

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

**GUIDA
di settembre**



COME
«si vede»
al Mugello



**Le NOVITA'
di Francoforte**

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 4 LE CONFIDENZE di E. S. YOUNG
- 26 ZANZARA
- 34 KARTING
- 17 TEMPO DI SALONI
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 40 SCRIVETEVI rimarranno amici
- 51 COMPRAVENDITA

IMOLA 500

500 **AUTO SPRI NT** imola

**AUTO
SPRI
NT**

sconto speciale



Il terzo appuntamento della collaborazione in atto fra **AUTOSPRINT** e **AUTOMOBILE CLUB BOLOGNA** cadrà esattamente in una data molto importante per la nostra pubblicazione: il **16 settembre**, infatti, mentre sulla pista dell'autodromo di Imola ancora si rincorreranno le vetture in gara, i nostri redattori staranno preparando quello che sarà, in assoluto, il **500. numero di AUTOSPRINT**.

Per solennizzare l'occasione la gara principale del meeting imolese, quella riservata alle vetture Sport — gruppo 5 — organizzata dall'A.C.B. con il nostro patrocinio, si chiamerà **AUTOSPRINT 500** e vedrà impegnate, tranne, forse, qualche prudenziale defezione, le vetture che quest'anno si sono date fiera battaglia nel Campionato Mondiale Marche, a cominciare da quella 3 litri MATRA che ha sconvolto le rose speranze degli sportivi italiani. Con la dominatrice francese scenderanno sicuramente in gara le GULF-MIRAGE, le LOLA e quell'ALFA ROMEO che sul difficile e veloce circuito del Santerno, in due batterie ed una finale brevi e nervose, ha molte probabilità di fare finalmente un esordio completo e vittorioso. Non ci saranno, sembra, le rosse vetture di Maranello, ma l'industria italiana sarà nondimeno ben rappresentata. E poi, chissà, da oggi al 16 settembre v'è tutto il tempo per i ripensamenti...

Come per i precedenti appuntamenti, **Soci del Club e lettori di AUTOSPRINT** godranno anche per questa manifestazione di particolari sconti e facilitazioni.

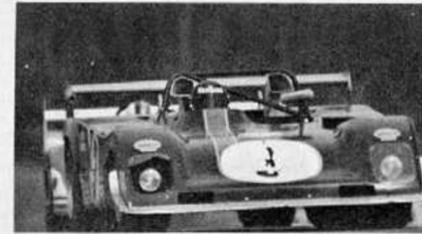
I nostri lettori potranno godere dei seguenti prezzi:

| | |
|--------------------------------------------------------|-------------------------|
| TRIBUNA SPECIALE AUTOSPRINT (linea d'arrivo) | L. 3.500 (riservata) |
| TRIBUNA NUMERATA | L. 5.000 (intero 6.000) |
| TRIBUNA D'ARRIVO | L. 4.000 (intero 5.000) |
| TRIBUNA CASTELLACCIO | L. 4.000 (intero 4.500) |
| TOSA, RIVAZZA e PRATO | L. 2.500 (intero 3.000) |
| Eventuale TRIBUNA NUOVA VARIANTE | L. 4.000 (intero 5.000) |

Presentando alla **SPECIALE BIGLIETTE-RIA** posta nella rotonda di **VIALE DANTE** il tagliando qui accanto



500 **AUTO SPRI NT** imola



REGALIAMO ai lettori più giovani **BIGLIETTI-PROPAGANDA** per la **500 **AUTO SPRI NT** imola**

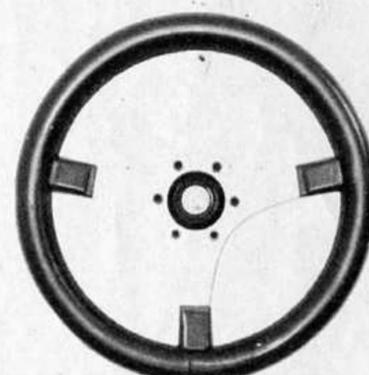
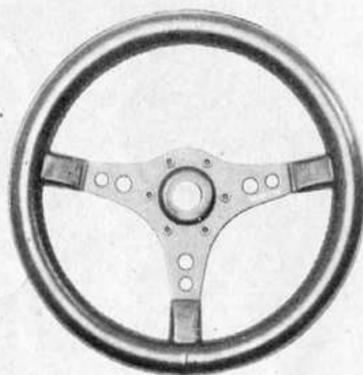


TELEFONATECI o venite a prenderli!

Giovanissimi Soci e giovanissimi lettori di **AUTOSPRINT** è la vostra grande occasione: il 16 settembre, all'autodromo di Imola, per solennizzare la pubblicazione del **500 numero in assoluto di AUTOSPRINT**, in pieno accordo con l'Automobile Club Bologna, Editore e Direttore faranno svolgere una gara internazionale per vetture Sport, gara che porterà il nome di **AUTOSPRINT 500**. Per l'occasione, ai primi che **scriveranno o teleferanno**, anche per lanciare l'iniziativa dell'Automobile Club Junior, metteremo a disposizione **500 (cinquecento) biglietti-propaganda gratuiti** per l'ingresso all'autodromo «Dino Ferrari».

Quindi: **RICORDATE BENE**, ai primi 500 che ci scriveranno o teleferanno, **Soci o lettori**, verrà dato in omaggio il «**BIGLIETTO-PROPAGANDA**» tenendo tuttavia presente che per avere tale biglietto **non bisognerà avere superato il limite massimo d'età di 14 (quattordici) anni** e che sarà necessario andare all'autodromo accompagnati da un adulto.

ATTENZIONE! Scrivendo o facendo la vostra telefonata (segreteria **AUTOSPRINT** - biglietti per Imola) dovrete indicare nome, cognome, indirizzo ed esatta data di nascita. Ciò, **fino a tutto il giorno 12 settembre 1973**.



**STABILIMENTO
E DIREZIONE VENDITE ITALIA**
44043 MIRABELLO (FERRARA)
ARGINE POSTALE 69
☎ (0532) 847.126

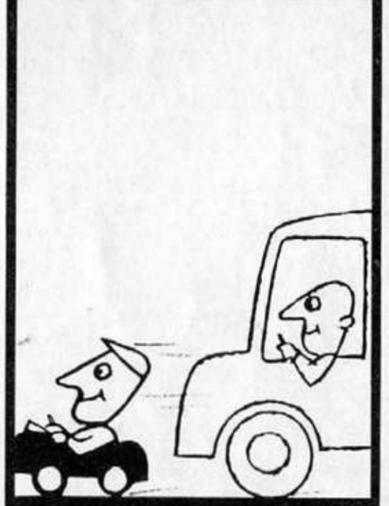
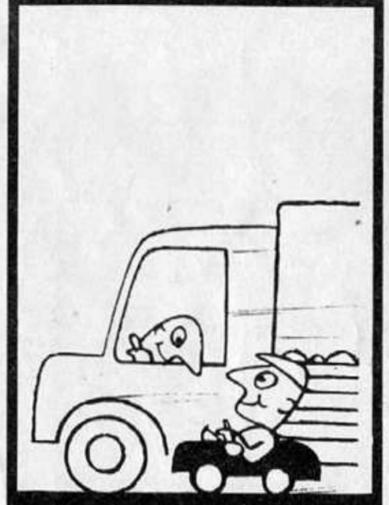
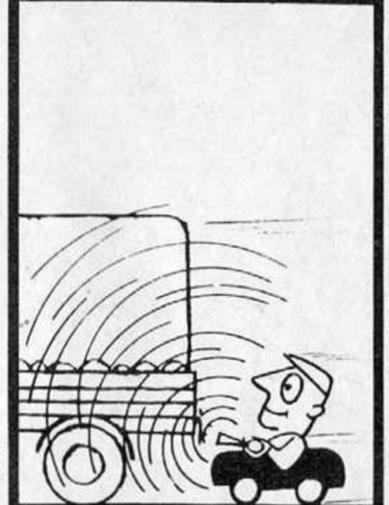
**DIREZIONE
VENDITE ESTERO**
10131 TORINO (ITALY)
VIA VILLA DELLA REGINA 12
☎ (011) 878.646

RAID
COSTRUZIONE
VOLANTI
SPORTIVI

suona
le trombe della

stebel

da 20 anni produce solo trombe





TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTO-SPRINT. Conoscete le classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.

GARE SOPPRESSE G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Can-Am a Donnybrooke (24 giugno) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 all'Osterreichring (8 luglio) ● Washington Trans-Am (5 agosto) ● Pergusa, Premio F.3 (5 agosto) ● Coppe FORD a Misano - rinviate a data da destinarsi (26 agosto) ● Rally Liegi - Mosca - Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

SETTEMBRE



Le corse in calendario dal 12-9 al 22-9-1973 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 |
|-------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 12 | G.P. Trois Rivieres | Canada | | | ●●● T. F. 2, F. SCCA | Velocità in circuito | |
| 12/16 | Rally Alpi Austriache | Austria | Part. da Baden km 2.100 | | ●●● Camp. Marche Rally | Rally | Lindberg-Eisendle (Fiat 124 spider) |
| 13/15 | Star Roof Africa Rally | Sud Africa | | | ●●● | Rally | |
| 13/16 | Rally Sachsenring | Germania Orient. | | | ●●● | Rally | |
| 13/17 | Rally d'Olanda | Olanda | | | ●●● | Rally | |
| 14/16 | Rally della Vistola | Polonia | | | ●●● | Rally | |
| 14/24 | Tour de France | Francia | | | ●●● Camp. Europeo GT, Camp. Europ. Conduuttori rally | Velocità in circuito, a tappe | Andruet-Biche* (Ferrari 365 GTB4) 3.4'03"2 |
| 15/16 | Rally Holsten | Germania | | | ●●● | Rally | |
| 15/16 | Rally Internazionale del Medio Adriatico | AACC Ancona e Pesaro | Baia Flaminia - Pesaro Ancona - tot. km 818 | ore 16 (15) ore 10 (16) | ●●● | Rally | |
| 15/16 | Corse a Ulm | Germania Occ. | | | ●●● T. GT, S, F. 2, F. 3, F. V, F. Super V | Velocità in circuito | |
| 15/16 | Salita di Griesbach | Germania Occ. | | | ●●● T. GT, S, F. 2, F. 3, F. V, F. Super V, F. F. | Velocità in salita | |
| 15/16 | Salita di Kalter Vangen | Germania Occ. | | | ●●● S | Velocità in salita | |
| 15/16 | Corsa a Frohburg | Germania Orient. | | | ●●● S | Velocità in circuito | |
| 15/16 | Salita La Faucille | Francia | | | ●●● T. GT, S | Velocità in salita | Mieusset (March) 4'55"6, media 126,608 |
| 15/16 | Trofeo Tchen-Agopuntura Cinese «Città di Parabiago» | Scuderia Sporturismo | Part. e arr. Piazza del Mercato di Parabiago | ore 14 (15) ore 9 (16) | ● | Autotorneo | Si disputa per la prima volta |
| 15/16 | 9. Giro Valli Ossolane | AC Domodossola | Part. e Arrivo a Bognanco tot. km 374 | Ore 19 (15) Ore 4 (16) | ● | Rally | Biasuzzi (Lancia) |
| 16 | Corsa ad Albi | Francia | Circuito di Albi di km 3,636 | | ●●● Camp. Europ. F. 2, F. 3 | Velocità in circuito | Jaussaud (Brabham BT 38) 37'53"5, media 184,246 |
| 16 | Corse all'Osterreichring | Austria | Circuito dell'Osterreichring di km 5,911 | | ●●● Camp. Europ. 2 litri T, S, F. V, F. Super V, F. F. | Velocità in circuito | Dieter Quester (Chevron BMW) 1.39'40"9. Disputata lo scorso anno al Salzburgring |
| 16 | Corsa a Edmonton | Canada | Circuito di Edmonton di km 4,020 | | ●●● Camp. CAN-AM | Velocità in circuito | François Cevert (McLaren-Chevy) |
| 16 | 500 Km AUTOSPRINT | AC Bologna | Circuito «D. Ferrari» Imola di km 5,030 | Ore 14 Ore 18,30 | ●●● Sport, Turismo F. Italia | Velocità in circuito | Merzario (Ferrari 312 P) in 1.07'56"2, media 180,414 |
| 16 | Trofeo di Limbourg | Belgio | Circuito di Zolder di km 4,220 | | ●●● F. F., F. Super V, GT, T | Velocità in circuito | |
| 16 | Delaware 500-Dover | Stati Uniti | | | ●●● Stock cars | Velocità in circuito | |
| 16 | Salita «La Regina» a Houyet | Belgio | | | ●●● Tutti i gruppi | Velocità in salita | |
| 16 | Autocross Russelsheim | Germania Occ. | | | ●●● T, GT | Autocross | |
| 16 | Corsa al Diurslandring | Danimarca | | | ●●● T, F. F. | Velocità in circuito | |
| 16 | Salita al Monte Jaizquibel | Spagna | | | ●●● T, GT, S | Corsa in salita | |
| 16 | Salita St. Maurice | Francia | | | ●●● T, TG, S | Velocità in salita | |
| 16 | Rally-Gross Canal Albert | Belgio | | | ●●● | Rallycross | |
| 16 | Salita dell'Etna | AC Catania | Circuito di Pergusa di km 4,800 | Ore 8 Ore 18 | ●●● T, GT, S | Velocità in salita | Scola (Chevron B 21) in 9'01"8, media 118,277 |
| 16 | 4.a Coppa Piemonte | AC Torino | Autodromo di Casale Monferrato | ore 14 ore 17,30 | ● Riservata ai Soci AACC Piemonte. Tutti i gruppi F. 850, F. F., F. 3, F. Monza | Velocità in circuito | |
| 16 | Gara a Vallelunga | Gentlemen's Motor Club | Autodromo di Vallelunga di km 3,200 | ore 11 ore 18 | ● F. F. e Mexico F. 850, Gr. 1 e 4 | Velocità in circuito | |
| 16 | Trofeo Rallycross Ford Kleber | Ford Modena | Aerodromo di Modena | ore 15 ore 19 | ● | Rallycross | |
| 16 | 19.a Coppa Valtellina | AC Sondrio | Chiavenna Arr. Bormio-Bagni Nuovi - tot. km 265 | ore 7,30 ore 15,30 | ● | Rally | Maurizio Bianchi (Ford Escort GT) |
| 16 | 1° Trofeo Fuoristrada «Auto Monferrato» | Mago Fuoristrada Club, F.I.F., P.A. Croce Verde Mornese (Alessandria) | Mornese (Alessandria) | ore 9 ore 17,30 | ● | Regolarità fuori strada per 4 ruote motrici | Si disputa per la prima volta |
| 19/22 | Rally del Sherry | Spagna | | | ●●● | Rally | |

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale e part. str.; ● = naz.; □ = «chiusa»



LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

● Derek Bell era dapprima iscritto per correre su una McLaren speciale nelle serie L&M F. 5000 in America per Lothar Motschenbacher, ma il fuoco che distrusse la sua officina in California cancellò quei progetti. Ora sento che Derek deve, dopo tutto, correre per Motschenbacher, questa volta sulla sua berlina McLaren Can-Am.

● Sebbene il calendario internazionale sia già pieno di date, e le squadre come la Tyrrell stiano deliberatamente evitando qualche corsa di F. 1 non valida per il campionato per concentrarsi solo sui Gran Premi, sento che forse si costruiranno nuove piste da Gran Premio in Israele e in Grecia. A Henry Wild, della Watkinsglen Grand Prix Corporation, è stato chiesto di essere a capo di un gruppo per vedere qualche posto per una pista in Israele. Anche i greci stanno per decidere dove vogliono la loro pista. Per il momento sono prese in considerazione Atene, Patrasso o Volos. Il governo ha stanziato per il progetto 3 milioni e mezzo di dollari. La pista di Israele sarà sostenuta dal canto suo anche dall'Ente Turismo.

