticipate di macchine che sarebbero poi state viste nella vendita normale. Tuttavia data la impossibilità di impedire che profittando della categoria venissero al Tour delle macchine assolutamente ed esclusivamente concepite per le piste (come era stato appunto il caso delle Matra), il Tour ha preferito rinunciare alla presenza di vetture validissime come le Lancia Stratos, e le Ligier, pur di non avere le altre che ne avrebbero snaturato il carattere.

Così vi sono soltanto le Turismo e Gran Turismo, con le versioni di serie e speciali come i regolamenti attuali prevedono. Quanto basta, in ogni caso, perché davvero ci sia da dire che è così che il Tour deve vivere. Come d'altra parte è così che dovrebbero vivere le corse, per continuare ad essere un fatto sportivo ma anche un fatto tecnico concreto.

Ci sono nell'elenco degli iscritti, 101 equipaggi, suddivisi così nei quattro gruppi:

- 29 macchine Turismo di serie
- 25 macchine Turismo speciale
- 18 macchine G.T. di serie
- 29 macchine G.T. speciale.

Indubbiamente i vincitori assoluti non potranno essere che tra le macchine GT speciali, ma la importanza delle vittorie di categoria e di classe è tale che tutti hanno davvero la possibilità di trovare al Tour gloria e compenso.

Insieme al Tour de France classico, anche quest'anno c'è in semiparallelo il «Grand National» riservato ai piloti francesi e che si aggirerà all'itinerario del Tour a metà strada. Ha raccolto 150 iscrizioni, cioè il massimo previsto, e sarà anche lui tutto da seguire, perché certo metterà in luce i migliori delle nuove leve francesi.

La caratteristica del Tour, lo abbiamo detto, è nel concentrarsi di prove di velocità in poco tempo. Undici gare in circuito e nove prove stradali rappresentano più di quanto un pilota medio effettui nel corso di una intera stagione. Qui sono concentrati in dieci giorni, con la aggiunta della tanta strada da compiere. C'è di che imparare, per quelli che si lamentano di non poter correre abbastanza.

Scorrete l'elenco degli iscritti e vedrete che anche quest'anno il Tour conta su una bella sfilza di nomi, anche se qualcuno è mancato proprio per le ragioni che vi abbiamo dette. Peccato, perché avremmo voluto davvero vedere di cosa era capace Munari, per esempio.

Scorrendo l'elenco a ritroso troviamo nei posti di rilievo cinque Ferrari Daytona, iscritte dalla Filipinetti, da Pozzi e dalla Nart. I piloti non sono stati ancora tutti designati, ma i nomi di Elford e Andruet sono già sufficienti. Con una De Tomaso Pantera vi è il belga Jacquemin, l'unico che abbia saputo terminare la 24 Ore di Le Mans con la macchina modenese, eppoi c'è lo squadrone delle Porsche 911 S, con gente che avrà molto da dire, specie nelle gare in salita e sui circuiti tortuosi.

Nella classe di cilindrata inferiore, tra le GT speciali, vi è lo squadrone delle Alpine Renault, macchine che ritroviamo in gran numero anche tra le GT di serie. In questa categoria la farà da padrona la Porsche, ma c'è da segnalare la presenza di alcune Alfa Romeo Montreal.

Interessantissima la lista delle Turismo speciali, per la presenza di tutte le marche che si battono nel campionato europeo, Ford, BMW e Opel, con la aggiunta di due Mercedes, una delle quali è quella che si era vista l'anno scorso nella 24 Ore di Spa. Le Capri RS appaiono le più temibili, ma la corsa è molto lunga e potrebbero esserci delle sorprese, derivanti dalla robustezza. Stesso panorama nelle Turismo di serie, dove tuttavia la presenza massiccia delle Alfa Romeo 2000 GT potrà dare molti grattacapi anche alle macchine più grosse.

