

le malattie
della vostra automobile
diagnosi

**AUTO
SPRINT
1 mese**

SPRINT



Anche per «panciapelati» da Gran Premio al Semaforo



Se il duo Vianella esercitasse l'arte gazzettiera e, (brrrrr!), proprio nel giro delle quattro ruote, l'Alfa Romeo troverebbe un posto concorrenziale rispetto a «Tu' padre co' tu' madre». L'avete presente, la canzonetta? Non che si sia «sbajato li carcoli prima de consumà», ché anzi la figlia è certamente di gamba svelta, ma qualcosa di sbagliato ci deve essere nei turni di assegnazione in prova, considerato che per due volte in cinque giorni ci siamo sentiti anticipare il termine di riconsegna.

La prova era interessante, trattandosi del modello 1570 cc motore Giulia, i cui 22 cavalli in più non mancano di modificare il carattere del soggetto; carattere che rimane comunque portato all'estroversione in entrambi i casi, cosa che non deve sorprendere in un'Alfa Romeo. Siamo comunque in grado di sottoporre all'uditorio l'ormai consueta spulciatura di casi clinici, grazie anche alla collaborazione della Casa milanese. Per la prima volta, ed era ora, siamo infatti riusciti a superare lo scoglio di antiche diffidenze che accomuna molti costruttori nel tacere per partito preso sui malanni della figliolanza. Malanni che, oltretutto, non vengono assicurati e sottoscritti con garanzia ma possono benissimo — vedi caso del differenziale — non colpire o essere curabili con poca pecunia.

Si era nell'estate '67, sotto il regno di Jim Clark, quando l'Alfa ebbe l'idea (poco o niente peregrina) di assicurarsi certi strati democratici della clientela da Gran Turismo, meno sensibili all'araldica del Biscione che alla corrispondente operazione finanziaria in termini di Sprint GT. Onde evitare che il tipo di cliente preso a bersaglio finisse per bussare ad altre porte, si convenne di affiancare al 1570 di derivazione Giulietta e alla GT alleggerita (GTA) un modello che riprendesse certe tra-

dizioni e permettesse di scorrazzare in Alfa Romeo con minori spese di acquisto e di esercizio.

Farebbe ridere riscoprire in questa sede le prestazioni la versatilità di una unità motrice dal curriculum notoriamente eccezionale. Siamo abituati a raccogliere, nei confronti dell'Alfa, pareri estremamente diversi che vanno dall'estasi al rifiuto in blocco (estremamente rari gli ignavi), ma anche gli irriducibili avversari difficilmente se la prendono col... gran simpatico propulsore bialbero. Salvo forse per un certo consumo di olio, tuttavia condiviso da altrettanto sollecitate realizzazioni che negli ultimi anni sono state proposte da altri all'aficionados dell'andar brillante.

La Fabbrica, che ovviamente ha le sue idee in proposito, non ha esitazioni nell'attribuire in massima parte il merito di tale risultato alla alimentazione realizzata mediante due carburatori orizzontali doppio corpo.

Un «Michelangelo» ad aprile e ottobre

Evidentemente, questi gruppi di alimentazione vanno affidati solo a mani esperte, ogni qualvolta si profili la necessità di un intervento. In caso contrario, vi potrà tornare arduo commentare i fenomeni conseguenti mantenendo il frasario entro limiti ammessi dalle P.R. Non ci dovrà meravigliare, specie se siamo fra color che son propensi alla goduria del condurre, una certa varietà di prestazioni collegata col variare delle condizioni atmosferiche. E' il prezzo del temperamento, che non ci deve spingere per contro a tampinare la carburazione ad ogni passar di nuvoletta. Due interventi all'anno, in corrispondenza con le usuali messe a punto di ottobre e di aprile, rappre-

II PREZZO del poco «amore»

Materiale occorrente per la sostituzione anello paraolio pignone

N. 1 paraolio	L. 850
N. 1 fermo	» 30
M. O. ore 1	» 3.300
	L. 4.180

Materiale occorrente per revisione frizione

Gruppo frizione	L. 13.880
Disco condotto	» 9.450
Cuscinetto reggispinta	» 3.630
M. O. ore 5,60	» 18.480
	L. 45.440

Materiale per revisione differenziale (causa grip-paggio per mancanza olio coppia conica)