Le 2 strade delle gomme

● I tecnici della Goodyear e i costruttori di pneumatici stanno elaborando la loro risposta al problema delle forature. E' tutto segreto durante questo stadio di sviluppo, ma credo che la scatola interna del pneumatico sarà coperta di una soluzione dispersa gomma piuma capace di assorbire chiodi e simili e nello stesso tempo trattenere la pressione dell'aria. Questo è un progresso, rispetto al metodo Firestone di «spalmare» un materiale da tenuta sulla scatola interna del pneumatico ogni giorno. Ambedue le ditte usciranno presto con questo antiforature «interni»: la Goodyear con la gomma piuma e la Firestone con il materiale di tenuta sempre incorporato nel pneumatico, invece del sistema provvisorio usato al momento.

● Quelli dell'Universal Oil Products hanno proprio ostentato di essere coinvolti nelle corse con le Shadow ma alla corsa Can-Am nel Mid-Ohio, dovettero affrontare un ostacolo di tipo inaspettato. Una giovane signora apparve ai box indossando una camicia che si era fatta con una frase che diceva: «Shadow è il nome del mio gatto, non di qualche dannata auto da corsa».

● David Hobbs porta la bandiera di McLaren nella battaglia Can-Am per Roy Woods, col patrocinio di Carling, quelli della birra. «La nostra organizzazione Roy Woods sta gustando questa attività da tempo di riposo» dice Hobbs. «Costa di più che campeggiare, ma non è frustrante come il mini-golf». Ecco una simpatica squadra privata secondo le convenzioni con un investimento moderato e circa due terzi della potenza delle vantate turbo-Porsche. «Abbiamo fatto tutto quello che possiamo per solleticare agli impulsi i più bassi di quelle migliaia di americani sostenitori della Porsche. Noi talvolta sconfigevamo le loro auto da 100.000 dollari poiché essi fanno saltare i loro motori da 30.000 dollari».

I « PROF » SICUREZZA

Nei risultati paralizzanti dell'incendio fatale di Roger Williamson a Zandvoort, diventa spiacevolmente chiaro che l'incidente aveva una stretta connessione con l'incendio di Regazzoni in Sud Africa, dove Mike Hailwood nella sua divisa di pilota a prova di fuoco era il meglio equipaggiato di quelli che c'erano ad avvicinare il fuoco. A Zandvoort le telecamere mostrarono una situazione simile con David Purley, il solo opportunamente equipaggiato e abbastanza coraggioso per andare in soccorso di Williamson.

Denny Hulme, come presidente della GPDA ora è tutto per la squadra di sei veicoli per soccorso in caso di incidente, forniti di personale specializzato e che lavora con i direttori di gara locali, per seguire ogni Gran Premio. Teddy Mayer, manager della squadra di Hulme ha suggerito una soluzione più semplice e meno costosa, potrebbe essere quella di portare sei sacche per soccorso con il reparto medico del Gran Premio, ciascuna sacca dovrebbe consistere di 30 galloni di liquido estintore, di un cricco, di una catena e un rampone e una tuta antifiama per l'operatore. La sacca potrebbe essere portata in un furgoncino o sul retro di una grande auto per passeggeri senza il cofano del bagagliaio.

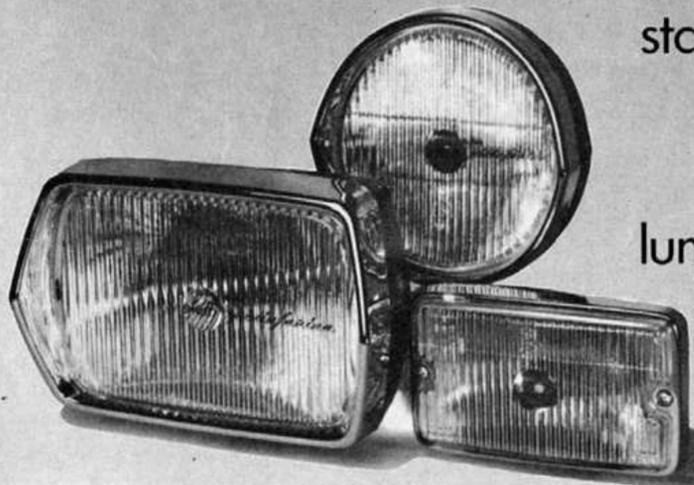
Hulme vuole un sistema per cui i veicoli sono posti ad intervalli strategici attorno alla pista e che in caso di incendio, ci sarebbero bandiere di rallentamento poste attorno a tutto il circuito e ogni furgoncino andrebbe sulla scena dell'incidente per funzionare da riserva all'unità in azione. Appena la situazione fosse sotto controllo le unità non necessarie ritornerebbero ai loro posti e le bandiere di rallentamento sarebbero ritirate. Se il controllo «luci gialle» si dimostrasse non in grado in tutto il circuito di prendere la corsa sotto controllo, Hulme è per la pace-car per regolare la velocità del gruppo e dare ai soccorritori di andare avanti con il loro lavoro, invece di preoccuparsi del Gran Premio che si scatena a pochi centimetri dai loro gomiti.

Vediamoci stasera



Viaggiamo sicuri per vederci stasera.

Soprattutto nella "NEBBIA".
Lo sai, è importante vederci.
Il nostro cammino è più luminoso con



Fari-Fanali-Fendinebbia

Adottati dalle più importanti Case Automobilistiche
Concessionaria esclusiva prodotti **stars** - CAVIS

LE PORSCHE A PESO D'ORO

● Non mi rendevo conto che c'era un campionato Europeo GT (una specie di clubs per corridori Carrera) finché non ho visto il francese Claude de Bellot Lena, vincere a Thruxton. Non è esattamente neppure una forma di corse a buon mercato. Nei boxes si diceva che una Carrera pronta per la corsa dalla fabbrica può costare 14.000 sterline (circa 21 milioni), un motore di scorta costa 7.000 sterline (10 milioni) e un piccolo ricambio (come un contagiri) può costarvi 140 sterline (210 mila lire)! Perché ciò? La Porsche dice che è perché loro costruiscono queste auto con la stessa meticolosa attenzione al particolare che mettono nelle 917.

● Il barone Fritz Huschke von Hanstein, 62 anni, primo responsabile corse della Porsche e ora presidente sportivo dell'Automobile Club della Germania, poco tempo fa ritornò alle piste per prendere due record mondiali di velocità e quattro record internazionali di categoria sull'anello da alte velocità al Centro Prove della Porsche. Huschke è un uomo che sempre individua un'opportunità (chi altri avrebbe vinto le Mille Miglia in circuito e la lista degli iscritti piuttosto scarna nel 1940?) e così è andato a caccia di records con una Porsche Carrera RS e una Porsche 914 2 litri, il brutto anatroccolo della produzione.

● «BIG LON» STANLEY, boss della BRM, del Grand Prix Medical Unit e del Jo Siffert Safety Council, dirige ora l'antincendio in F. 1. Si sa che è portato a farsi largo tra i cavilli locali e a costringere che le cose si facciano a modo suo. La natura blindata della pelle di Stanley è stata dimostrata in numerose occasioni e gli servirà quando farà ispezioni di piste. I piloti hanno trovato difficoltà nell'imporre le loro richieste durante le ispezioni, ma il «Terrore di Trumpithgon» forse avrà più successo.

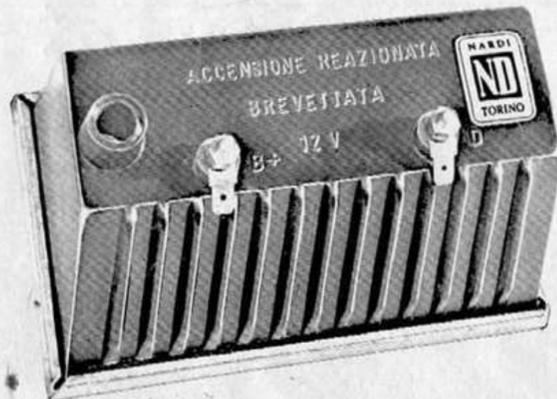


GLI ESEMPI PER IL FORD

● Bubbles Horsley, capo squadra della Hesketh Grand Prix, scherzò dopo Monaco che la squadra avrebbe preso a rimorchio il sontuoso yacht, come base per ospiti da usare per il resto della stagione. Lee Guinness andò meglio di 60 anni fa! Egli usò il suo yacht per andare alle gare all'estero portando gli altri piloti Sumbeam e anche le auto! Questo è vero stile! Il Gran Premio di Francia del 1913 si svolse ad Armiens e Guinness visse con grande stile sul suo yacht ancorato in un fiume vicino.

Eoin S. Young

il segno della ripresa



accensione reazionata

doppia accensione ad interazione di flussi magnetici concatenati

Per informazioni: Nardi s.r.l., via Lancia 8, 10141 Torino / tel. 331.558 - 383.869

Stabilimento: via Val Seriana 3/a
ROMA tel. 89 70 96 - 83 19 345

PUMA



scatola
di montaggio
al prezzo di
L. 440.000

Vettura di serie
L. 1.300.000
CON GARANZIA

per risposta inviare
L. 200 in francobolli



Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza
limitazione di chilometri
Sostituzione immediata balestre
e servofreni. Molloni rinforzati

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

I grandi
APPUNTAMENTI
di metà
SETTEMBRE



14-23 settembre '73



15-16 settembre '73

Quasi 90 macchine af-
frontano da venerdì 14
i 6000 chilometri della
favolosa corsa a tappe

Soffia anche la... BORA nello StratoTOUR

La 18. edizione del Tour de France Automobile è valida per: ● Campionato d'Europa Vettura Gran Turismo ● Campionato d'Europa Rallies per Conducenti ● Campionato di Francia dei Rallies ● Challenge Automne ESSO.

● Alla gara sono ammesse le vetture delle categorie Turismo di Serie, Turismo Speciale, Gran Turismo di Serie, Gran Turismo Speciale e Gruppo 5 Sport-Tour Auto.

MARSIGLIA - Il forfait dei due coupé BMW ufficiali di 3,5 litri che avrebbero dovuto pilotare Beltoise e Waldegaard, toglie senz'altro un certo interesse al XVIII Tour de France, i cui 70 iscritti lasceranno Nizza venerdì 14 per compiere un periplo di circa 6.000 chilometri.

Volendo stravincere ormai il campionato europeo delle

turismo, la BMW sarà a Silverstone il 23 settembre al Tour. Le Porsche Carrera hanno dunque ormai via libera, dato che alla partenza non ci sarà nessuna Ferrari Daytona. Le Maserati Bora sembrano molto « giovani » e le Lancia Stratos, più adatte alle strade che alle piste, non sono indicate per quel terreno; soltanto le due Ligier JS2 di Lar-

rousse e di Chasseuil possono turbare la lotta fratricida, fra le vetture tedesche, ma resisteranno?

Una settimana di ricognizioni ci ha infatti convinti che la potenza superava la maneggevolezza, ma se si deve tenere conto del concetto di durata per le meccaniche, che dire allora degli equipaggi che dovranno affrontare un sus-

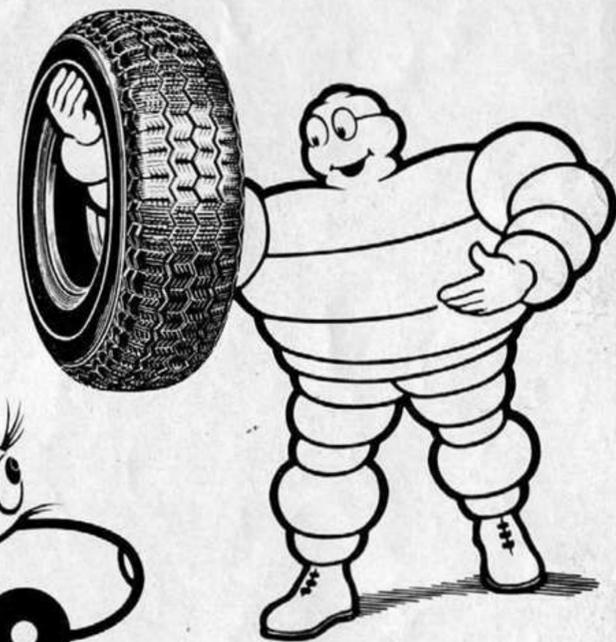
seguirsi di « maratone », tanto meno giustificabili per il fatto che la strada non svolge nessun ruolo nella classifica (ricordiamo che un minuto di ritardo viene penalizzato con 1") e nell'usura, perché ormai qualsiasi vettura da corsa è in grado di coprire 1500 chilometri filati a 50 orari.

Eccettuato per la quarta

Piccola cara

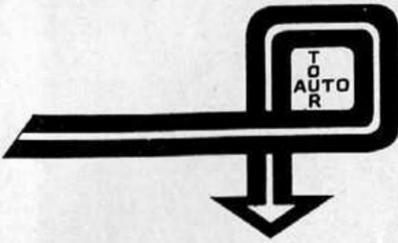
radialmente

*...sino
all'ultimo Km...!*



tuo per sempre **ZX MICHELIN**

Ideale anche per le 'piccole cilindrate' **ZX MICHELIN** è il radiale 'che non finisce mai' e mantiene tutte le sue qualità sino all'ultimo Km.



5 tappe così

Ecco, tappa per tappa, lo svolgimento delle prove di classifica, in linea ed in circuito, previste per questa edizione del Tour de France:

Percorso totale: 5668 km
 Prove in circuito: 1047 km
 Prove a cronometro: 145 km

PRIMA TAPPA: Nizza-Clermont Ferrand, 833 km, venerdì 14/sabato 15 settembre 1973 ● prova a cronometro Le Moulinet-Turini-La Bollène, di km 23 ● prova a cronometro St. Sauveur-Couillole, di km 17 ● circuito dell'Auvergne, 20 giri pari a 161 km.

SECONDA TAPPA: Clermont Ferrand-Lille, 1435 km, domenica 16 e lunedì 17 settembre 1973 ● circuito di Dijon-Prenois, 40 giri pari a 132 km ● salita al Ballon d'Alsace, km 8,850 ● Salita al Rainkopf, km 18 ● circuito di Croix-en-Ternois, 40 giri pari a 76 km.

TERZA TAPPA: Lille-Albi, di km 1260, martedì 18 e mercoledì 19 settembre ● circuito di Rouen, 25 giri pari a 137,500 km ● circuito Bugatti - Le Mans, 25 giri pari a 110,500 km ● circuito di Albi, 25 giri pari a 91 km.

QUARTA TAPPA: Albi-Biarritz, di 426 km, giovedì 20 settembre ● circuito di Nogaro, 25 giri pari a 80 km ● prova a cronometro di Bois de St. Pee, di 21,5 km.

QUINTA TAPPA: Biarritz-Nizza, di 1714 km, venerdì 21 e sabato 22 settembre ● salita al Col du Soulor, di km 8,150 ● salita al Col du Tourmalet, di km 11 ● circuito di Montjuich, Barcellona, 30 giri pari a 114 km ● prova a cronometro Le Moulinon-Antraigues di 38 km ● circuito Paul Ricard, 25 giri pari a 145,250 km.

tappa, Albi-Biarritz, che rappresenta km 421 in dodici ore passate al volante, le altre quattro tappe comprendono tutte una notte sulla strada: Nizza-Clermont Ferrand con km 1.453 e 37 ore, Lilla-Albi con km 1.206 e 37 ore e infine Biarritz-Nizza che totalizza km 1.714 per 36 ore di guida, con le prove di Bois Saint Pé, del Soulor, del Tourmalet e

del Moulinon, oltre ai circuiti di Montjuich e del Ricard! Fortuna che, rispondendo a un questionario degli organizzatori lo scorso anno, i concorrenti avevano espresso il desiderio di un accorciamento del tempo — sei giorni al massimo — e di tappe relativamente facili, con una sola notte in strada!