Questi i 99 equipaggi

PILOTI	VETTURA
GRUPPO 1 - Classe 1600	
« PATOU » - X	BMW 1600 TI
Henaut - Maillard	Fiat 127
Classe 2000	
X - X	Audi Coupé 100 S
X - X	Audi Coupé 100 S
Miniawi - Lacheray	A. R. 2000 GT
Humbert - Erculisse	A. R. 2000 GT
Imbert - Scherer	A. R. 2000 GT
Kopenhagen - X	A. R. 2000 GT
Soia - Soia	A. R. 2000 GT
Debussy - Lafargue	A. R. 2000 GT
Monot - X	A. R. 2000 GT
Lagniez - X	A. R. 2000 GT
Marlinache - X	BMW 2002 TI
Taradas - Hofmann	BMW 2002 TI
Pontier - Bouscary	BMW 2002 TI
Artero - Artero	BMW 2002 TI
Ravenel - X	BMW 2002 TI
Classe 3000	
Ravenel - X	Opel Commodore
Clarr - X	Opel Commodore
Heuze - Martin	Ford Capri
Billard - Gozdk	Ford Capri
« DEPNIC » - Seveling	BMW 3000
Maublanc - Benoit	BMW 3000
Dirand - X	BMW 3000
Gaffier - Veveillamoz	Citroën SM
Verrier - Martin	Citroën SM
Classe oltre 3000	
Sage - Vioillet	Chevrolet-Camaro
Rouget - Clerisse	Chevrolet-Camaro
Monin - « SYLVAIN »	Chevrolet-Camaro
GRUPPO 2 - Classe 1300	
Hendrick - « BUCHE »	BLM Mini Cooper
Joaniquet - Fouraignan	NSU 67 F
Botas - « Zapi »	Renault 8 TS
Laurent - Marche	Daf 55
Jullien - Dion	Daf 55
Classe 1600	
Holvoet - Holvoet	Toyota Celica
Tef - Presotto	Renault 1173
Classe 2000	
Darson - Treplier	A. R. 2000
Houel - X	A. R. 2000
Fiat - X	Opel Ascona
Gautron - X	Opel Ascona
Büchet - Guyomard	Opel Ascona
Loison - Demaille	BMW 2002 TI
Sevaux - « MENDOLA »	BMW 2002 TI
Alexandrovitch - Pujos	BMW 2002 TI
Lefebvre - Branhan	Ford Escort RS
Classe 3000	
Larrousse - Rives	Ford 2600 RS
Vinattier - X	Ford 2600 RS
Chasseuil - Baron	Ford 2600 RS
Diabolt - Vest	Ford 2600 RS
Laurent - Miliani	BMW 3000
Gruder - Delfarier	Opel Commodore
Classe oltre 3000	
Hermann - Nollie	Mercedes 280 SE
Heyer - Betzler	Mercedes 300 SEL
GRUPPO 3 - Classe 1600	
Senson - Arnaud	Lancia 1600 HF
Schuller - Veldmann	Alpine A 110
Snobek - « LAFRITTE »	Alpine A 110
Vanbustelle - « MARIO »	Alpine A 110
Henry - Grobot	Alpine A 110
Classe 2000	
Fiard - Lintanff	Porsche 911
Hugon - X	Porsche 911
Classe oltre 2000	
Cheli - Minel	A. R. Montreal
Barbara - Mordacq	Datsun 240 Z
Portier - Demarcy	Porsche 911 S
Touroul - Lafont	Porsche 911 S
Leong - Leong	Porsche 911 S
Vignaud - Schwammle	Porsche 911 S
Dutoit - X	Porsche 911 S
Labane - Maurin	Porsche 911 S
Sabine - X	Porsche 911 S
Raudet - X	Porsche 911 S
Villanueva - Bonnamalson	Porsche 911 S
GRUPPO 4 - Classe 1600	
Dacremont - X	Alpine A 110
Hoepfner - X	Alpine A 110
Sellos - Focault	Alpine A 110
Marquet - Paoletti	Alpine A 110
Nusbaumer - X	Alpine A 110
Classe 2000	
Darniche - Mahe	Alpine A 110
Nicolas - Todt	Alpine A 110
Therier - Roure	Alpine A 110
Classe oltre 2000	
Elford - Stone	Ferrari Daytona
X - X	Ferrari Daytona
Andruet - X	Ferrari Daytona
Rouveyran - Migault	Ferrari Daytona
X - X	Ferrari Daytona
X - X	Alfa Montreal
X - X	Alfa Montreal
Jacquemin - X	De Tomaso Pantera
Beaumont - Giganot	Chevrolet Corvette
Plot - X	Porsche 911 S
Ballot-Lena - Morenas	Porsche 911 S
Thiry - X	Porsche 911 S
Balas - Pierre	Porsche 911 S
« BARDINI » - Peyroux	Porsche 911 S
Lignonet - Smith	Porsche 911 S
« GEDEHEM » - X	Porsche 911 S
Haldi - X	Porsche 911 S
X - X	Porsche 911 S
Almeras - Almeras	Porsche 911 S
Greub - X	Porsche 911 S

Una «500 KM» che è
anche una tappa d'avvio

IMOLA anno 1



Il presidente dell'AC Bologna, dottor Giorgio Liguori, firma la convenzione per Imola alla presenza del sindaco Enrico Gualandi e del segretario del Comune imolese. A destra, il nostro editore Luciano Conti, che è anche vicepresidente dell'Automobile Club, ride a certe battute di Enzo Ferrari, che nell'occasione ha promesso due 312P alla corsa per Jacky Ickx ed Arturo Merzario

Mercoledì 6 settembre 1972, ore 12. Non sarà mai una data storica nel senso più lato della parola; ma una data importante, sì. Soprattutto per gli sportivi dell'automobile, in quanto segna il trapasso dei poteri di gestione dell'autodromo «Dino Ferrari» dall'ente sport turismo imolese all'Automobile Club Bologna che ha già pronto il finanziamento per completare il bellissimo impianto sul Santerno.

All'ora indicata è stata, infatti, firmata ufficialmente la convenzione fra l'Amministrazione Comunale di Imola e l'Automobile Club Bologna, in virtù della quale per venti anni, ovvero sino al 1992, i responsabili del «Dino Ferrari», della sua gestione, del suo mantenimento, dei miglioramenti che in quell'arco di tempo dovranno fatalmente essere apportati all'impianto, saranno appunto i dirigenti del sodalizio bolognese cui spetterà anche di vagliare le possibilità d'impiego dell'autodromo per manifestazioni automobilistiche, motociclistiche e ciclistiche, nonché per le prove che Case e privati chiederanno di effettuare, il tutto nelle 32 giornate «inter» di disponibilità. Poche, in verità, ma che indubbiamente aumenteranno allorquando anche i

più retrivi degli oppositori al fatto di avere in città un autodromo permanente, si accorgeranno che questo vuol dire lavoro e benessere per tutti gli abitanti.