Coppia conica	L. 20.400
Planetari ingranaggi N. 2	» 4.440
Pignoni satelliti N. 2	» 2.040
Perno tenuta satellite e planetari N. 2	» 1.420
Cuscinetto N. 1	» 4.400
Cuscinetto N. 2	» 4.300
Cuscinetto scatola differenziale n. 2	» 9.780
Cuscinetti semiassi N. 2	» 9.200
Paaroli N. 3	» 1.830
Scatola interna differenziale tenuta satelliti e planetari	» 10.700
Olio differenziale Kg. 1.250x1.300	» 1.630
M. O. ore 10	» 33.000
	L. 103.165

senteranno un «Michelangelo» o poco più, spesso bene a condizione di inciampare nel carburatorista «ad hoc». L'emulazione di Diogene vi potrà far trovare l'uomo giusto in un qualsiasi punto dell'Organizzazione assistenziale Alfa Romeo.

Se poi siete allergici, come chi scrive, alle imposizioni tipo: «E' vietato ai Signori Clienti l'accesso in officina», pescate da AUTOSPRINT il nominativo del preparatore più vicino a casa vostra e fate una prova. Solitamente, si spendono gli stessi soldi con maggiore soddisfazione. Non abbiamo ancora considerato il caso limite, imperonato da colui (o colei, chi può mai sapere...) che rabbrivisce all'idea di consegnare a mani estranee il suo carrozino personale. Premesso che il tuning di due bicorpi non equivale a sintonizzare la radio di casa, possiamo anche metterla giù in spiccioli e sentenziare che non si tratta nemmeno di quel problema sesquipedale che molti ci vogliono far credere. Esso richiede, beninteso, un bel po' di pazienza e un ragionare sistematico; tutto qui. Si tenga presente che nel caso specifico ci interessano le prestazioni stradali, ossia l'ampiezza della gamma di lavoro coi suoi vari fattori da prendere in considerazione. La teoria qui ci assiste fino a un certo punto e, d'altronde, il dimensionamento di massima è già stato stabilito dalla casa. Poiché la prontezza di risposta all'accelerata e la potenza ai medi regimi hanno pressoché la stessa importanza dei cavalli in alto, ma non si può aver la botte piena e la moglie ubriaca, sarà il caso di orientare le proprie esigenze verso quello che effettivamente si vuole dal motore e agire, o far agire, in conformità.

Il diametro del Venturi, specie quando ogni cilindro viene alimentato da un corpo individuale, è un fattore diretto dell'elasticità di funzionamento. Avremo ad esempio cose gradevoli nel «Gran

Un modo diverso per riscoprire prestazioni e versatilità di una unità motrice dall'eccezionale curriculum

ALFA ROMEO
GT JUNIOR 1.3/1.6

DIO CI SCAMPI DALLE PERDITE DI QUESTO ANELLO PARAOLIO: LA SAGGEZZA CONSIGLIA DI MANTENERLO SOTTO CONTROLLO PERIODICO E DI SOSTITUIRLO SE NECESSARIO, (£ 4.000), PENA IL GRIPPAGGIO DEL DIFFERENZIALE (£ 103.000).

UFFICIALMENTE "2+2", LA GT JUNIOR DI SPONE, DIETRO, DI QUESTI MINIRIPETACOLI, IL CUI USO PUÒ COSTITUIRE UN PROBLEMA IGNOTO AI NANI.

FRIZIONE CHE COLLABORA, MA ESIGE DI ESSERE TRATTATA CON I RIGUARDI DOVUTI AL SUO RANGO. USATELA MALAMENTE E SARANNO FREQUENTI REVISIONI A £ 45000 CAD.

CRUSCOTTO E STRUMENTAZIONE NON IMMUNI DA INCONVENIENTI, SIA PER IL NON ELEVATO STANDARD QUALITATIVO DI CIO CHE PASSA IL CONVENTO, SIA PER CERTE SOLUZIONI COSTRUTTIVE RAZIONALI FINO A UN CERTO PUNTO.

Premio Semaforo» riducendo il diametro del diffusore, ma noteremo il sacrificio in autostrada quando cercheremo i chilometri orari, pur consolati in parte dal risparmio di costosi idrocarburi.

Qui, con la scusa della diagnosi, ci stiamo impelagando in una delle solite Geremiadi senza neanche chiedere scusa alla nostra paziente. Proseguiamo quindi la visita inforcando il pince-nez per osservare da vicino, prima che la signorina — ehm — si rivesta, altri organi che potrebbero benissimo essere quelli addetti alla locomozione. Frizione dolce, progressiva, silenziosa quando è a posto e «abbastanza» leggera, tenuto conto di una certa potenza da trasmettere. Le signore preoccupate al pensiero di un ipersviluppo del gastrocnemio sinistro pari a quello presentato da Eddy Merckx, possono anche rassicurarsi dopo la nostra accurata indagine statistica: non succede.