In un momento in cui la si-

curezza è giustamente al centro delle preoccupazioni, che dire delle condizioni di un pilota che ha trascorso 24 ore seduto in macchina e deve essere in pieno possesso dei suoi mezzi per disputare una corsa in circuito? Quanto alle ore di riposo, poiché nella maggioranza le tappe si concluderanno fra le 19 e le 20 e la partenza è prevista

per le 5 o le 6, è facile giudicarne la scarsità.

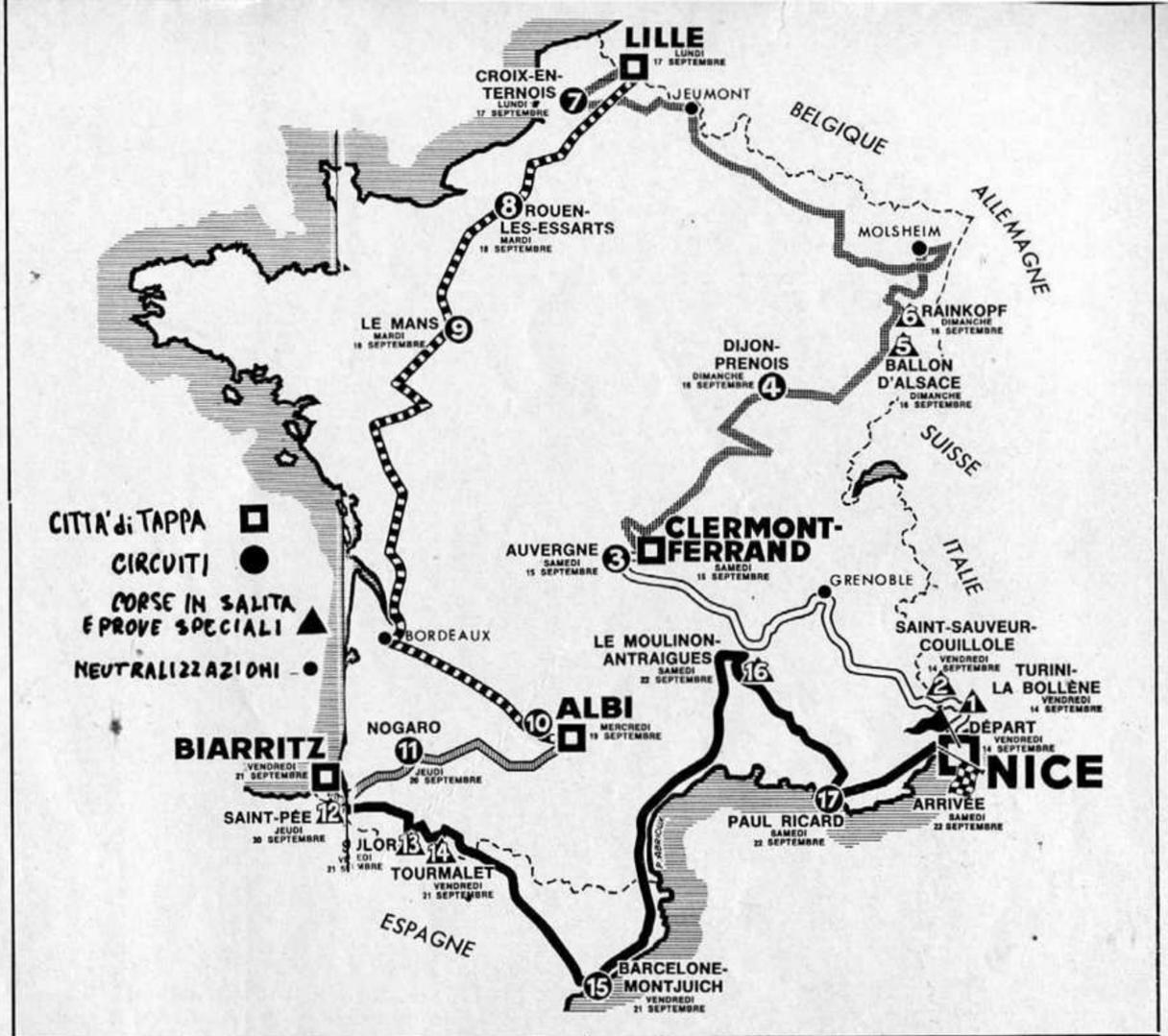
Sono dunque in programma nove corse in circuito e otto in salita, per questa maratona, e dopo una completa ricognizione ci si è convinti che un'Alpine Renault non ha effettivamente gran che in cui sperare da questo tracciato, mentre una De Tomaso Pantera può benissimo creare

problemi alle Porsche Carrera di 2700 cc nel gruppo 3, e una Ferrari Daytona del tipo di quelle iscritte da Charles Pozzi a Le Mans avrebbe pure potuto precedere le Porsche tre litri.

E' un fatto che il Turini

J. R. Jaubert

A PAGINA 8



passa in testa!

(agli altri, la polvere)



Conrero kits

cassette di montaggio per
 ALFA ROMEO - FIAT - OPEL - RENAULT

ruote in lega - volanti sport
 ammortizzatori Racing

Potrete richiedere documentazioni sulle elaborazioni
 Conrero Kits agli agenti generali:



**CRAVANZOLA
 & GAIDANO**

via Cavour 5
 10123 Torino
 telefono 513489

CONRERO KITS s.a.s.

Corso Roma 39/r - 10024 MONCALIERI (TO)

Grande affermazione Conrero al 10° Rally di San Martino di Castrozza!

1° assol. GR.1: Svizzero-Braitto; 2° assol. GR.1: Brai-Rudy; 3° assol. GR.1: Presotto-Bisol.
 Tutti su Opel Ascona 1900 SR. Brai-Rudy guidano la classifica della Coppa C.S.A.I. Rallies Inter. Gruppo 1

Ricambio originale: per lui non conta ma per voi sì.

Trapianto con rigetto.
Non rischiatelo!



Usate ricambi
originali



(km 23), la Couillole (km 17) il Rainkopf (km 18) e il Moulinon (km 38) presentano tracciati sinuosi ove la maneggevolezza è avvantaggiata nei confronti della potenza: rappresentano km 96 per un totale di km 145,350 disputati in un tempo effettivo. Fra i circuiti, però, soltanto quelli di Croix en Ternois e di Nogarò, rispettivamente di 76 e di 80 chilometri, possono fornire l'occasione di un ripetersi del celebre, antico mito di Davide che ha la meglio su Golia. Il Ricard (km 145,250) Albi (km 90,900) il Bugatti a Le Mans (km 110,550) Rouen les Essarts (km 137,500) e Charade (km 161,100) non fanno concessioni; Dijon (km 132) e Barcellona (km 114) offrono la speranza di limitare i danni. E' inutile fare somme, per giudicare la differenza.

Marquet, Alibelli e Julien (Alpine Renault), Robini (Jidé) e perfino Andruet e Munari, le cui Stratos sono pesanti quanto le Porsche, però con 50-60 HP in meno, subiranno la legge della Carrera RS di Piot, il quale dispone della trè litri generalmente pilotata da Haldi e preparata da Harberthur; Alméras disporrà pure di una tre litri, Lafosse, Lagniez, Bayard, Fréguelin, Thierry avranno delle 2800 cc, ma il super favorito rimane Ballot-Léna, attualmente molto in forma.

Per contro le De Tomaso Pantera di Vinatier e di Thérier possono provocare una sorpresa nel gruppo 3, contro le Porsche di Roussely, Haldi, Chenevière, Sabine, «Gedehem», Laurent e Rouget, il quale ha lasciato la sua Capri tre litri, forse un errore dato il forfait delle BMW. Nella turismo speciale Briavoine (Capri) è dunque avvantaggiato in rapporto all'Escort RS dei fratelli Gamet, mentre l'Alfa GTAm dell'instancabile Houle resta in situazione di attesa. Nella turismo di serie le Commodore GSE hanno il vantaggio del numero, nei confronti delle due BMW 30 SI di Dirand e di «Depnic».

j. r. j.

● Il GRAND NATIONAL, riservato ai possessori di licenza nazionale, prenderà il via a Dinard il martedì 18, percorrendo un itinerario identico a quello del Tour internazionale, con le stesse prove, e soltanto quelle in circuito saranno «accorciate» di circa il 50 per cento. I concorrenti precederanno quelli del Tour.

17 anni di ALBO d'ORO

- 1951 Pognibon-Barraquet (Ferrari 2562)
- 1952 Gignoux-Gignoux (Panhard DB)
- 1953 Peron-Bertramier (OSCA)
- 1954 Pollet-Gauthier (Gordini 2743)
- 1956 De Portago-Nelson (Ferrari 250 2953)
- 1957 Gendebien-Bianchi (Ferrari 2953)
- 1958 Gendebien-Bianchi (Ferrari 2953)
- 1959 Gendebien-Bianchi (Ferrari 2953)
- 1960 Mairesse-Berger (Ferrari 2953)
- 1961 Mairesse-Berger (Ferrari 2953)
- 1962 Simon-Dupeyron (Ferrari 2953)
- 1963 Guichet-Behra (Ferrari GTO)
- 1964 Bianchi-Berger (Ferrari GTO)
- 1969 Larrousse-Gelin (Porsche 911 R)
- 1970 Beltoise-Todt-Depailler (Matra Simca 650)
- 1971 Larrousse-Rives (Matra-Simca 660)
- 1972 Andruet-Biche (Ferrari 365 GTB4)

GRUPPO 1: TURISMO DI SERIE
Claude BUCHET-Claude HERREN - F (Opel Ascona 16S); Harcel BRUE-J. BOISSONET - (Toyota Celina); Michel HENAUT-Gilles GUERIN - F (Fiat 124); Maurice VAN DEN BRUWAENE-A. BUGE - F (Audi NSU 80); - SIAL - LOUET - F (Alfa Romeo 2000); Roland IMBERT-X - F (Alfa Romeo 2000); Francis VINCENT-Richard SALUSTRI - F (Alfa Romeo 2000); - JACA-Jean BRIDEL - F (Alfa Romeo 2000); Richard KUSS-Jacques MANCINI - F (Alfa Romeo 2000); J. Louis DAVIN-X - F (Alfa Romeo 2000); J.P. MAGALHAES-D. ERCULISSE - B (Alfa Romeo 2000); V. ARIANOFF-BUCHE-B (BMW 2002 TI); Pierre BOS-Jean MALET - F (BMW 2002 TI); J. Louis BIL-LARD-Georges MOREAU - F (BMW 2002 TI); Aime BIRAND-Bernard VAUTRIN - F (BMW 30 SI); Raymond PONTIER-J.S. COULOUIMIES - F (BMW 30 SI); -DEPNIC-X - F (BMW 30 SI); Serge DEL-SERRE-Guy MICHEL - F (Mercedes 280 E); Christian COEUILLE-SYLVAIN - F (Opel Commodore GSE); J. Louis RAVENEL-X - F (Opel Commodore GSE); J. RAVENEL-X - F (Opel Commodore GSE); Henri GREDER-X - F (Opel Commodore GSE); M. Claude BEAUMONT-C. GIGANOT - F (Opel Commodore GSE);

GRUPPO 2: TURISMO SPECIALE
J. BONNEMAISON-Guy COISY - F (Simca 1000 Rally 2); J. Paul MOREAU-J.P. COQUELET - F (Simca 1000 Rally 2); G. ALEXANDROVITCH-B. PUJOS - F (Fiat 128); J. François CATALA-X - F (NSU); Philippe MERCIER-SIAL - F (Audi NSU 80); Lucien GUITTENY-R MOREAU - F (Audi NSU 80); Yves EVRARD-J.L. DEMARQUET - F (Audi NSU 80); Bernard COETMEUR-J. BETRY - F (Renault R 1173); Maurice NUSBAUMER-NAUD - F (Renault R 1173); Emile HOLVOET-Claude HOLBOET - B (Toyota Celina); Fredy KOTTULINSKY-Ove ANDERSSON - SF (Toyota Celina); J. Claude GAMET-Michel GAMET - F (Ford Escort 1600 RS); Alain FLOTARD-André COLARD - F (Ford Capri RS); -PATOU-X - F (Ford Capri RS); J. C. Briavoine-Vincent LAVERNE - F (Ford Capri RS); Philippe HEUZE-Guillaume BRETON - F (Ford Capri RS); Georges HOUEL-J. Yves GOAS-DOUE - F (Alfa Romeo GTAm); Claus NOLLE-Frank NOLLE - D (Daimler Benz 280 E); J. Claude SELLOS - F (Mercedes 350 SEL).

GRUPPO 3: GRAN TURISMO DI SERIE
Claude HALDI-X - CH (Porsche Carrera RS); Roger ADONTO-Patrick PIERRON - F (Porsche 911 S); -AROU-X - F (Porsche Carrera RS); Guy GENTIS-Bernard POIZAT - F (Porsche Carrera RS); Noël LABAUNE-Jean MAURIN - F (Porsche Carrera RS); Bernard CHE-NEVIÈRE-X - CH (Porsche Carrera RS); Thierry SABINE-Willy HURET - F (Porsche Carrera RS); Pierre LELONG-Patrick LELONG - F (Porsche Carrera RS); -GEDEHEM-Gerard HUGON - F (Porsche Carrera RS); François SERVANIN-Jean PIN - F (Porsche Carrera RS); Jacques DIEBOLIT-J.P. VAST-COULON - F (Porsche Carrera RS); Francis ROUSSELY-J.F. GROBOT - F (Porsche 911 S); Claude LAURENT-Jacques MARCHE - F (Porsche 911 S); J. Marie ALMERAS-X - F (Porsche Carrera RS); Roger SOULAT-LUCKY - F (Fiat 124); Christian LORANG-Jacky JUNG - F (Alpine Renault A 110); Jean VINATIER-Jacques JAUBERT - F (De Tomaso Pantera); J. Luc THERIER-X - F (De Tomaso Pantera); B. DE DRYVER-P. DIEUDONNE - B (De Tomaso Pantera); J. Pierre ROUGET-P. ROUTIE - F (Porsche Carrera RS).

GRUPPO 4: GRAN TURISMO SPECIALE e GRUPPO 5: TOUR AUTO
-CHARLOTTE-M. José HOMMELL - F (Alpine Renault A 110); Claude VIL-LON-Annie VILLON - F (Alpine Renault A 110); Jacques MARQUET-X - F (Alpine Renault A 110); Emilio PA-LEARI-Paolo MONTI - I (Alpine Renault A 110); Michel ALIBELLI-Oswald PERI - F (Alpine Renault A 110); M. JULLIEN-P. YOUJAN-Y. CELESTIN - F (Alpine Renault A 110); G. CUYNET-J. Dagat - F (Alpine Renault A 110); Michel ROBINI-TCHINE - F/I (Jide 1800); Jean-Louis GAMA - F (Jide 1600); M. Odile DESVIGNES-B. CARRIER - F (Porsche 911 S); Dominique THIRY-Robert WITZ - F (Porsche Carrera RS); Jean EGRETEAUD-X - F (Porsche Carrera RS); Guy FREQUELIN-Maurice GELIN - F (Porsche Carrera RS); Herve BAYARD-Rene LIGONNET - F (Porsche Carrera RS); Claude BAL-LOT-LENA J.C. MORENAS - F (Porsche Carrera RS); Jacques ALMERAS-X - F (Porsche Carrera RS); J. François PIOT-Richard GRAND - F (Porsche Carrera RS); -JICEHELLE-Christine CARON - F (Porsche Carrera RS); J. Louis LAFOSSE-J. Pierre AUGOU-LET - F (Porsche Carrera RS); Mar-tial DELALANDE-J. BALAYER - F (Ligier JS 2); Guy CHASSEUIL-Christian BARON - F (Ligier JS 2); Gerard LAR-ROUSSE-DELFERRIER - F/B (Ligier JS 2); J. Claude ANDRUET-BICHE - F (Lancia Stratos); Sandro MUNARI-Mario MANNUCCI - I (Lancia Stratos); J.P. JAUSSAUD-J.C. PERRAMOND - F (Maserati Bora); François MIGAUT-P. Marie PAIVIN - F (Maserati Bora); Thierry GORE-WAKISAKA - F/J (Lamborghini Miura).