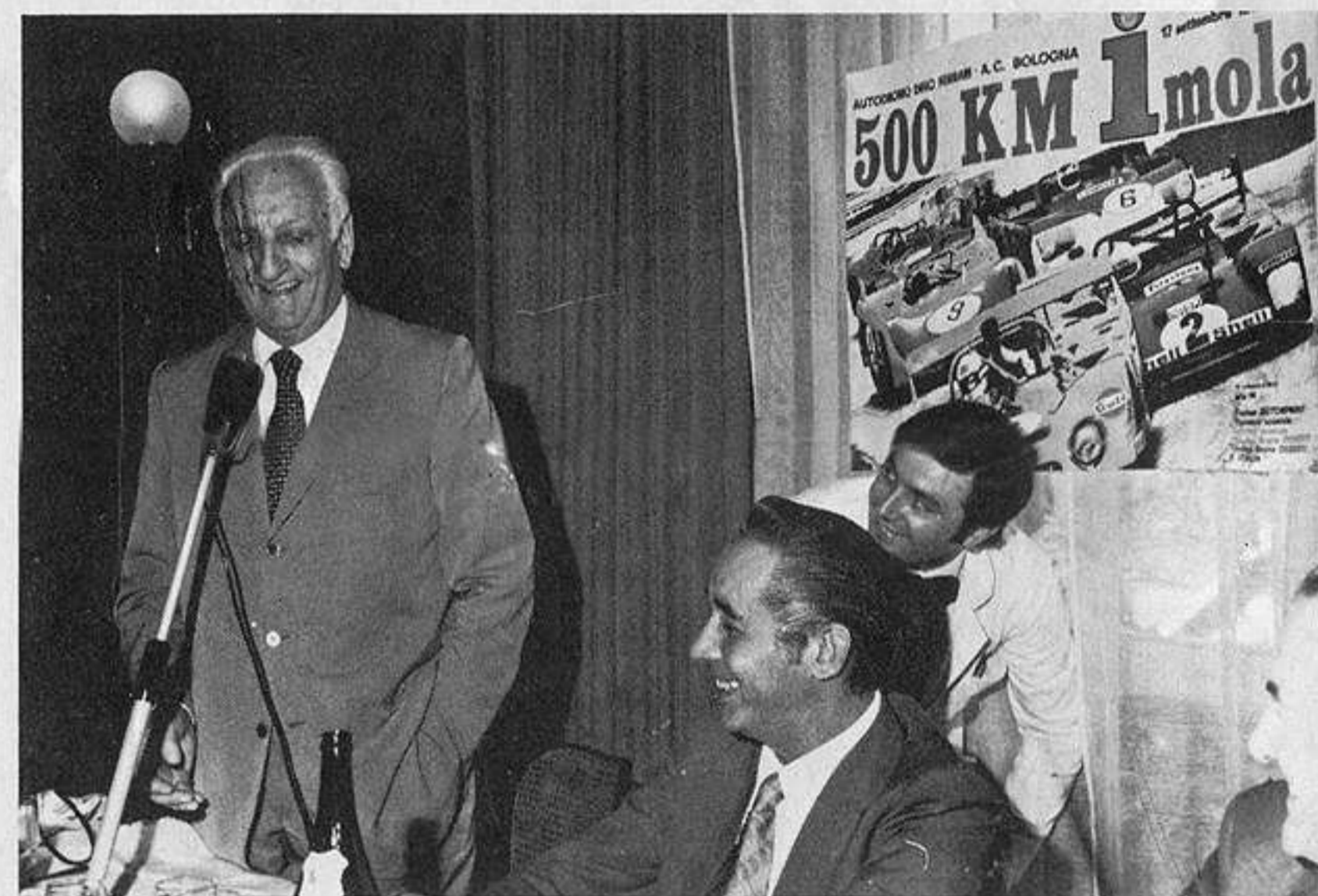
Alla cerimonia della firma erano presenti un centinaio di persone circa, non molte, ma comunque assai di più di quelle che poterono assistere al primo colpo di piccone che segnò la nascita di quello che fu chiamato «circuit del Santerno». Da una parte il sindaco Gualandi, il vice sindaco Capra e gli assessori Cacchi e Fuzzi, dall'altra il presidente dott. Liguori, il vice presidente Conti e i consiglieri Moruzzi, Jovi e Guidotti. Tutti confortati dalla presenza dell'ing. Enzo Ferrari, padrino ideologico di quell'autodromo che porta il nome del figlio scomparso.

Prima che il documento ufficiale venisse firmato il dott. Giorgio Liguori ha preso la parola per illustrare ai presenti il significato e l'importanza dell'avvenimento. «In questa Italia ove il tempo abbonda tanto da poterne fare spreco, noi non dormiamo: l'accordo è stato varato, l'autodromo di Imola nella cui validità l'Automobile Club Bologna fermamente crede, è una realtà. Diremo dunque, Imo-

la anno 1. La firma di questa convenzione è una soddisfazione morale per noi che abbiamo legato l'impianto al nome di Dino Ferrari. Siamo grati — ha proseguito il presidente dell'AC — al Comune di Imola per la fiducia che ci ha concesso e al dinamismo del sindaco Gualandi che ha com-

Chi c'era alla firma

Alla firma della convenzione per la gestione dell'autodromo Dino Ferrari fra il Comune di Imola e l'Automobile Club Bologna, erano presenti anche l'on.le Giovanardi del PSI, l'ing. Di Giovane del Genio Civile, il dott. Tei e il comm. Nuti per la Shell Italiana, il dott. Varone direttore dell'AC Bologna, il dott. Apicella dirigente il commissariato di PS di Imola, il dott. Francesco Costa presidente del Moto Club Santerno, il geom. Campagnoli che cura i lavori dell'autodromo, il sig. Grandi dell'assessorato allo sport imolese e, in particolare rappresentanza della CSAI, il geom. Anzio Zucchi.