Per contro, vi possiamo insegnare un'astuzia confidatoci dalla Casa e particolarmente utile a chi dovesse o desiderasse far fuori la frizione in pochi chilometri: è sufficiente mantenere abitualmente il piedone appoggiato sul pedale e non eseguire a fondo le manovre di innesto e disinnesto. Tramite il cambio burroso e tutta panna, di cui non parleremo per non far gongolare troppo i genitori della paziente, il moto vorticoso giunge finalmente al saltellante assale rigido detto anche ponte posteriore. Che al centro di quest'ultimo un differenziale ci sia, ciascun lo dice ma in effetti si tratta di un ruotismo taciturno di cui potete benissimo non accorgervi salvo nel caso di un autobloccante adoperato a sproposito.

Quello normale, dicevamo, tace e acconsente fintanto che non abbia l'idea di essere trascurato. Se gli prende 'sta frenesia e voi dal canto vostro non fate niente per modificarne l'umore, si mette a

perdere dal paraolio e, zitto zitto, fa in modo da andare arrosto in una nuvola azzurrina.

D'altronde, non si tratta di una malattia a decorso fulminante ma, al contrario, si ha di regola tutto il tempo di scoprire il sintomo-goccia a condizione di farci caso magari in occasione dei lavaggi. Per cui, spendendo tempestivamente la quattro carte (o neanche quelle se la macchina sta in garanzia) avremo fatto commendevole opera di profilassi, da portare ad esempio per i giovani che non si sa mai quali avventure cavalline avranno corso e con chi, nelle notti movimentate del plenilunio estivo. In caso contrario, sarà pianto e stridor di banconote. (Tante).

Il cruscotto « ballerino »

Junior nel nome, per quanto utilizzabile, eccome, anche dai panciapelati cumenda della barzelletta dissepolta, la nostra paziente lega meglio con chi ne accetta in pieno il carattere sbarazzino. Non gradisce paragoni con l'incrociatore stradale e, in effetti, un migliaio di chilometri percorsi con la consorte possono far ricordare la poesia natalizia che studiavamo a scuola. Quella che dice «Mia moglie più non regge ed io son così rotto,» ecc. ecc. In compenso e scusate se è poco, si ha la tenuta di strada Alfa Romeo avvertibile e rassicurante già a livello «sunday-driver» ma gradita soprattutto a chi vuole condurre rilassato mantenendo delle buone medie. Fra i ruspanti, poi, che fanno dell'agonismo non sono pochi quelli che hanno risolto con una esperienza raccontabile situazioni che non vorremmo affrontare sprofondati nei cuscini di un boudoir a quattro ruote.

Strumentazione completa o quasi, orba com'è del termometro olio sostituito da una luce idota come (giustamente) chiamano oltre Atlantico le spie luminose. Pare si tratti di una spina particolarmente accuminata nel cuore del Servizio Assistenza Alfa Romeo, se il relativo Gran Capo giunge a sibilare fuor dai denti che ci si arrangia «Al meglio possibile secondo lo standard di qualità Borletti e Jaeger.» Il cruscotto «ballerino» è stato creato con l'intenzione di conferirgli caratteristiche antiurto, ma non sempre entusiasmo. Allorché si procede non mancano, da quella fonte, allegri ticchettar misti a squittio cadenzato.

La possibilità di inclinare lo schienale dei sedili (avvolgenti) anteriori fa sì che l'abitacolo sia confortevole anche per gli spilungoni. Non provate invece a incastrarvi nei cosiddetti posti che stanno in coda; potreste dover passare il resto dei vostri giorni sottovetro se il proprietario non consente l'uso dell'apricatole. L'ideale per un uso sensato della micro-nicchia potrebbe essere un cane di taglia media, meglio se ringhiosetto onde magnificare la sicurezza antifurto offerta dal bloccasterzo.