LE BATTERIE FIAMM SI PRESENTANO COSI'



FIAMM: la Casa che produce anche le famose trombe elettropneumatiche



Festeggiamo all'autodromo del Santerno anche il CINQUECENTESIMO NUMERO della nostra rivista

15-16 settembre
ore 14

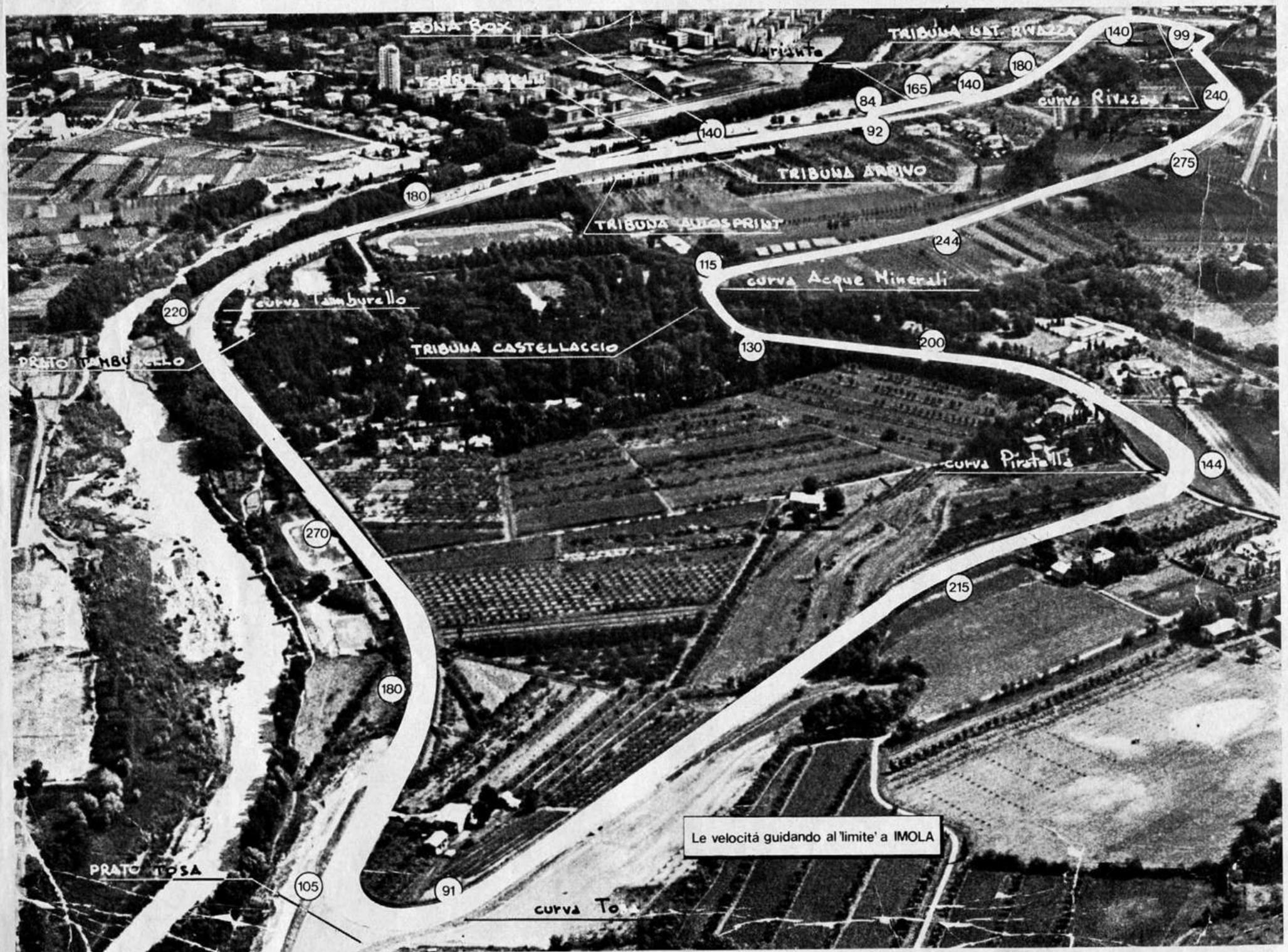
tre corse:

500 KM. SPORT

TURISMO speciale

FORMULA ITALIA

ALFA e Gulf MIRAGE onorano il «Dino FERRARI»



▲
Ecco, dall'aereo, il teatro della 500 AUTOSPRINT. Fra il verde del parco e del monte Castellaccio risalta la pista con le principali indicazioni logistiche e le velocità « limite »

Non a caso il manifesto della 500 KM AUTOSPRINT a Imola, la corsa che quest'anno festeggerà il 500. numero del nostro settimanale (la cui pubblicazione coincide proprio con la data di svolgimento della 500 KM) porta in primo piano la Ferrari 312 P, cioè la macchina che ha mancato il bis mondiale. L'anno scorso, proprio a Imola, la Ferrari festeggiò il suo ritorno al vertice del campionato mondiale Marche. Quest'anno invece la Casa modenese evita di ripresentarsi a Imola, con la scusante dell'impegno ormai solo nel settore F. 1. E ciò, nonostante che proprio l'ing. Enzo Ferrari chiese, ponendola come condizione per la presenza delle sue macchine, la realizzazione della variante definitiva di Imola, che appunto per questa gara sarà agibile.

L'Automobile Club Bologna ha speso circa 20 milioni in

più, sul preventivo di bilancio per l'autodromo, per rispettare il citato impegno, anche di sicurezza, nei confronti delle richieste della CPV come dello stesso costruttore modenese. Purtroppo ciò non è servito per assicurare la presenza della Ferrari a questa sesta edizione della 500 KM.

Già da qualche settimana da Maranello si annunciò che le sue 312 P non sarebbero state presenti, nemmeno con un esemplare, alla gara emiliana, confermando così che, tra quanto il Drake proclama e pretende negli animati convegni delle commissioni sportive (vedi episodio di Rimini) e quello che in realtà opera nello sport automobilistico italiano, ci corre molta differenza! Tra il sempre mantenuto

CONTINUA A PAGINA 10

m. s.

oggi si dice...

ZABOV

lo squisito
Zabaglione
italiano



AS-CAR FILM agenzia di Pubblicità - Be.

la nebbia è nemica?



Design Bertone

alza la celata e la strada s'illumina

FENDINEBBIA CAN-AM:

l'unico fendinebbia munito di una pratica ed elegante celata a scatto che in posizione abbassata protegge il fendi-

nebbia ed alzata annulla i baffi di luce verso l'alto. Utilizza il gruppo ottico di una Casa di rinomanza mondiale ed è dotato di lampada allo jodio H3.



Prodotto dalla SOCAR ITALIANA S.p.A.
Via Guido Reni, 96/168 - 10136 Torino - Tel. 309.04.46/7

CHI CORRE Nelle Sport 3000 è già assicurata la presenza di Regazzoni e Stommelen con l'Alfa boxer, quella di Hailwood e Bell con la Gulf Mirage, di Jost con la Porsche 908/3, di Casoni con la Lola e di «Pam» con l'Alfa 33tt3 mentre Bonomelli sarà al volante di una Porsche Carrera RS.

• Nelle 2000 vi saranno Mohr, « Aligi », Formento, « Gianfranco », Polin e altri con Francischi, Moreschi, Buonapace, Lovato, Govoni, Rhahn, Serattini, Sarti e Tesini fra i conduttori della 1.

• Per la Formula Italia presenza plenaria con gli eterni litiganti Martini e Truffo in testa; nella Turismo speciale gruppo 2 gli interessati alla classifica di campionato saranno tutti alla partenza.



L'identi-kit del week-end agonistico al «Dino FERRARI»

Sabato 15 settembre - TROFEO BRUNO DESERTI campionato italiano vetture **TURISMO GR. 2** • ore 10 partenza cl. 500, giri 10 pari a km 50,500 • ore 10,40 partenza cl. 600/700, giri 10 pari a km 50,500 • ore 11,20 partenza cl. 850/1000/1150, giri 14 pari a km 70,700 • ore 12 partenza cl. 1300, giri 15 pari a km 75,750 • ore 16,50 partenza cl. 1600/2000/3000, giri 15 pari a km 75,750. **COPPA CASA VINICOLA EMILIANI** trofeo **FORMULA ITALIA** • ore 13,45 partenza 1. batteria, giri 6 pari a km 30,300 • ore 14,15 partenza 2. batteria, giri 6 pari a km 30,300 • ore 14,45 partenza 3. batteria, giri 6 pari a km 30,300.

Domenica 16 settembre - AUTOSPRINT 500 - VOLANTE D'ORO SHELL - Campionato **MARLBORO Marche** campionato italiano Sport 2. divisione • ore 15 partenza 1. batteria, giri 25 pari a km 126,500 • ore 16 partenza 2. batteria, giri 25 pari a km 126,500 • ore 18 partenza della finale, giri 30 pari a km 151,500.

COPPA CEA-ESTINTORI campionato italiano **SPORT 1. DIVISIONE** • ore 14 partenza di una gara della durata non inferiore a 30' (minuti)

TROFEO FORMULA ITALIA • ore 17 partenza della finale, giri 10 pari a km 50,500. **PREMIAZIONE** ore 19,15.

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

atteggiamento contestativo nei confronti di piloti italiani e le rifiutate partecipazioni di sue vetture alle manifestazioni nazionali che non possono chiedere alla loro qualificazione il laticlavio mondiale. Ferrari non è che dia un senso alle sue roboanti parole, con le quali pretende il riconoscimento di suoi diritti acquisiti nei confronti dello sport nazionale.

Possono sembrare frasi dure, queste, ma tutti gli appassionati sanno che è la realtà dei fatti! E' per questo che, nel manifesto della 500 Imola '73, la foto della 312 P Ferrari vuole ricordare, almeno visivamente agli sportivi, l'unica macchina che non sarà al via, fra le grandi protagoniste del mondiale Marche. Fino all'ultimo è esistita la possibilità che fosse presente la stessa nuova vettura campione del mondo, cioè la Matra, invece per la Ferrari il «NO» mai è stato così anticipato. Se la Matra non sarà a Imola, lo si dovrà soltanto alla preoccupazione dei suoi dirigenti che, nella scarsa disponibilità di ricambi, non siano in grado di affrontare, se necessario, l'ultimo appuntamento mondiale.

Come sapete la 1000 KM di Buenos Aires del 21 ottobre non dovrebbe più disputarsi dopo l'annunciata rinuncia della Ferrari che sulla carta potrebbe, vincendo senza che la Matra ottenesse almeno il quarto posto, ancora avere uno spiraglio per la conquista del titolo iridato. La Matra, conoscendo certe improvvisazioni e decisioni a sorpresa di Maranello, teme che il costruttore modenese giochi anche l'ultima carta! E ciò vale ancora di più se si tiene presente che, pur se gli argentini rinunceranno come sembra alla gara, resta sempre la richiesta sostitutiva da parte degli organizzatori brasiliani per Interlagos e quella, ultimissima, degli organizzatori della 9 Ore di Kyalami a novembre, un circuito che è molto gradito alle Ferrari.

Pur nell'assenza, però, delle due grandi protagoniste, la 500 KM del Santerno tocca quest'anno il vertice della sua risonanza internazionale e probabilmente può diventare anche un importante test di prova per le sport, se nel '74 — come l'AC Bologna confida — avrà la validità di prova sostitutiva mondiale Marche.

Tra la gamma degli iscritti, oltre il debutto molto interessante che si prospetta con la nuova Chevron appositamente

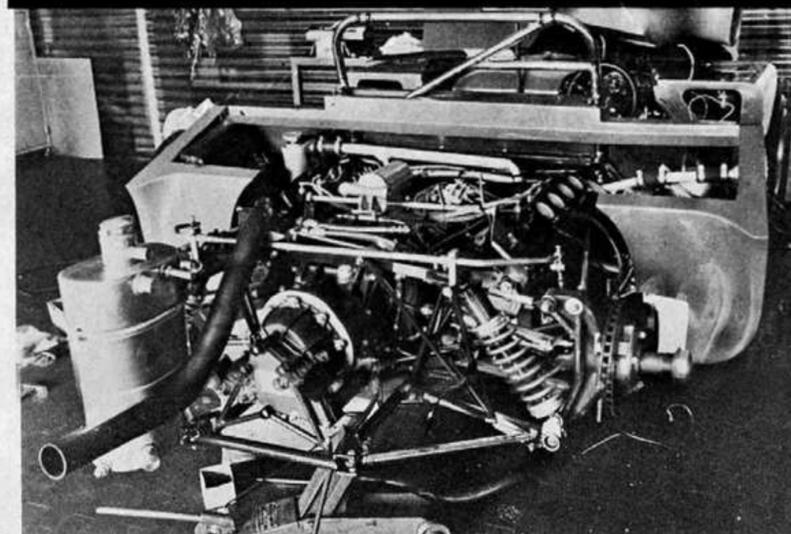
realizzata per montare il motore Tecno 2 litri 8 cilindri e affidata a Peter Gethin, spicca il duello assoluto fra le Alfa Romeo 33tt12, affidate a Clay Regazzoni e a Rolf Stommelen, e le Gulf Mirage di Mike Hailwood e Derek Bell.

Il ritorno dell'Alfa col suo boxer 12 cilindri è il fatto tecnico e agonistico più importante, che da solo esalta la manifestazione insieme con la partecipazione delle vetture celeste-arancione di John

tiano per il quale l'importante è partecipare alle manifestazioni agonistiche.

I partecipanti onorano, in particolare, un autodromo che diventa « impianto fisso » proprio con questa gara, l'autodromo « Dino Ferrari » che conserverà questo nome anche se, appena recentemente con una sconcertante richiesta, l'ing. Enzo Ferrari aveva sollecitato la presidenza dell'AC Bologna a togliere l'intestazione al suo impianto fi-

La CHEVRON-TECNO 2000



Proverà la settimana entrante a Misano la nuova Chevron B 27 sulla quale si sta installando il motore Tecno 8 cilindri 2000: sarà lo stesso Peter Gethin che scenderà per collaudare la sport, costruita appositamente per il motore bolognese che dovrebbe debuttare alla 500 Autosprint di Imola. La macchina è la versione '74 della casa di Bennett e presenta molte novità, come i serbatoi benzina sdoppiati e laterali, i radiatori olio posteriori, i freni Lockheed con nuovi dischi ventilati e la parte posteriore del telaio completamente rinnovata

Wyer. A nome anche dell'AC Bologna è doveroso perciò che AUTOSPRINT ringrazi, in particolare, il dott. Giuseppe Luraghi presidente dell'Alfa Romeo, che personalmente ha disposto perché fosse garantita la presenza delle 33tt12. E ringraziamo anche la Presidenza della Gulf Italiana ed internazionale che, peraltro, hanno trovato pienamente consenziente lo staff Mirage, avendo John Wyer una spiccata simpatia per Imola dove ha vinto quattro anni fa con la sua prima 3 litri, guidata da Jacky Ickx.