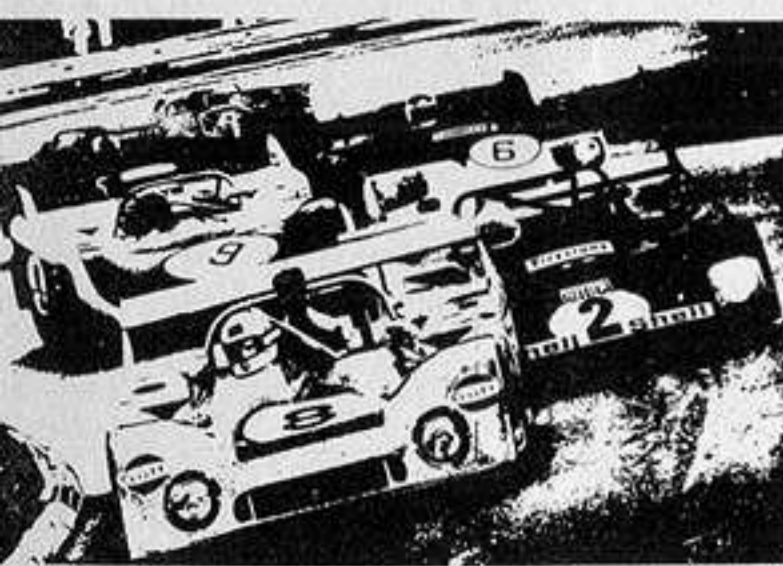
pletato l'opera paziente iniziata dal suo predecessore Ruggi; siamo grati all'Automobile Club d'Italia per il suo prezioso appoggio e speriamo che il CONI prenda atto dei buoni propositi e della nostra buona volontà concedendoci il suo superiore appoggio. Nuove fatiche e preoccupazioni ci attendono: sapremo affrontarle sempre con animo sereno».

Il sindaco Gualandi, dopo avere dichiarato che la firma della convenzione significa procedere con «maggiore sicurezza verso la conclusione di quella lunga strada che ha avuto inizio per la passione degli sportivi imolesi subito dopo la liberazione», ha ricordato i tempi eroici del circuito in una città che aveva piccoli interessi e l'opera dei soci fondatori del Moto Club e dell'Esti. «Per merito del compianto Ruggi che ha gettato le basi per il completamento dell'autodromo, concludiamo oggi la prima importante fase di quest'opera votata al servizio dello sport. Imola ha delle tradizioni da portare avanti — ha proseguito il sindaco — per cui faremo tutto il possibile perché nulla resti in sospeso. Di fronte alla presa di posizione del consiglio comunale, numerosi proprietari terrieri hanno accettato una

trattativa benevola che seppure laboriosa si concluderà fattivamente. Soltanto dodici sono le residue opposizioni, ma il consiglio comunale ha deciso di ricorrere a quelle leggi che ci permetteranno di continuare nella nostra opera».

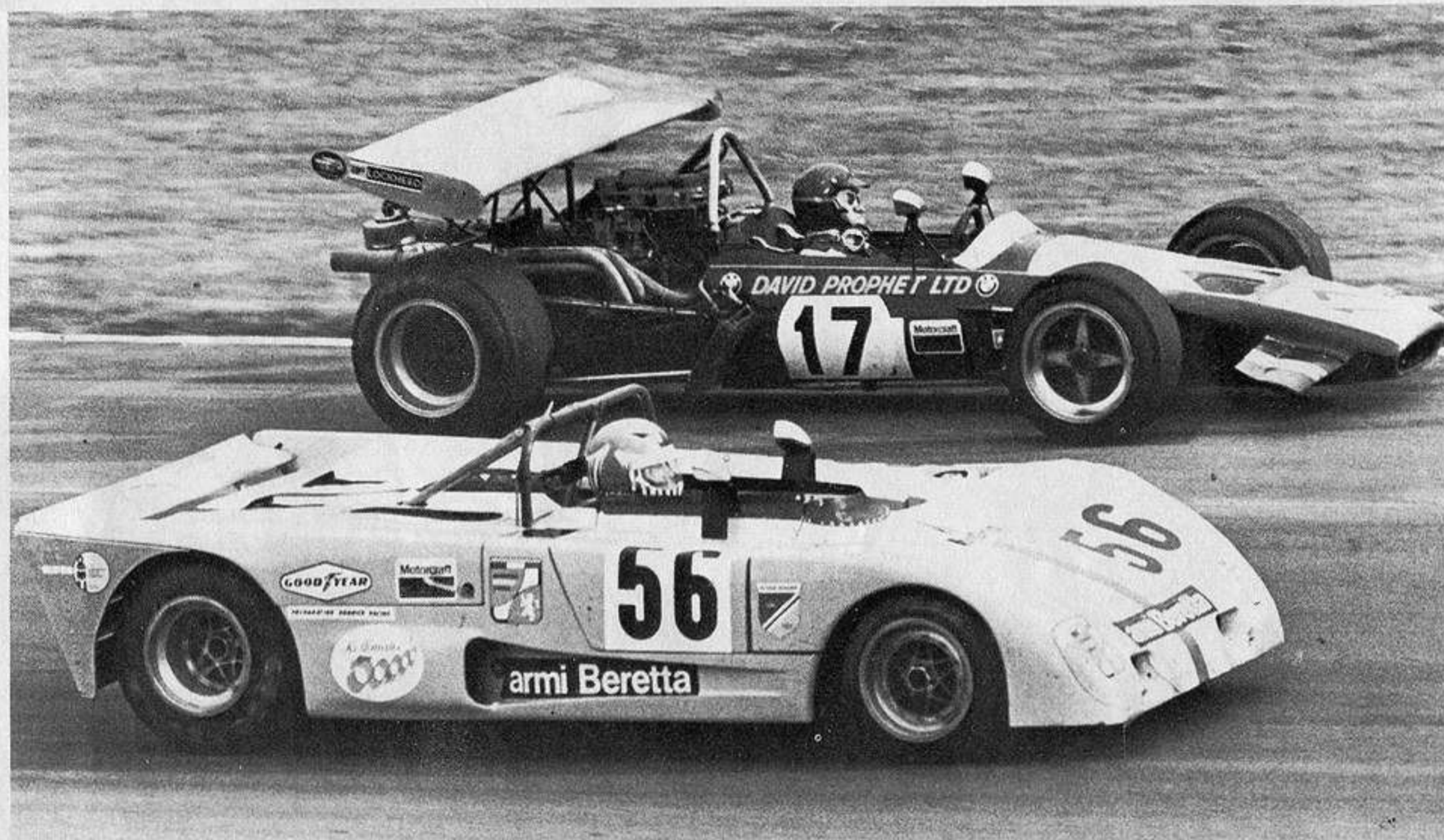
E' stata poi la volta di Enzo Ferrari che quale padrino dell'impianto ha voluto siglare la firma dell'accordo dicendo che bisogna considerare l'avvenimento con grande soddisfazione. «Ventitre o ventiquattro anni or sono — ha detto il "Drake" — venni a Imola con Lurani e conobbi Costa e gli altri fautori del circuito. Imola ha avuto la fortuna di avere tre sindaci come Vespignani, il compianto Ruggi e l'attuale Gualandi che hanno preso a cuore il problema e nonostante le gravi difficoltà incontrate lo hanno portato a termine. Quello di Imola è senz'altro il miglior autodromo italiano per la sua lunghezza, le sue caratteristiche altimetriche e per la sua ubicazione. Liguori ha ringraziato un po' tutti, ma ha dimenticato Conti che con la sua minaccia di andare a costruire un autodromo altrove è riuscito a dare la spinta decisiva».

a. c. p.



500 km.
di Imola
VOLANTE D'ORO
SHELL
TROFEO
AUTOSPRINT
TROFEO
BRUNO DESERTI

Qui sotto, Mario Casoni sarà al via con questa Lola 3 litri. Ecco lo impegnato nella Rothmans 50.000, corsa a Brands Hatch, assieme alla F. 5000 di D. Prophet



Nel «nuovo corso» dell'autodromo Dino Ferrari, si inserisce degnamente, come manifestazione d'apertura, quella «500 KM - VOLANTE D'ORO SHELL» che ha sempre attirato ai bordi del circuito imolese la folla delle grandi occasioni. E mai come questa volta varrà la pena di affollare il Dino Ferrari in quanto l'Automobile Club Bologna offrirà uno spettacolo che non si deve perdere assolutamente. Si tratterà, in effetti, di assistere ad una sorta di rivincita del mondiale marche dominato dalla Ferrari con dieci vittorie su dieci, ad una gara che vedrà a diretto confronto le vetture del «Cavallino» con le Lola T.280, le Porsche 908/3 e l'Alfa 33t3 con l'aggiunta delle migliori 2000 del momento. Ma a differenza delle gare mondiali che si disputano su 1000 km o sulla durata di sei ore

la gara imolese avrà un volto completamente diverso in quanto si articolerà su due batterie di 150 km ciascuna (30 giri) e una finale di 200 km (40 giri).

La Ferrari, e lo ha confermato il costruttore nel corso della cerimonia per la firma della convenzione fra Comune di Imola e AC Bologna, sarà presente con due vetture una delle quali è la versione aggiornata della 312 P, quella per il 1973 di passo più lungo di quella attuale; la Lola scenderà al Santerno con due e forse tre T.280, l'Alfa con una sola 33t3 motore 8 cilindri non essendo ancora pronta per le corse quella con il 12 cilindri boxer. Le 2000, che del minor peso e della maggiore maneggevolezza fanno la loro arma migliore, saranno le Lola T.290, le Chevron B.19 e B.21 e le Abarth di Osella

che guidano nell'ordine la classifica del campionato europeo marche, con l'aggiunta delle nuove A.M.S. e MOMO al loro debutto sulla pista imolese.

Il meeting, tuttavia, non si arresta qui. Altre due competizioni molto importanti fanno parte del programma: il «Trofeo AUTOSPRINT» riservato alle vetture turismo speciale gruppo 2 e il «Trofeo BRUNO DESERTI» per vetture monoposto F. Italia. E' ovvio che essendo le due competizioni valide per i campionati di categoria, saranno presenti tutti i migliori, gli immediati rincalzi e quegli outsider che molto spesso riescono a sovvertire ogni pronostico.

Tre saranno, dunque, le gare della 500 Km, cinque quelle del turismo tre quelle della F. Italia: un totale di 11 gare!

Questi i protagonisti

L'ing. Ferrari annunciando la presenza di due delle sue vetture alla 500 km di Imola, non ha voluto precisare il nome dei piloti che le guideranno. Non crediamo di andare molto lontano dal vero se indichiamo in JACKY ICKX e ARTURO MERZARIO i conduttori che la Casa di Maranello invierà a Imola e ciò farà molto piacere agli spettatori in quanto entrambi godono della qualifica di «beniamini».

Lo squadrone Lola della Bonnier Inter SpA potrà contare su VIC ELFORD, MARIO CASONI, GERARD LARROUSSE, JORGE DE BAGRATION, CLAUDE SWIETLIK e JEAN LOUIS LAFOSSE. Le due Porsche 908-3 saranno quelle di REINHOLD JOST (recente vincitore della 500 km di Interlagos) e di JUAN FERNANDEZ della scuderia di Juncadella.

La A.M.S. avrà il suo pilota di punta in CARLOS PACE, ma darà la possibilità anche ad uno dei più giovani e valorosi piloti italiani di giocare la grande carta: FRANCESCO CERULLI IRELLI attuale capofila del Campionato Italiano vetture Sport.

L'Alfa Romeo invierà a Imola ANDREA DE ADAMICH, la MOMO sarà pilotata da GIAMPIERO MORETTI, mentre ERIS TONDELLI e STEFANO BUONAPACE guideranno due Chevron B. 21.

Una presenza importante sarà quella di SANDRO MUNARI che sarà al volante di una Abarth-Osella (forse un prototipo 3000).

Sono questi i primi nomi comunicati dagli organizzatori che fiduciosi attendono la calata dei vari KRAUS, SEIDEL, MULLER e altri con le loro Porsche 908-2 un po' vecchiette ma sempre competitive.