Gli sportivi che accorreranno domenica 16 settembre intorno al tracciato imolese avranno modo di ringraziare con i loro stessi applausi le squadre e i piloti che onorano lo sport automobilistico, rispettando l'impegno decuber-

giolo, attribuita tre anni addietro proprio per onorare il cognome che conta di più per lo sport automobilistico italiano.

Sarebbe stato un caso più unico che raro anche se, evidentemente, da parte del padre dell'ing. Ferrari esisteva la preoccupazione di un « condizionamento morale » alla presenza garantita con le macchine che portano lo stesso nome dell'autodromo, quando vi si svolgono le manifestazioni più importanti.

m. s.

Nel fotocolor a destra, l'Alfa Romeo 33tt12 di Regazzoni al Nurburgring. Il ticinese, con il compagno di squadra Stommelen, sarà il protagonista della AUTOSPRINT 500 di Imola 1973



CONTINUAZIONE

I «riferimenti» tecnico agonistici

L'autodromo di Imola, così come si presenterà per la AUTOSPRINT 500 e per le altre gare in programma, si offre con un nuovo volto tecnico-agonistico per la costruzione della variante nuova maniera e per i miglioramenti che sono stati apportati lungo tutto il percorso, segnatamente per quanto attiene al profilo della sicurezza. Pertanto, i tempi che i conduttori metteranno al loro attivo nelle competizioni del 16 settembre, saranno tempi che resteranno nella storia dell'autodromo in quanto costituiranno anche i nuovi primati del rinnovato percorso che misurerà esattamente metri 5.050. Tuttavia, allo scopo di fornire materiale di riferimento e anche perché i primati precedenti, sul percorso senza chicanes e su quello con la variante prima maniera, non vengano dimenticati (e non sarebbe giusto per coloro che li hanno ottenuti) eccone le relative tabelle:

i PRIMATI nell'autodromo di IMOLA

1 Sul percorso tradizionale (senza variante) Km 5,018

| CATEGORIE E CLASSI | TEMPO | MEDIA | PILOTA E VETTURA | GARA | DATA |
|---------------------|---------|---------|--------------------------------|-------------------|------|
| Assoluto | 1'27"7 | 205,984 | Marko (BRM-Chevy P 167) | Interserie | 5-72 |
| F. 2 | 1'35"5 | 189,122 | Ickx (BMW) | G.P. Imola | 1970 |
| F. 3 1000 | 1'48"5 | 166,041 | Salvati (Tecno-Ford) | Coppa AC Bologna | 1970 |
| F. 3 1600 | 1'42"3 | 176,586 | Cinotti (Brabham BT35 Novam.) | Coppa Benaglia | 5-72 |
| F. Ford | 1'53"6 | 158,741 | G. Bossoni e L. Santi (Tecno) | Gara F. Ford | 4-72 |
| F. 850 | 2'02"8 | 147,107 | Lella Lombardi (Biraghi) | Coppa AC Bologna | 7-71 |
| SP 3000 | 1'31"3 | 198,021 | Nanni Galli (Alfa Romeo 33tt3) | Interserie | 5-72 |
| SP 3000 (ufficioso) | 1'29"47 | 201,890 | Regazzoni (Ferrari 312 P) | Prove Interserie | 9-71 |
| SP 2000 | 1'36"1 | 187,979 | Marko (Lola-Ford 212) | Euro 2000 | 1971 |
| S 5000 | 1'34"6 | 190,916 | Rodriguez (Porsche-Gulf) | 500 Km | 1970 |
| T 2 3000 | 1'55"8 | 156,000 | Pianta (Opel Commodore) | Trofeo Autosprint | 1971 |
| T 2 2000 | 1'56"7 | 154,796 | Zeccoli (Alfa Romeo GTAm) | Trofeo Autosprint | 1971 |
| T 2 1600 | 2'05"0 | 144,518 | Stefanelli (BMW) | Trofeo Autosprint | 1971 |
| T 2 1300 | 1'59"3 | 151,423 | Pozzo (Alfa Romeo GTAJ) | Trofeo Deserti | 1971 |
| T 2 1150 | 2'06"7 | 142,579 | Chiaromonte (Fiat 128) | Trofeo Deserti | 1971 |
| T 2 1000 | 2'06"0 | 143,371 | Campanini (Fiat-Abarth 1000) | Trofeo Deserti | 1971 |
| T 2 850 | 2'16"5 | 132,342 | Valerio (Fiat-Abarth 850) | Trofeo Deserti | 1971 |
| T 2 700 | 2'22"6 | 126,681 | Garrone (Fiat-Abarth 695) | Trofeo Deserti | 1971 |
| T 2 600 | 2'23"4 | 125,974 | Santucci (Fiat-Abarth 595) | Trofeo Deserti | 1971 |
| T 2 500 | 2'33"0 | 118,070 | Tamburini (Fiat-Giannini) | Trofeo Deserti | 1971 |

2 Sul percorso con la variante (prima maniera) Km 5,122

| CATEGORIE E CLASSI | TEMPO | MEDIA | PILOTA E VETTURA | GARA | DATA |
|--------------------|--------|---------|---------------------------------|-------------------|---------|
| Formula 3 | 1'54"9 | 160,480 | Colombo (Brabham BT41) | Coppa Benaglia | 1-5-73 |
| Formula Italia | 2'00"5 | 153,022 | Regosa (Fiat-Abarth) | Coppa Arcani | 1-5-73 |
| Gr. 7 oltre 2000 | 1'34"9 | 194,301 | Follmer (Porsche 917-10 TC) | Coppa d'Oro Shell | 1-6-73 |
| Sport 3000 | 1'40"1 | 184,207 | Merzario (Ferrari 312 P) | 500 Km | 17-9-72 |
| Sport 2000 | 1'45"0 | 175,611 | J.P. Jabouille (Alpine Renault) | Trofeo Benelli | 3-6-73 |
| Sport 1600 | 1'52"9 | 164,152 | Nappi (Chevron) | 500 Km | 17-9-72 |
| GT 4 oltre 2000 | 1'57"2 | 157,331 | Parkes (De Tomaso Pantera) | Coppa Bevilacqua | 2-6-73 |
| GT 4 2000 | 2'08"8 | 143,161 | Monti (Alpine A-110) | Coppa Bevilacqua | 2-6-73 |
| GT 4 1600 | 2'13"5 | 138,224 | Schon (Alpine 1600) | Coppa Bevilacqua | 2-6-73 |
| T 2 oltre 2000 | 2'05"8 | 146,575 | Pianta (Opel Commodore) | Trofeo Autosprint | 17-9-72 |
| T 2 2000 | 2'06"6 | 145,642 | Capietti (Ford Escort) | Trofeo Autosprint | 17-9-72 |
| T 2 1600 | 2'16"6 | 134,986 | Ricci (BMW) | Trofeo Autosprint | 17-9-72 |
| T 2 1300 | 2'12"6 | 138,849 | Turizio (Fiat 128) | Trofeo Autosprint | 17-9-72 |
| T 2 1150 | 2'20"5 | 131,239 | « Girasole » (Fiat 128) | Trofeo Autosprint | 17-9-72 |
| T 2 1000 | 2'16"7 | 134,888 | Amighini (Fiat-Abarth) | Trofeo Autosprint | 17-9-72 |
| T 2 850 | 2'29"4 | 123,421 | Valerio (Fiat-Abarth) | Trofeo Autosprint | 17-9-72 |
| T 2 700 | 2'36"2 | 118,048 | Fina (Fiat-Abarth) | Trofeo Autosprint | 17-9-72 |
| T 2 600 | 2'39"0 | 115,969 | « York » (Fiat-Abarth) | Trofeo Autosprint | 17-9-72 |
| T 2 500 | 2'57"0 | 104,176 | Drovandi (Fiat-Giannini) | Trofeo Autosprint | 16-9-72 |



ciclomotori S. LAZZARO DI SAVENA (Bologna)

Malaguti

50 cc.
cavalcone - dribbling - motorik - hombre - totem
ed una vasta gamma di modelli da turismo, sport e cross



Collettore per Fiat 128 berlina rally-coupé

tipo FILIPINETTI
disegnato dall'ing. Mike PARKES

Comparazione tempi di ripresa
128 coupé 1300 cc

| Km/h | scarico originale | scarico ANSA |
|---------|-------------------|--------------|
| 0 - 50 | 3.9 | 3.7 |
| 0 - 100 | 12.4 | 11.9 |
| 0 - 120 | 18.1 | 16.7 |

ANSA
marmittè
41034 Finale Emilia
(Modena)
Tel. (0535) 91.104



Le vetture ABARTH OSELLA, trionfatrici nel 1972 nell'EUROMARCHE 2000, come ieri, ancora oggi sono lubrificate esclusivamente con olio Motul.

MOTUL

L'olio MOTUL 300V è stato il primo lubrificante interamente sintetico immesso sul mercato e dal 1971 adottato nelle più impegnative competizioni.

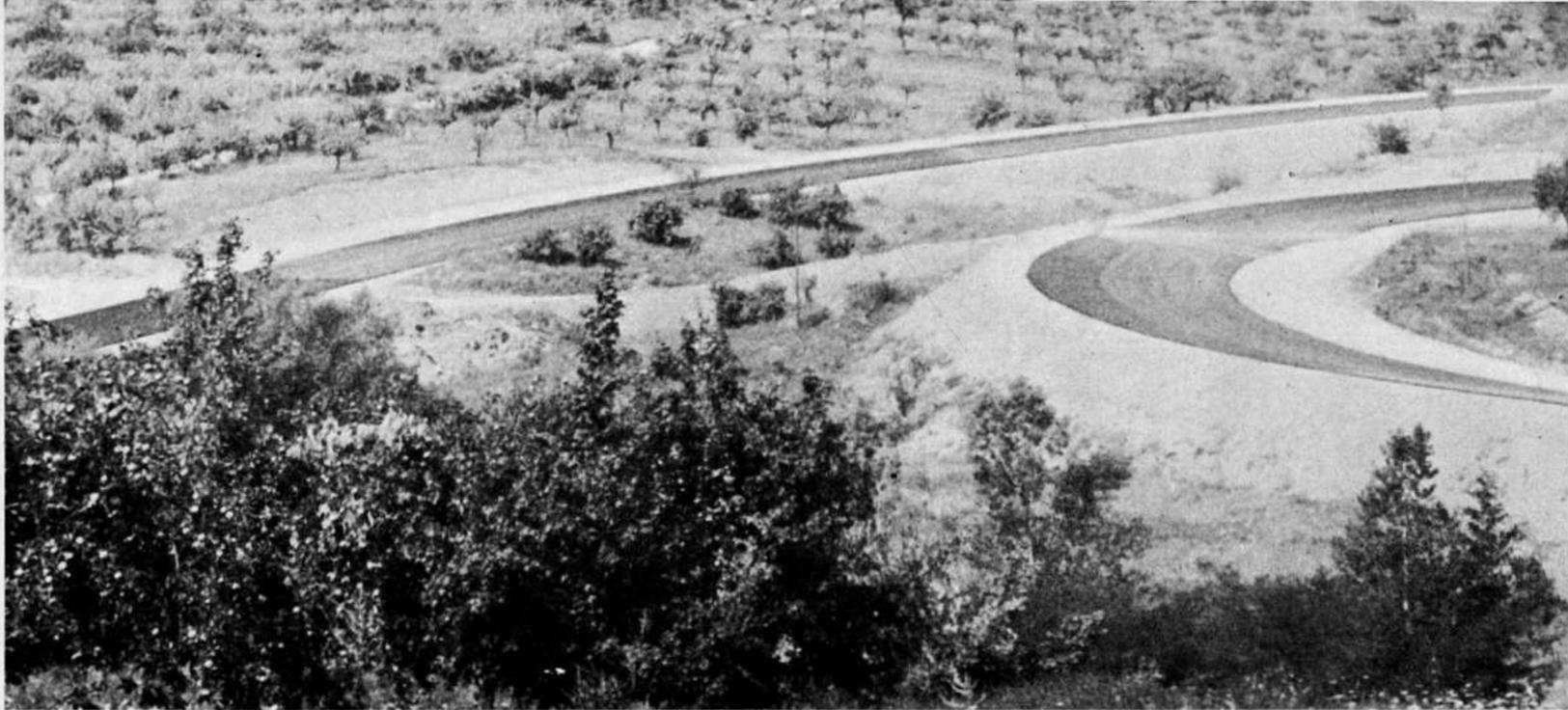
IDENTI - KIT AUTODROMI



MUGELLO (TOSCANA)

● **LUNGHEZZA** metri 5244,69 (pista corta 2568,17). **Totale curve** 15 di cui nove a destra e sei a sinistra per un totale di 2600 metri. **Lunghezza rettilinea** alta velocità m 1041,42; **totale rettilinei** 2700 metri. La larghezza della pista varia dai 9,5 metri ai 13. **Dislivello** totale circa cento metri a giro. **Velocità massima** di media 180 kmh.

● **STAFF DIREZIONALE:** Presidente Pasquale Borracci; **Direttore autodromo** Amos Pampaloni; **Direzione servizi tecnici e sportivi** Sergio Bettoja; **Direzione pubblicità e stampa** Antonio Breschi; **Segreteria ed amministrazione** Giuliana Legrenzi.



IL NOSTRO LUBRIFICANTE E' MOLTO COSTOSO



OVVIAMENTE!

Il Mobil SHC è costoso perché non è un olio motore, è « il lubrificante ». Si basa infatti su un concetto completamente nuovo nel campo della lubrificazione e ha richiesto per essere realizzato studi complessi e notevoli investimenti di tempo e denaro.

Vi spieghiamo subito che cosa c'è di così radicalmente nuovo in questo lubrificante.

Il Mobil SHC è il lubrificante « tuttosintesi », cioè non è stato ottenuto direttamente dall'olio grezzo, ma dalla sintesi di idrocarburi pregiati. I vantaggi che offre nei confronti degli oli tradizionali sono tali che non si può assolutamente parlare di « miglioramento »: si tratta della concretizzazione di un concetto rivoluzionario nel campo dei lubrificanti.

Il principio è molto semplice. L'olio convenzionale è composto da molecole di idrocarburi « buone » e « meno buone ». Le buone sono stabili e posseggono una viscosità perfetta, le altre sono deboli, instabili, con basso indice di viscosità e sono proprio queste ultime che condizionano il rendimento dell'olio.

Ne consegue che l'olio ideale dovrebbe contenere solo molecole del primo tipo.

Ci siamo perciò chiesti: visto che non è possibile selezionare le molecole buone dalle altre, perché non tentare di fabbricarle?

I nostri scienziati ci sono riusciti ed hanno ideato un procedimento catalitico che ha consentito di « costruire » questi preziosissimi idrocarburi. Così è nato il lubrificante Mobil SHC.

Le sue caratteristiche:

1. un indice di viscosità che raggiunge i 220! mentre i migliori oli tradizionali superano a malapena i 190. Inoltre la viscosità del Mobil SHC, va al di là delle comuni classifiche: a temperature bassissime la sua prestazione è migliore della zona 10W e alle alte temperature è superiore alla zona 50W.
2. la provenienza da sintesi del Mobil SHC consente una eccezionale stabilità alle alte temperature ed una notevole resistenza all'ossidazione.
3. mentre gli oli tradizionali contengono paraffina e cera, il Mobil SHC ne è praticamente privo perché sono state selezionate solo le molecole « buone ».