Questi gli orari

Abbiamo già pubblicato sul n. 35 del nostro settimanale il programma orario della manifestazione; ripetiamo comunque questi orari nel loro schema più essenziale: venerdì 15 settembre, dalle ore 11 alle ore 18,20 prove delle vetture SPORT e TURISMO; sabato 16 settembre, dalle 10 alle 18,20 prove delle vetture SPORT e F. ITALIA e gare delle vetture TURISMO; domenica 17 settembre, inizio delle gare alle ore 13 con la prima batteria della F. ITALIA.

Nella festa FERRARI la Lola ci prova (anche con Elford)



ICKX (a sinistra) e Merzario saranno i favoriti nella 500 Km di Imola

Il nostro «grazie» per il mondiale '72

Una simpatica cerimonia al termine delle prove di sabato, completerà il meeting imolese: AUTOMOBILE CLUB BOLOGNA, AUTOSPRINT, SHELL e FIRESTONE hanno organizzato una manifestazione per festeggiare la FERRARI-CAMPIONE-DEL-MONDO. La folgorante vittoria delle vetture di Maranello nel campionato marche 1972 sarà ricordata nel corso di un «incontro» al quale parteciperanno l'ing. Enzo Ferrari, i piloti del mondiale marche e la squadra dei tecnici e dei meccanici che hanno reso possibili le dieci vittorie ottenute nelle dieci gare disputate. Una artistica targa ricordo andrà al costruttore, medaglie d'oro ai piloti ed ai tecnici e medaglie d'argento ai meccanici collaboratori.



La MIRAGE ha avuto paura

Doveva esserci anche la Gulf-Mirage e lo staff dirigenziale italiano della casa inglese aveva già preso più volte contatto con gli organizzatori a nome di John Wyer ed aveva prenotato un gruppo di dieci camere in un albergo imolese. All'ultimo momento uno di questi dirigenti, possiamo dire con la costernazione dipinta sul volto, ha annunciato all'ufficio sportivo dell'AC Bologna che nessuna vettura uscirà dalla «factory» inglese e che le camere erano già state disdettate. I motivi? Quelli ufficiali parlano di cambiamento radicale nei programmi, ovvero stop alle corse con motore 8 cilindri e tutta l'attività riversata sul programma 12 cilindri. In effetti questo 12 cilindri è ancora a corto di preparazione per essere usato in maniera competitiva per cui la paura di dover registrare una nuova certa sconfitta ha indotto John Wyer a fare marcia indietro.



Nella foto in alto, il motore Weslake 12 cilindri a V montato nel vano motore della Gulf-Mirage M 6 che avrebbe dovuto debuttare al «Dino Ferrari». Scartato ormai il Ford 8 V, ora Wyer lavora esclusivamente sul 12, che — viste come stanno le cose — debutterà a Kyalami in autunno. Qui sopra, vediamo John Wyer (a destra) assieme ad Harry Weslake, l'anziano ma validissimo progettista del nuovo 12 cilindri, che è stato comunque costruito anch'esso con un valido contributo della Ford



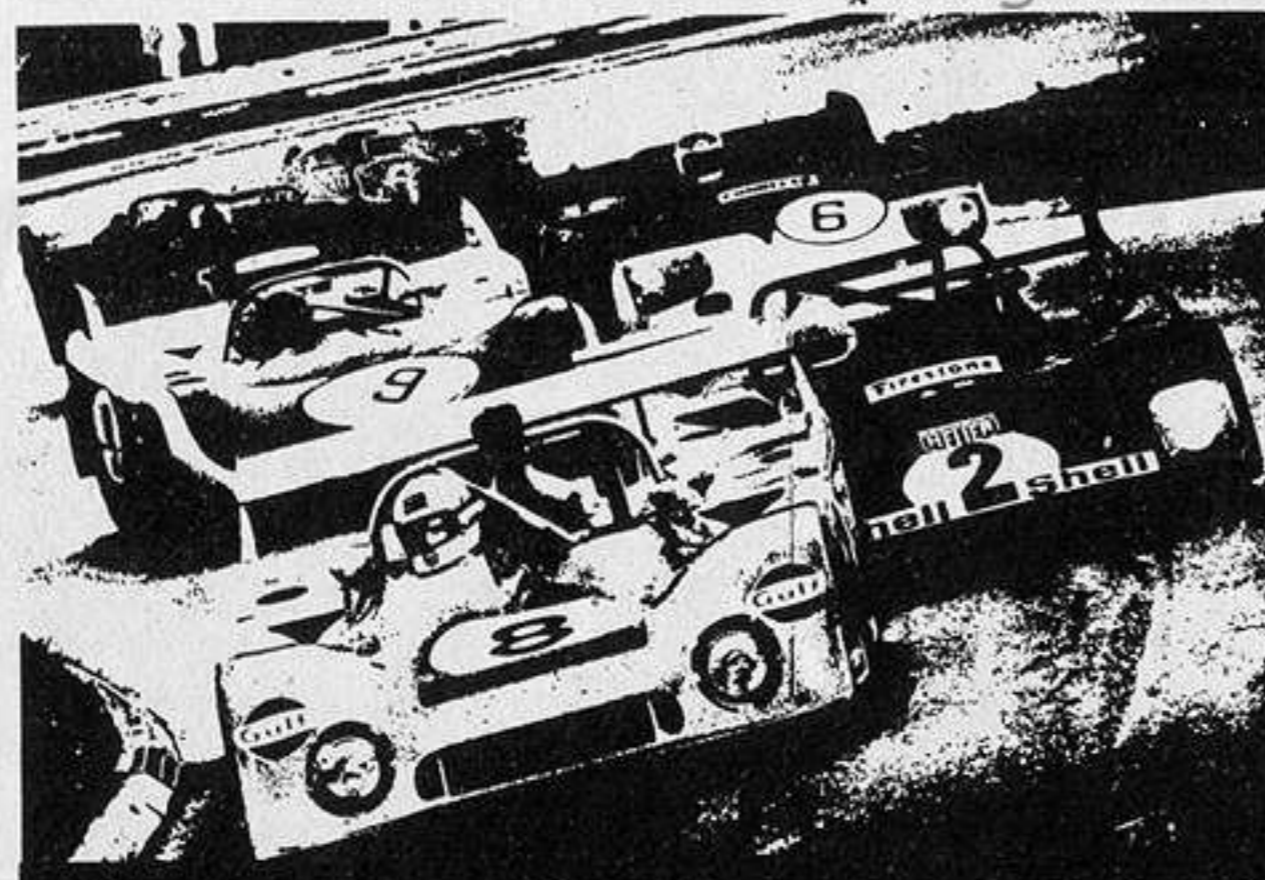
L'ALFA da tricolore

L'Alfa Romeo, scartata probabilmente l'idea di far debuttare una 12 cilindri, ancora troppo «giovane», presenterà ad Imola una delle sue collaudate 33t3 con motore 8V per dar modo ad Andrea de Adamich (nella foto) di difendere la sua posizione di capofila nel campionato assoluto italiano dall'attacco di Arturo Merzario, che disporrà di una 3 litri Ferrari. La «caccia» che i nostri due campioni danno al titolo tricolore sarà una gara nella gara, da seguire con grande interesse.

Alla 500KM imola

17 settembre ore 14

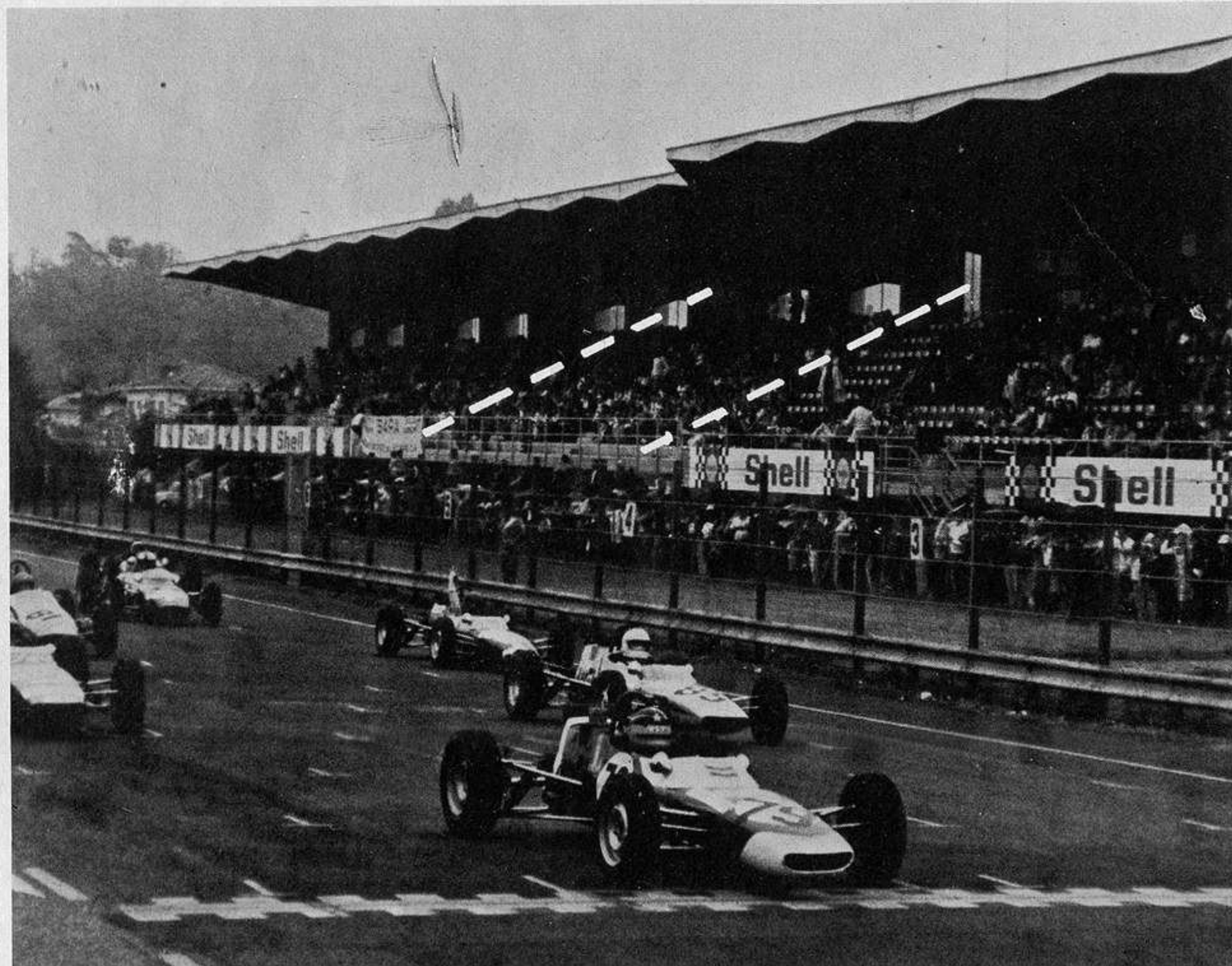
con
AUTOSPRINT



V8/Blog Scan
500 km.
di Imola
VOLANTE D'ORO
SHELL
TROFEO
AUTOSPRINT
TROFEO
Bruno Deserti

SCONTO AUTOSPRINT

Presentando questo tagliando avrete un **BIGLIETTO** a riduzione



In questa foto, indicata con un tratteggio la zona delle tribune box del circuito Dino Ferrari di Imola riservata ai lettori di Autosprint. Si tratta di 200 posti che potrete prenotare con la scheda che vedete