Che cosa significa per il vostro motore

1. PULIZIA

La pulizia del motore dipende dalla stabilità dell'olio alle alte temperature, dalla sua resistenza all'ossidazione e dalle sue proprietà detergenti-dispersive. Tutte le prove hanno dimostrato che in fatto di « pulizia » il Mobil SHC supera facilmente i requisiti più severi.

Con SHC niente depositi, niente accumuli di morchie.

2. PROTEZIONE

Per proteggere il motore è necessario un olio che crei un velo di giusto spessore alle alte temperature e che raggiunga immediatamente tutte le parti del motore alle basse temperature.

Il Mobil SHC con il suo altissimo indice di viscosità 220, garantisce la protezione di tutti gli organi del motore con un velo omogeneo né troppo spesso né troppo sottile.

3. PARTENZA CON TEMPO FREDDO

Provato in comparazione con un olio speciale per regioni artiche (un olio 5W) l'SHC ha fornito una prestazione di gran lunga superiore. Con SHC la vostra auto partirà al primo colpo anche a temperature di -24°C.

4. PRESSIONE COSTANTE

L'elevato indice di viscosità dell'SHC mantiene la pressione costante anche durante le alte velocità. Non più spia dell'olio accesa sul vostro cruscotto. Non più apprensione per il vostro motore.

5. RIDUZIONE DEL CONSUMO DELL'OLIO

Il consumo dell'olio è soprattutto dovuto alla evaporazione delle molecole leggere ed all'usura delle fasce elastiche dei pistoni. Con Mobil SHC non più molecole leggere, meno usura ed un consumo ridotto dal 20% al 35%. Questo risultato è stato confermato da molteplici prove in laboratorio, nei rallies e su centinaia di autopubbliche.

6. MISCELABILITÀ

Infine una proprietà di grande importanza pratica per evitare noie: il Mobil SHC si miscela perfettamente in qualunque proporzione con tutti gli altri oli tradizionali.

Il lubrificante SHC è ora in vendita nelle stazioni Mobil e Aral e nelle migliori autorimesse che distribuiscono prodotti Mobil.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SCARPERIA - Alla fine di agosto già due chilometri e mezzo (dei 5,300) della pista erano neri, cioè ricoperti dal primo manto bituminoso sul quale verrà stesa poi l'ultima « mano » del fondo speciale. Fa un certo effetto, adesso, arrivare in questa valle mugellana e scoprirvi una pista per le automobili: il nastro d'asfalto testimonia inequivocabilmente che ormai i dirigenti dell'ACI Firenze (Borracci, Pampaloni e Lenuzza) ce l'hanno fatta. I tempi dei lavori sono stati rispettati in pieno, nonostante le difficoltà geologiche incontrate. La rimanente parte del percorso sarà bitumata entro l'autunno, in quanto in un tratto è ancora da ultimare l'incanalamento di una sorgente di acqua. Fra pochi mesi, comunque, tutti i 5 chilometri e trecento metri della pista saranno neri di bitume.

Percorrendo la parte già bitu-

nale, problema non certo facile, data la vastità del complesso. I criteri che sono alla base del modello di gestione ci sono stati illustrati dal dottor Antonio Breschi della direzione servizio pubblicità e stampa, che proviene da una grande industria produttrice di beni di largo consumo.

30 gare all'anno

« L'autodromo sarà considerato un servizio da vendere, con le sue particolari regole di marketing, di promozione, di budget. Non una pista e dietro il deserto ma il centro di un'attività più vasta che graverà intorno alle manifestazioni che si svolgeranno in questo stadio dei motori (ma non solo per i motori) e che dovrebbero aggirarsi sulle 25-30 l'anno ».

Anche questa cifra dà un'idea dell'impegno necessario a far girare tutto il meccanismo. Per



mata del tracciato insieme al dirigente dei servizi tecnici e sportivi dell'impianto, Sergio Bettoja (l'ex pilota che dal '55 al '66 ha collezionato decine e decine di grosse vittorie al volante di tanti tipi di auto) ci siamo resi conto della validità e della spettacolarità della pista, con i suoi saliscendi, curve, rettilinei: un vero invito a nozze per gli appassionati e soprattutto per coloro che vi disputeranno le gare, a partire dalla prossima primavera.

Una gestione internazionale

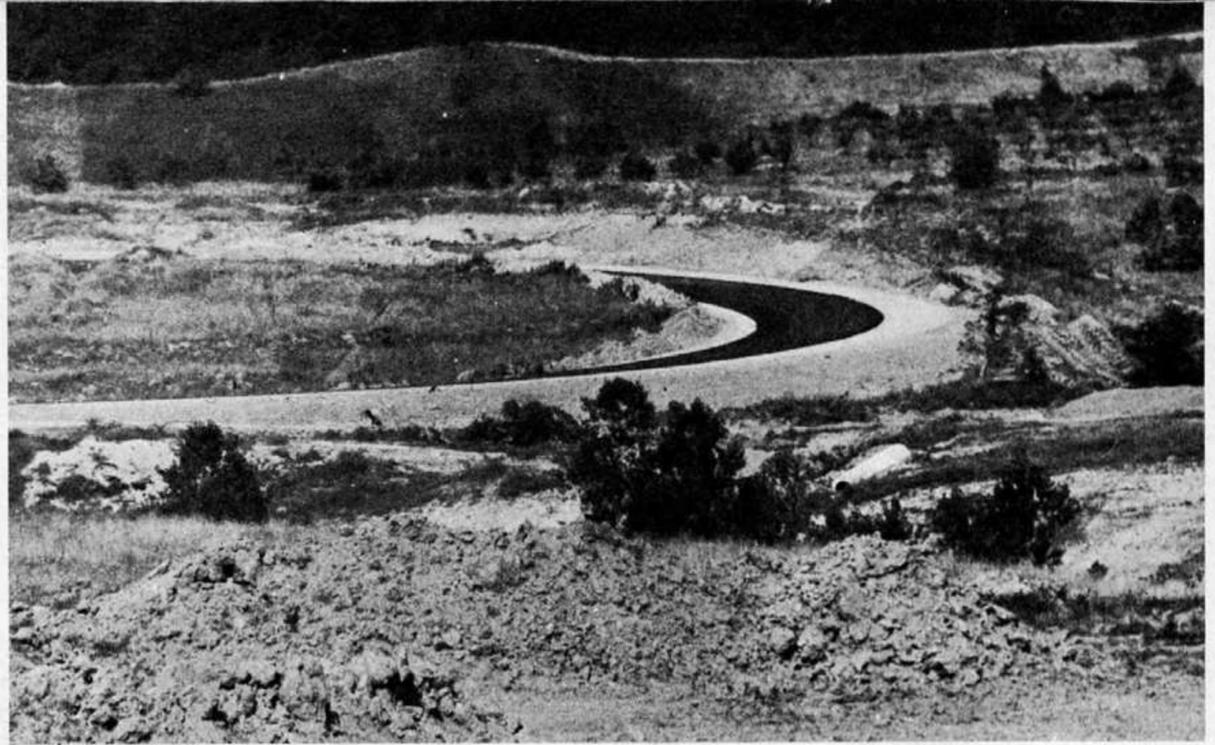
L'impianto, dunque, sta crescendo di giorno in giorno e mentre il cantiere prosegue i lavori (solo una settimana di ferie a ferragosto), i dirigenti dell'ACI Firenze stanno pensando alla gestione dell'autodromo internazio-

quanto riguarda il personale necessario al funzionamento dell'impianto si calcola che per ogni gara necessitano circa 150 addetti. Per questo motivo ai primi di ottobre l'ACI Firenze inizierà la preparazione del personale da impiegare durante le gare, preparazione che si baserà su metodi nuovi: tanto per citare un particolare, sugli aspiranti sarà effettuata anche una selezione psicologica attitudinale specie in riferimento alla emotività. Ciò si spiega perché i vari responsabili delle postazioni lungo il percorso saranno fortemente responsabilizzati (al contrario di Zandvoort per intenderci) e quindi devono essere in grado di decidere bene e subito senza lasciarsi prendere dal panico. E la sicurezza è al primo posto in questo sforzo organizzativo e l'autodromo toscano sarà certo uno dei più sicuri del mondo, vista la serietà

Mobil SHC il lubrificante "tuttosintesi"

IL MUGELLO come lo vedrà IL PUBBLICO

A sinistra, così il pubblico potrà vedere un punto del nuovo circuito del Mugello, con le due direzioni di marcia. A destra, un altro tratto già asfaltato. Questa curva è in discesa, i dislivelli sono molti



La PISTA toscana c'è già, le STRADE d'accesso NO!

d'intenti che è alla base dei provvedimenti.

Il pubblico sarà sopraelevato dal livello della pista almeno quattro metri; ai lati del tracciato di gara vi saranno due piste erbose di tre metri ciascuna ed all'esterno il guardrail doppio e poi le reti o scarpate erbose; all'interno, su una strada di servizio, gireranno alcuni mezzi antincendio e di soccorso in modo da essere sempre sul posto. Inoltre un impianto televisivo a circuito chiuso permetterà alla direzione corsa di seguire, attraverso nove telecamere, tutto lo svolgimento della gara. Le riprese poi saranno immesse anche nelle reti televisive nazionali e straniere. La direzione

mentre altre seguiranno successivamente fino ad un totale di ventimila posti. Anche la costruzione della direzione corsa è avviata. Tutto insomma procede a gonfie vele, senza intoppi come invece accade spesso in Italia.

Il problema accessi

Tutto bene per quanto riguarda la pista, ma per il resto? Il resto e cioè il problema delle vie di accesso ed uscita all'impianto è invece all'opposto, bisogna dirlo francamente nel tentativo di smuovere le acque, o meglio la terra sulla quale de-

sboccare la rinnovata arteria di Luco e del Bagnone.

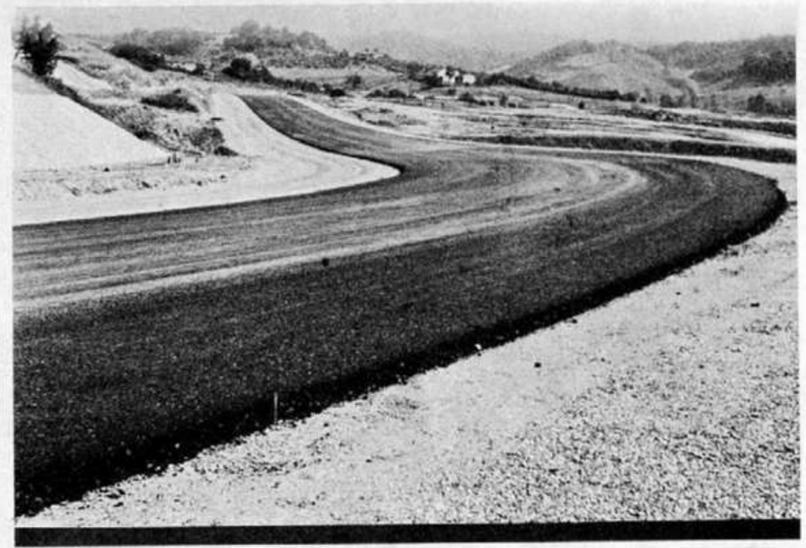
E la provincia manterrà fede ai suoi impegni in quanto nelle prossime settimane, ce lo ha confermato l'assessore ai lavori pubblici Alfredo Caiazza, inizieranno i lavori di ammodernamento di questa arteria la quale però per essere funzionale ha bisogno della nuova circonvallazione. All'ANAS ci hanno detto che il nuovo progetto della variante, ridotto nei confronti del precedente da quattro a due corsie, è stato approvato poche settimane fa, ma che non è finanziato, né si può stabilire quando ciò avverrà. Di sicuro c'è solo che l'ANAS di Firenze non ha in programma lavori nella zona.

nali sfavorevoli. A maggio vi sarà solo l'arteria della Provincia e la vecchia strada dell'Arrabiata, che ci auguriamo sistemata un po' alla meglio poiché dovrà sostenere, ovviamente con un senso unico in entrata ed in uscita, il traffico per l'autodromo, (all'interno vi saranno parcheggi per complessive ottomila auto), dove gli appassionati non potranno che giungere altro che «arrabbiati». Ma visto anche il valore sociale ed economico dell'impianto per tutta la zona è auspicabile che questa situazione si venga a sbloccare in quanto attendere soluzioni più lontane, (il nuovo tracciato dell'Autostrada del Sole attraverso il Mugello da Barberino ad Incisa Valdarno ed addirittura il

ripristino della ferrovia locale Faentina da Firenze fino a Faenza — utilissima anche per gli scopi sociali e che potrebbe veramente risolvere il problema dei collegamenti —) ci sembra sia pura utopia.

I dirigenti dell'ACI non hanno ancora finito la loro opera: forse è necessario qualche altro viaggio a Roma visto che la Toscana non dispone di molti santi in paradiso, santi che quando vogliono riescono a far realizzare intere autostrade pressoché inutili, ma presso i quali non trova benevola accoglienza un piccolo progetto di variante. Eppure anche i tifosi dell'automobile votano!

Marco Grandini



In queste foto, altre immagini del nascente impianto di Scarperia. Nella foto a sinistra, il raccordo fra i due tracciati che è uno dei pochi tratti ancora da asfaltare

ne corsa sarà inoltre sempre in comunicazione via telefono con i 20 posti fissi previsti e forse si adotterà anche la segnalazione a mezzo semafori lungo il percorso, oltre a quella delle bandiere.

20.000 in tribuna

Come si vede un insieme di impianti ed accorgimenti che sono al limite della perfezione oggi disponibile e che riguardano sia i piloti (vi sarà anche un centro di rianimazione), sia il pubblico, sia gli stessi organizzatori. Mentre la pista si sta delineando sempre più nel panorama delle colline mugellane che offriranno la visuale su grandissima parte del circuito, l'AC Firenze ha deciso di realizzare una prima tribuna per circa seimila posti nel rettilineo d'arri-

vono passare le nuove strade. A maggio vi sarà la prima gara ed a maggio, di questo passo, non vi sarà nemmeno una nuova strada per accedere all'autodromo, all'infuori di quella attuale, sterrata, detta dell'Arrabiata, ma che è destinata a divenire strada di servizio. Forse si spera che la passione e la voglia dei tifosi sia tanta da imporre lunghe marce a piedi?

La situazione si presenta decisamente scoraggiante ed il nodo principale di tutta la vicenda viaria è nelle mani dell'ANAS. La creazione, infatti, della nuova viabilità è legata soprattutto alla realizzazione di una variante della statale del Gingo intorno all'abitato di Scarperia; il tracciato sarebbe corso per circa un chilometro parallelamente all'impianto ed avrebbe costituito l'infrastruttura primaria: su questa infatti la Provincia di Firenze avrebbe fatto

Infine il comune di Scarperia avrebbe dovuto costruire una nuova strada di collegamento, per una spesa di 350 milioni di lire, cifra che però non ha. Per questo si è rivolto alla Regione Toscana, che però, afferma il sindaco Gino Pieri, non sembra troppo disposta a intervenire totalmente in questo stanziamento. Morale della favola è che l'autodromo del Mugello nasce senza strade: sembra un paradosso ma è la realtà di questi giorni.

Si corre a primavera

D'altra parte l'inizio dell'attività si può considerare alle porte e ormai non ci sono più nemmeno i tempi tecnici per tentare di realizzare arterie di collegamento per la primavera prossima, considerando i mesi inver-

Impianti di scarico con uscita a megafono per:
FIAT 126 - 850
127 - 128
Autobianchi A 112
Lancia Fulvia coupé
BMW



Comparazione
tempi di ripresa
128 rally 1300 cc

| Km/h | scarico originale | scarico ANSA |
|---------|-------------------|--------------|
| 0 - 50 | 3.9 | 3.7 |
| 0 - 100 | 12.2 | 10.9 |
| 0 - 120 | 17.2 | 15.8 |





La Mercedes di Cumini oramai non fa più scalpore, comunque è sempre divertente vederla all'opera. Una novità era invece la Beta (sotto) affidata a Biasuzzi. La sua corsa è finita presto a «S. Martino»



L'ultimo atto dell'ing. SGUAZZINI alla squadra rally torinese: licenziati in tronco ORMEZZANO e SMANIA

La FIAT liquida il Gr. 1

La conferma del «trasferimento» dell'ing. Sguazzini alla Lancia creò subito a S. Martino di Castrozza un certo panico tra le file della organizzazione sportiva Fiat che temeva un drastico ridimensionamento dei programmi futuri. E purtroppo la conferma di questo timore non è tardata: due giorni dopo la conclusione del rally dolomitico i piloti del G. 1 (la bandiera sempre sventolante sul più alto pennone della Casa torinese) sono stati licenziati in tronco. La motivazione è addirittura sconcertante: «Il turismo di serie non rientra più né per quest'anno, né negli anni a venire, nell'interesse della Fiat che adesso punterà tutti i suoi sforzi sul Gran Turismo preparato».

SMANIA e ORMEZZANO si sono ritrovati

così liquidati senza che loro possano addebitarsi la minima colpa riguardo il loro operato condizionato soprattutto in questo 1973 dallo scarso impegno con cui le loro vetture sono state sempre curate dallo staff Fiat continuamente proteso dietro il miraggio dell'eclatante risultato assoluto. In particolare l'ingrato trattamento riservato ad Ormezzano (una delle più serie promesse del nostro rallyismo) è forse il termometro di come certi contagi possano manifestarsi. Si vede che in casa Fiat è arrivato il «vibrone Ferrari», con tutte le conseguenze che i piloti «velocisti» italiani da anni ben conoscono. (A quando il... comunicato del «minimo impegno» per mantenere solo «il contatto tecnico»? E' di prammatica!...).

La «linea verde» dei rallies

A S. Martino di Castrozza si è parlato molto della linea verde dei rallies equivalente ai piloti giovani che dovrebbero un domani sostituire gli attuali campioni che sono sulla breccia oramai da una decina d'anni. Orbene non è certo da adesso che noi sosteniamo che i rincalzi ci sono e che si tratta soltanto di prendersi la briga di andarli a cercare, di provarli, ed i recenti risultati ci hanno dato ragione.

Due sono i piloti che la Lancia ha saggiato in poco più di un anno: PELGANTA e PREGLIASCO. Il primo si è sempre comportato ottimamente anche se i suoi exploits sono venuti maggiormente quando lui si è trovato a condurre una vettura privata o perlomeno solo semiassistita. Alla Lancia hanno comunque fiducia in lui ed il fatto che sia continuamente sotto osservazione non può essere altro che positivo.

Pregliasco da parte sua non ha fallito niente ed attualmente può già considerarsi in una botte di ferro perché in pochi mesi si è conquistato a suon di risultati (e di temponi nelle prove speciali) la fiducia dei superiori e la stima di tutti gli avversari: l'anno prossimo potrebbe essere davvero l'uomo da battere soprattutto se affinerà ulteriormente la sua tattica di gara con tutte quelle astuzie che sono il bagaglio classico del vero professionista.

Due sono ancora i giovani su cui in Lancia hanno messo gli occhi addosso, anche se piuttosto velatamente come si usa sempre fare. Uno è Cambiaghi detto nel giro la «Jena» per il suo aggressivo modo di correre; a S. Martino gli è stato affiancato Mannini, un navigatore espertissimo di cui ci si fida molto in Lancia, ed il suo rapporto sembra estremamente positivo anche se la loro gara non è stata troppo fortunata e se l'af-

fiamento pilota-navigatore non era ovviamente eccezionale.

L'altro su cui si sono posati gli occhi del clan HF è Roberto Boretto, attualmente il pilota più in forma del G. 3 nel giro dei rallies nazionali. Probabilmente verrà visionato «dall'interno» al prossimo 100.000 Trabucchi a Saluzzo alla fine del mese.

Ci sono poi i giovani di belle

speranze che hanno corso quest'anno su vetture Fiat, Bacchelli e Ormezzano.

Fulvio Bacchelli è stato decisamente una sorpresa perché in pochi erano disposti a scommettere su di lui che si trovava, ancora relativamente inesperto, a passare dalla potentissima Porsche alla difficilissima Spider Fiat-Abarth 1800 messaggi a disposizione dal

Lloyd Adriatico.

Al contrario i risultati sono arrivati subito, addirittura troppo presto come qualcuno ha sottolineato, e non è improbabile che in prossimo futuro venga provato proprio dalla Fiat tantopiù che già in maggio, al Rally dell'Acropoli, proprio l'ing. Russo ce ne parlò molto bene.

Ormezzano infine resta, assieme a Pregliasco, la certezza più concreta: arrivato alla Fiat sullo slancio dei suoi costanti risultati positivi ottenuti in due stagioni corse come dilettante ma sempre proteso più verso la classifica assoluta che verso il ben più comodo, e spesso meno qualificante, successo di classe, ha confermato in pieno il suo valore guidando come meglio non si poteva la 124 Special T ufficiale portandola anche due volte al traguardo guadagnandosi il successo di gruppo.

Purtroppo questa vettura (e anche il validissimo Smania ne sa qualcosa) non era, certamente alla altezza del suo compito, mai tanto gravoso come quest'anno che le Opel Ascona facevano veramente sul serio.

Ciononostante ogni qualvolta i meccanici Fiat sono riusciti a rabberciarne una sino al traguardo, Ormezzano è riuscito a restare davanti alla muta tedesca slegata da Conrero.

Ma non è bastato, ed un bel giorno in Fiat si è deciso che il turismo di serie doveva venire abbandonato (anche per il '74) ed Ormezzano è stato appiedato senza prova d'appello, come un bel gioco finito troppo in fretta.

Ecco, l'esempio Ormezzano ci riporta all'inizio di questo pezzo, alla discussione che ha animato molti dei tecnici o presunti tali che a S. Martino si sono accorti che a fare i rallies non erano solo i campionissimi di sempre e che forse un po' di ricambio ci sareb-

be voluto, anche se in fondo fino ad oggi di giovani validi non ce ne erano poi tanti.

I Pregliasco, i Pelganta, gli Ormezzano hanno dimostrato che con una macchina ufficiale riescono bellamente a cavarsela nonostante la concorrenza qualificata dei loro maestri, sarebbe però estremamente ingiusto oggi rimandarli dove sono venuti, cioè a fare gli appassionati con l'hobby delle corse. Per loro significherebbe aver fallito, mentre è vero l'opposto, ed una interruzione di rapporti equivarrebbe ad una squalifica che non ha ragione di essere e che non è certo esaltante per tutti gli altri, quelli che adesso iniziano a correre armati delle solite belle speranze.

Carlo Cavicchi

Incontro pubblico a SANREMO CSAI - piloti

In occasione del prossimo RALLY DI SANREMO in programma dal 10 al 13 ottobre, la sottocommissione rallies della CSAI presieduta dal suo presidente, l'avv. Aleffi ha programmato un INCONTRO PUBBLICO CON I PILOTI riguardante il futuro dell'attività rallyistica. L'idea è indubbiamente interessante anche se ben difficilmente potrà portare a risultati concreti, è sperabile comunque che una partecipazione numericamente attendibile dia validità a questo primo passo per una vera democratizzazione delle decisioni che riguardano la specialità.

In particolare ai piloti si offre l'occasione per far sentire la propria voce sugli argomenti più scottanti quali l'esagerato numero di gare valide per il Trofeo dei Rallies Nazionali, quello dei premi d'onore e in denaro e così via, problemi e cause queste che la sottocommissione ha sposato da tempo, che dichiara di comprendere, ma che al dunque non riesce mai a risolvere per le continue pressioni degli organizzatori (leggi quindi Automobile Club locali e quindi voti in sede ACI) che riescono sempre a fare la voce grossa alle spalle di quelli che l'attività la fanno veramente.

Torna il Rally ADRIATICO ecco le PROVE SPECIALI

A soli quindici giorni dal Rally di S. Martino di Castrozza, si correrà il Rally del Medio Adriatico giunto quest'anno alla sua seconda edizione. Due anni fa vinsero Barbasio-Sodano (e proprio su queste strade si aggiudicarono il titolo tricolore) mentre lo scorso anno la corsa non si effettuò per le note vicende del tragico terremoto che colpì le zone attraversate dal rally.

Da Pesaro, sabato 15 settembre, partiranno in particolare tre Fiat e due Lancia ufficiali affidate a Bisulli, Barbasio e Verini e a Ballestrieri e Pregliasco; saranno proprio queste cinque le vetture maggiormente impegnate per la vittoria assoluta, ma è certo che molte altre saranno quelle che faranno da degna cornice ad iniziare dalle Fulvia HF di Bossetti, Perazio, Ambrogetti, Ravaoli, Giulianelli, Cantelli e Gianmarini per continuare con le Fiat dei fratelli Tacchini e con le Opel Conrero una delle quali affidata a Brai «Rudi» attuali leaders del G. 1. La gara sarà caratterizzata oltre che dalle 16 prove speciali anche da tutta una serie di controlli tiratissimi il più importante dei quali terminerà a Pianello verso le 20,30 del 15 settembre e alle 4,50 del 16. I concorrenti poi si fermeranno circa un'ora a Fabriano dove è previsto un controllo di riordinamento alle 23,00 del 15.

Queste le prove speciali:

- A PIAN DI CASTELLO (da Molino Renzini a Bivio Tavoletto) ore 17,06 del 15 settembre.
- B LE CESANE (da La Baita a Fossombrone) ore 18,04 del 15 settembre.
- C CASPESSA (da Isola di Fano a Bacchocchi) ore 18,30 del 15 settembre.
- D MONTE PAGANUCCIO (da Monte Gherardo ad Acqualagna) ore 18,51 del 15 settembre.
- E CASTIGLIONE (da Bivio Colmagone ad Apecchio) ore 19,39 del 15 sett.
- F PIAN DELLA SERRA (da Apecchio a Acquapartita) ore 19,55 del 15 sett.
- G MONTE CATRIA (da Fonte Avellana a Chiaserna) ore 21,17 del 15 settembre.
- H MONTECUCCO (da Bastia a Porello) ore 22,27 del 15 settembre.
- I CASPESSA (da Isola di Fano a Bacchocchi) ore 1,38 del 15 settembre.
- L MONTE PAGNUCCIO (da Monte Gherardo a Cà Bergello) ore 1,59 del 15 settembre.
- M LE CESANE (da Bivio Cittadella a la Baita) ore 2,43 del 16 settembre.
- N CASTIGLIONE (da Bivio Colmagone ad Apecchio) ore 3,57 del 16 settembre.
- O PIAN DELLA SERRA (da Apecchio ad Acquapartita) ore 4,14 del 16 sett.
- P MONTE CATRIA (da Fonte Avellana a Chiaserna) ore 5,36 del 16 settembre.
- Q MONTECUCCO (da Bastia a Porello) ore 6,46 del 16 settembre.
- R CAMERANO (da Camerano a Poggio) ore 9,30 del 16 settembre.

FORMULA RENAULT

che differenza c'è

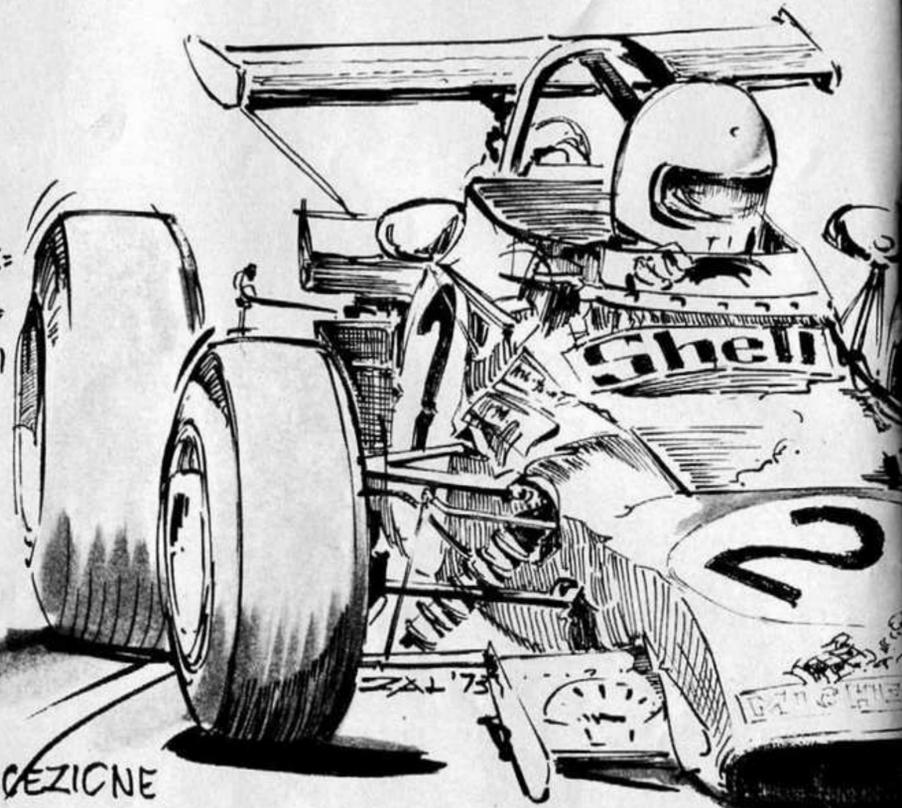
PIU' INTELLIGENTE della F. ITALIA

MOTORE: STANDARD ORIGINALE "R 12" GORDINI. (TIPO 807 F.R., BLOCCO IN LEGA). 1565 CC, ALIMENTATO CON 2 WEBER 45 DCOE. FRIZIONE (215 DBF) E CAMBIO (5 MARCE) DERIVATI DALLA R12. COPPIA CONICA 8x27.

SERBATOI DEL CARBURANTE: DEBBONO ESSERE DI SICUREZZA E CONFORMI A NORME FIA. (VA LA', CHE VAI BENE...!)

TELAIO DI CONCEZIONE LIBERA COL SOLO OBBLIGO DI QUOTE BASE: PASSO MIN: 200 CM, CARREGGIATA MIN: 20 CM.

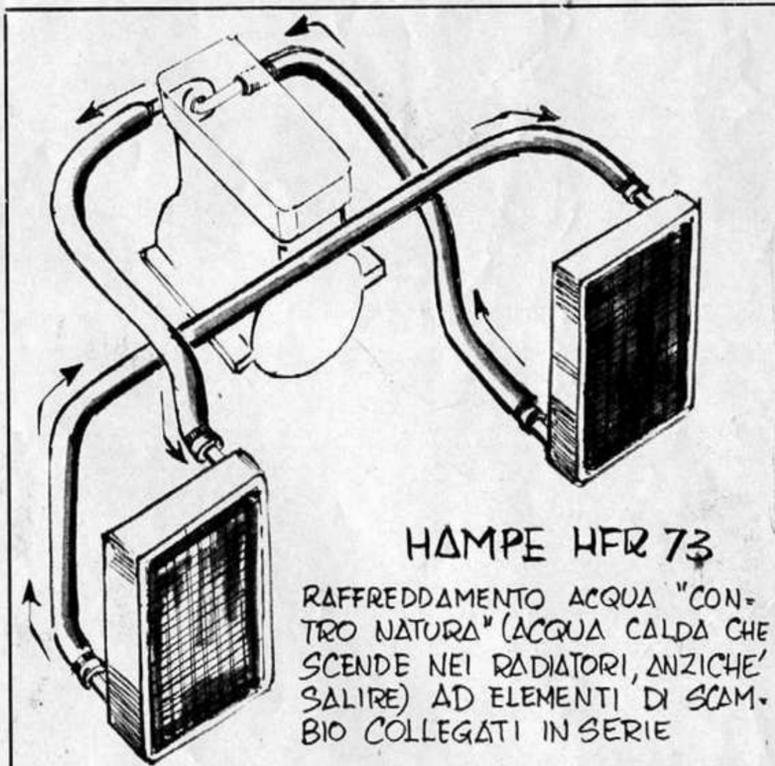
CARROZZERIA: LIBERA PER FORME E MATERIALI. LARGH. MAX. 95 CM (110 CON SERBATOI LATERALI). H MAX = 80 CM.