C'è anche una TRIBUNA RISERVATA ai soci del club e ai lettori di AUTOSPRINT

Anche questa volta **AUTOSPRINT** ha raggiunto un accordo con l'Automobile Club Bologna, organizzatore della 500 Km., in virtù del quale i **soci del nostro Club** (a titolo preferenziale) e tutti indistintamente i lettori potranno accedere all'Autodromo « Dino Ferrari » di Imola pagando i biglietti allo stesso prezzo dei soci dell'ente. Oltre a ciò, e ne abbiamo già dato notizia sul numero precedente, nell'ampia **tribuna d'arrivo** dell'impianto Imolese vi sarà un apposito settore, opportunamente delimitato e segnalato, che

costituirà una vera e propria **TRIBUNA RISERVATA AUTOSPRINT** i cui **200 posti** saranno debitamente numerati. La tribuna riservata **AUTOSPRINT** sarà esattamente di fronte al box di pista per cui i nostri soci o lettori, acquistando questo tipo di biglietto, avranno occasione di potere osservare oltre allo svolgersi della competizione, anche il febbrile lavoro che normalmente si svolge in quel delicato settore della pista.

DOVE i biglietti

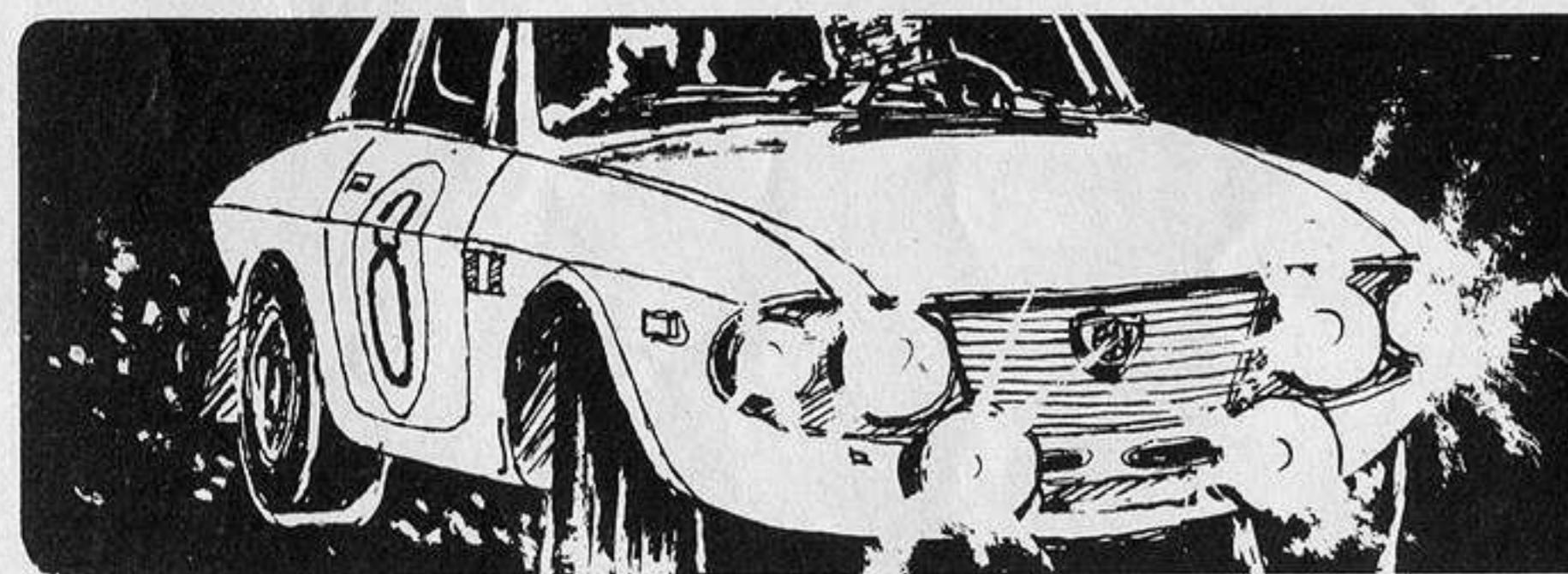
Come abbiamo già annunciato, i biglietti per la **TRIBUNA RISERVATA AUTOSPRINT** vanno prenotati e pagati alla **Segreteria AUTOSPRINT (biglietti Imola)** a mezzo assegno o vaglia; sarà la stessa Segreteria a spedire subito i biglietti con le indicazioni necessarie a chi ne farà richiesta. Indicando il numero della tessera, i **soci del Club** avranno la precedenza.

I biglietti per gli altri ordini di posti, da acquistarsi già « **scontati** » a presentazione del tagliando più sopra riportato, dovranno essere richiesti presso la « **speciale** » biglietteria **AUTOSPRINT** che verrà ubicata nei pressi della roulotte dell'AC Bologna in Viale Dante o nella rotonda del predetto Viale.

I PREZZI «scontati»

Pertanto, i soci del Club ed i lettori di **AUTOSPRINT** potranno acquistare i biglietti per Imola ai seguenti prezzi:

Tribuna riservata Autosprint	L. 4.000
Tribuna numerata	L. 6.000 (intero 8.000)
Tribuna d'arrivo	L. 4.000 (intero 5.000)
Tribuna Castellaccio	L. 4.000 (intero 5.000)
Prato	L. 2.000 (intero 2.500)



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto



CONTINUANO LE VITTORIE 1972 DELL'OLIO

MOTUL

FORMULA 2 - ENNA 1° PESCAROLO (MARCH)
EURO 2000 - ENNA 1° MERZARIO (ABARTH-OSELLA)
GUBBIO - MADONNA DELLA CIMA 1° LAUREATI (CHEVRON-ABARTH)
TROFEO VALLE CAMONICA 1° PAM (ABARTH-OSELLA)
TROFEO D'ESTATE 1° FILANNINO (LOLA-ABARTH)
GARESSIO - SAN BERNARDO 1° TARAMAZZO (ABARTH-OSELLA)