«Formula Renault: è roba che si mangia...?» Sarà questa, forse, la domanda che alcuni si porranno a proposito di questa Formula promozionale francese. Chi era a Montecarlo e ha visto i «numeri» d'arte varia esibiti da Couderc, Tambay, Arnoux e C. in un mare di bandiere blu agitate, sventolate, rotate, e sbattute sul casco, si sarà comunque reso conto della potenziale spettacolarità di queste vetture. A questo va aggiunta una buona dose di innegabile talento da parte dei «giovani lupi» attualmente primeggianti, che vorremmo però meno afflitta da certe discussioni fin troppo accese, cui ci è capitato di assistere fra una prova e l'altra. Effetto di Monza...?

Il lancio di LAFFITE

Quando si arriva, rossi in faccia, a garantirsi reciproche scorrettezze alla prima occasione, chi si può rallegrare è solo il venditore di cerotti cui si aprono prospettive di più ampio mercato. Speriamo comunque che sia tutta roba di «cane che abbaia», esistendo altrimenti suggeribili e migliori maniere di passare il tempo libero. La formula in sé ci sembra particolarmente azzeccata e, nei due anni della sua esistenza, ha già esibito un convincente biglietto da visita spadellando fra gli altri quel Laffite oggi ben noto a chi si diletta di F. 3. Volendo per forza pescare nel torbido, si potrebbe anche



HAMPE HFR 73

RAFFREDDAMENTO ACQUA "CONTRO NATURA" (ACQUA CALDA CHE SCENDE NEI RADIATORI, ANZICHE' SALIRE) AD ELEMENTI DI SCAMBIO COLLEGATI IN SERIE

Il circuito di raffreddamento della F. Renault di Hampe, che ha fatto nascere molte perplessità nel nostro Orzali. I radiatori sono laterali

sentenziare che la concorrenza della F. R. nei confronti della F. 3 (qui sopra tirata in ballo) trova nelle gomme l'unico acciaccio capace di mantenere, sia pure di poco, le piccolette alle calcagna delle sorelle maggiori.

Presente a Monza il consueto schieramento reduce da Hockenheim, non mancava il materiale per una carrellata complessiva, di cui vi passiamo «ipso facto» un po' di dettagli. Dicevamo prima che la F. R. ci sembra intelligente soprattutto perché non pretende di inventare l'automobilismo e spiegare quindi ai catecumeni di che cosa si tratta. Stabilito quindi che si userà un certo motore, si sbizzarriscano i progettisti a sfruttare con opportune forme, strutture e materiali, la potenza disponibile.

Opportuni «saltafossi» vengono ovviamente predisposti ed eventualmente aggiornati qualora ci si renda conto che il regolamento tecnico è aggirabile, ma per il resto si è voluto rinunciare (con saggezza, a nostro avviso) ad ogni forma di paternalismo dogmatico di cui ogni tanto si sente parlare anche dalle nostre parti. Se mai, ogni tanto, vengono presi provvedimenti abbastanza efficaci per stabilire come debbano funzionare le faccende e valga per tutti l'esempio di Maillouhon, corridore estroso, prima avvisato e successivamente «escluso» dalla formula per recidiva. Le vetture, in conseguenza, rispecchiano diversi modi di interpretare un concetto comune e, mentre il grosso dell'armada si compone delle quattro marche principali Alpine, Cusson, Hampe e Mar-

tini, si aggiungono volta per volta nuovi nomi di rincalzo — vedi Guepard a Monza — per un più che benefico noviziato sperimentale di piloti e progettisti.

Mentre Alpine e Martini si affidano per il telaio al tuttora valido traliccio tubolare, la Hampe riprende un tema ben noto alla fitta schiera dei fans italiani, addottorati per anni sulla bontà della struttura mista a pannelli chiodati su scheletro in tubi. Monsieur Charles Cusson di Antony (vicino a Parigi), rue du 11 novembre 92, introduce per contro un diverso sistema costruttivo — non nuovo ma sempre interessante — incollando su pochi elementi di forma i pannelli esterni in vetroresina costituenti la vera e propria struttura resistente. Per i longheroni viene impiegato il solito tubo quadro, mentre le (poche) ordinate si ricavano da lamiera piegata. Il risultato estetico non è dei più brillanti, ma il peso dello chassis completo risulta inferiore ai 70 kg. e la rigidità torsionale risulta triplicata rispetto a un precedente tentativo eseguito con telaio completamente tubolare.

Telaio da 70 kg.

Abbiamo potuto constatare de visu una più che buona resistenza della scocca, osservando la vettura n. 96 di «Jip» portante evidenti segni di una «musata» che ha fatto giustizia di



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie



DISPOSITIVI AERODINAMICI:
AMMESSI ALETTONE E "BAFFI" Δ =
VENTI APERTURA MAX = 90 CM.
ALTEZZA MAX = 80 CM SUL PUNTO +
BASSO DELLA STRUTTURA SOSPESA

RUOTE E GOMME: CERCHI DA 13".
CANALI COMPRESI FRA 6" E 7" -
PESO MINIMO DEL CERCHIO: 3,7 KG
PNEUMATICI (OBBLIGATI) MICHELIN
XAS, 155 x 13" AV E 165 x 13" AD.



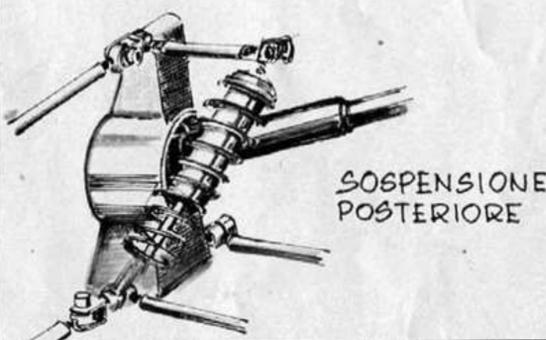
FRENI: DOPPIO
CIRCUITO IDRAULICO
OBBLIGATORIO.

PESO VETTURA COM-
PLETA, CON OLIO
+ ACQUA, SENZA CARBURAN-
TE: MINIMO, KG 440 -



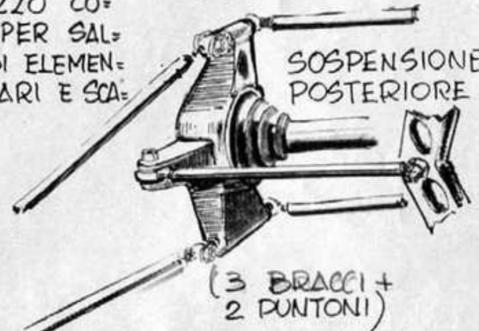
A sinistra, un disegno-sintesi delle principali norme regolamentari che reggono la Formula Renault. Qui sopra, Couderc (con il musetto rotto) precede altre tre Martini Mk11. Qui sotto, alcuni esempi di soluzioni adottate dai vari costruttori francesi di queste interessantissime e veloci monoposto

CUSSON D.3



SOSPENSIONE POSTERIORE

DUE ESEMPI DI GUEPARD RC.3
 PORTAMOZZO CO-
 STRUITO PER SAL-
 DATURA DI ELEMEN-
 TI TUBOLARI E SCA-
 TOLATI



SOSPENSIONE POSTERIORE

(3 BRACCI + 2 PUNTONI)

entrambi i puntoni e scardinato nel contempo la cremagliera di sterzo. Nessun danno al corpo vettura.

A giudicare dai balzi felini dei meccanici Alpine-Renault, coi quali ci si precipita a coprire le interiora delle A-366 ogni qualvolta un obbiettivo occhieggia nelle vicinanze, queste vetture debbono racchiudere segreti estremamente vergognosi o i panni sporchi di tutta la région. Si tratta comunque di un telaio multitubolare in acciaio cr/mo, quattro ruote tonde ed un paio di sospensioni: a triangoli sovrapposti l'anteriore e col solito triangolo rovesciato la posteriore. Un serbatoio «piriforme» trova posto fra l'aspirante campione seduto a cassetta ed il gruppo motore, come già accadeva sul modello A. 364, di Formula 3. L'artigianato dei portamozzi non ha qui niente del «bricolage» da poveretti esibito quasi di regola sulle vettuette da addestramento: fusioni in magnesio (di provenienza Alpine stradale) e via, andare.

Freni nelle ruote, a disco pieno, con pinze a doppio pistoncino Girling sui due treni. Aerodinamica molto curata sia nella carenatura anteriore allargata ai limiti concessi dal regolamento tecnico, sia nel caratteristico «codone» copritutto per la felicità dei meccanici anzidetti. Con un Tambay «in palla» e una vettura disposta a collaborare, l'assieme che ne risulta è di tutto rispetto per qualsiasi avversario e giustifica i 140 punti totalizzati a tutt'oggi nello Challenge Européen F. R.

E veniamo alla Martini MK 11, assai meno avvolta nel segreto di stato sebbene in grado di esibire soluzioni de-

cisamente più aggiornate e modifiche più impegnative rispetto alla MK 8 B dell'anno passato. Anche qui, come dicevamo, ecco un multitubolare in acciaio, ma con serbatoi laterali la cui capacità è stata ridotta al minimo regolamentare di 35 litri. L'aerodinamica non è proprio da Airfrance come nel caso precedente, ma aggiornata secondo le ultime grida del motor racing ossia con alettone molto arretrato e muso deportante avvolgente. Le ruote scarrozzano i freni (Girling anche qui) e stanno attaccate tramite portamozzi in magnesio pazientemente fabbricati da monsieur Martini. Il traliccio posteriore al quale si attaccano i bracci paralleli inferiori di sospensione è stato reso smontabile per la gran noia sperimentata l'anno scorso ogni qualvolta lo si doveva segar via e sostituire per saldatura perché strabico da urto.

Con meno segreti

Interessante il fatto che questa vettura, completa di dispositivi aerodinamici anteriori e posteriori ha un peso inferiore di 5 kg. al minimo regolamentare di 440 chili. Senza alettoni, il sottopeso assurge a 15 kg. Le altre dimensioni base sono un passo di 227 cm. (contro i 213 della Hampe e i 219 dell'Alpine) e una carreggiata anteriore maggiore della posteriore di 4 cm. (142 e 138 cm. rispettivamente).

Terminiamo con un rapido esame della HFR 73 costruita dal garage

Hampe di Bondy nella quale si fa ricorso alla tecnica delle «pelli» in lamiera rivettata su traliccio. Ci ha colpiti per prima cosa un comando del cambio dal funzionamento esoterico, ricavato da un'astina sottile uso quella per le tendine del salotto buono. Comunque, pare che funzioni; bastava vedere la terza batteria eliminataria per rendersene conto, quando le Hampe hanno fatto piazza pulita dei primi posti.

Sospensione anteriore di tipo convenzionale a triangoli sovrapposti; posteriormente si ricorre ai bracci paralleli inferiori con triangoli superiori e tiranti. I serbatoi sono sui fianchi e schermano parzialmente i radiatori dell'acqua disposti trasversalmente al moto, ai due lati dell'abitacolo. Questi elementi, di generose dimensioni e disposti in cascata, ci hanno meravigliato per la scelta del senso di attraversamento previsto per l'acqua calda

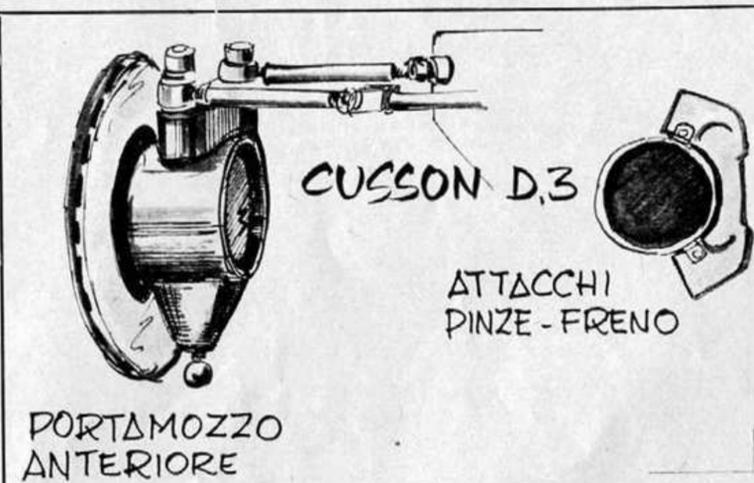
che siamo avvezzi a veder fuoriuscire sempre da buchi alti. Man mano che lo scrivete tambureggia sulla tastiera, però, gli si fa strada il sospetto di corbelleggiare alquanto, imperoché l'acqua nel radiatore si deve raffreddare rispetto alla temperatura di entrata.

Quattro freni a disco si prendono cura dei rallentamenti e sono del tipo ventilato a canali radiali. Detti dischi provengono dalla R16 TS, mentre le pinze, tanto per cambiare, sono della Girling. Per l'aerodinamica, due baffi davanti e un alettone, regolabile per quanto riguarda l'angolo di attacco. Variazioni rispetto all'anno scorso, nuovi portamozzi costruiti uno per uno con virtuosismi di saldatura e a dispetto del materiale leggero impiegato, dai risolutissimi fratelli Hampe.

Forse di linea meno gradevole all'occhio, ma razionale e ben rifinita la «Guepard» che abbiamo solo intravista quel tanto da ammirarne il «bodywork» in vetroresina degno di una specialised Mouldings. Un po' strane le sospensioni e — chissà se c'è il nesso — qualche problema di assetto chiaramente avvertibile all'ingresso variante junior. Le cinque gare ancora in programma dovrebbero concedere il tempo e le occasioni per prepararsi bene alla prossima stagione di gare.

Con questa rapida messa a fuoco delle vetture di F.R. e del loro contenuto tecnico, riteniamo tecnicamente svolto un esauriente confronto con la Formula addestrativa nazionale «Italia».

Giuliano Orzali

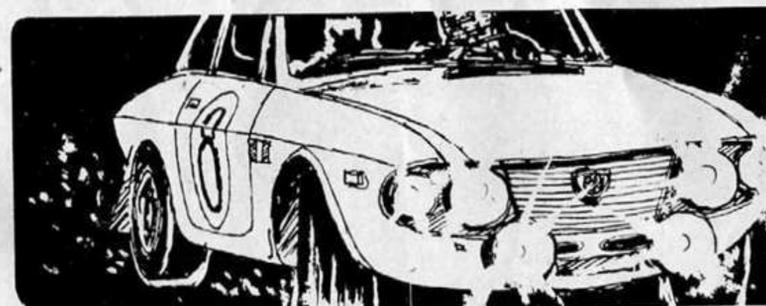


CUSSON D.3

ATTACCHI PINZE-FRENO

PORTAMOZZO ANTERIORE

In questo disegno, alcuni dettagli notati sulla interessante Cousson



QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...
MAZDA
LAMPADE PER AUTO AGLI ALOGENI
 richiedetele presso i migliori elettrauto