Percettibile in proporzione con l'anzianità del mezzo potrà essere il mal comune, ma più comune per l'Alfa, di una certa rumorosità delle portiere e del fischiatutto riguardante le vetraglie e i volets-deflettori. Molto spesso, tuttavia, tali manifestazioni filarmiche sono la conseguenza estrema di una manutenzione poco accurata: in fondo, ammettiamolo, siamo abituati a considerare l'officina del carrozziere come la fossa dei serpenti dove si entra solo quando il veicolo ha assunto l'aspetto di un cetriolo. Pensare che anche lì, un soldo per tempo vale più di una lira quando è troppo tardi: lo dice sempre anche il nonno.

Tra i campi per sfuggire agli «ultras»

MONTECARLO - «La settimana scorsa c'era Munari, è rimasto due giorni, non si vedeva che lui...». Due giorni per fare il giro di ricognizione sul Col du Corobin e sul Col du Fanget, un settore di collegamento che diventa duro, se c'è la neve. Bob Wolleck, con il quale abbiamo fatto colazione a Digne, è pensoso. «Alla Lancia lavorano veramente molto — dice — ma quest'anno avranno la vita dura, contro le Alpine Renault!» Jean Ragnotti ed io sorridiamo, un poco imbarazzati; per noi le ricognizioni, accorciate è vero, si limitano a due passaggi in ogni prova... eccettuato per il Moulinon. «Là si cammina sempre, non vale la pena andarci» mi sussurra Ragnotti.

Abbiamo però qualche illusione: è fuori questione che la nostra Renault 12 Gordini ufficiale (anche se iscritta a nome di Ragnotti, seguendo la politica della Renault) possa rivaleggiare con i super-favoriti, ma fra i possibili ritiri e le probabilità «sulla carta», che offre la vettura, ci si dovrebbe piazzare tranquillamente fra i primi dieci. Darniche, col quale svolgiamo una parte nella maggioranza dei tratti a cronometro, non esprime pareri, in preda a preoccupazione... e al suo dilemma fra Elf e Yacco.

Le nostre illusioni svaniranno già al Col du Fugeret, a qualche chilometro da Montecarlo, sul percorso di concentramento: senza autobloccante, con un motore con coppia troppo alta preparato da Dudot per conto dell'Alpine (riprende bene soltanto sopra i 3500 giri) la vettura esce male dalle curve strette, perden-

do quindi troppi secondi. Deluso, Jean mi dice: «Le migliori turismo di serie ci staranno davanti. Larrousse senz'altro.» Non posso evitare di fare paragoni con il coupé 1600 HF: abbiamo esattamente 10 HP in meno, peso identico, ma non ci siamo assolutamente. Del resto Jacques Féret ci aveva avvertiti: «E' un test, vi chiediamo di tornare. Cominciamo soltanto ora a lavorare davvero attorno a questa vettura e sappiamo che c'è ancora molto da fare.»

2500 chilometri sono a un tempo pochi e molti. Do spesso il cambio a Jean e devo ammettere che non ho mai tanto rispettato il codice della strada: 45 orari e faccio i 45, 60 orari e faccio i 60. Più che la strada, gli occhi ne guardano i bordi, per scorgere i radar crudelmente nascosti. In Francia i rallies sono veramente malvisti, si perseguitano i concorrenti, e si che sono certamente meno pericolosi di molti automobilisti occasionali. Comunque è così, e tanto vale riderne. Come si dice per la «pettinatura» di Andruet, molto militaresca. Si è perfino detto che a un controllo orario un gendarme è andato a chiedergli il suo foglio per la licenza!

La traversata del Massif Central rappresenta in effetti la sola difficoltà: abbiamo rischiato di restarci.. in panne di benzina, ma prima avevamo perso qualche altra illusione, con le iniziali avvisaglie del cedimento della scatola del cambio.

Finalmente si arriva al Corobin. E' mancato un pelo, dopo aver ascoltato le previsioni meteorologiche, che montassi-

mo racing chiodati. Sarebbe stato piuttosto arduo, soprattutto con lo slalom che occorre fare in mezzo alle automobili di migliaia di spettatori ammassati lungo tutta la stretta strada. Due ore dopo la decisione apparirà quella giusta, e questo spiega gli scarti «incassati» dalle Alpine Renault.

Dopo un finale nell'entroterra nizzardo, ove si deve rispettare la media dei 60 orari la domenica mattina, (che cos' hanno in testa gli organizzatori?) si raggiunge il Principato inondato dal sole, come vuole la tradizione.

E' invece sotto un cielo triste e grigio che ci si sveglia l'indomani: a 600 metri di altitudine nevica. Si avrà dunque un Montecarlo «innevato»... ma le nostre note sono stilate su terreno asciutto, con prospettiva di temperature calde.

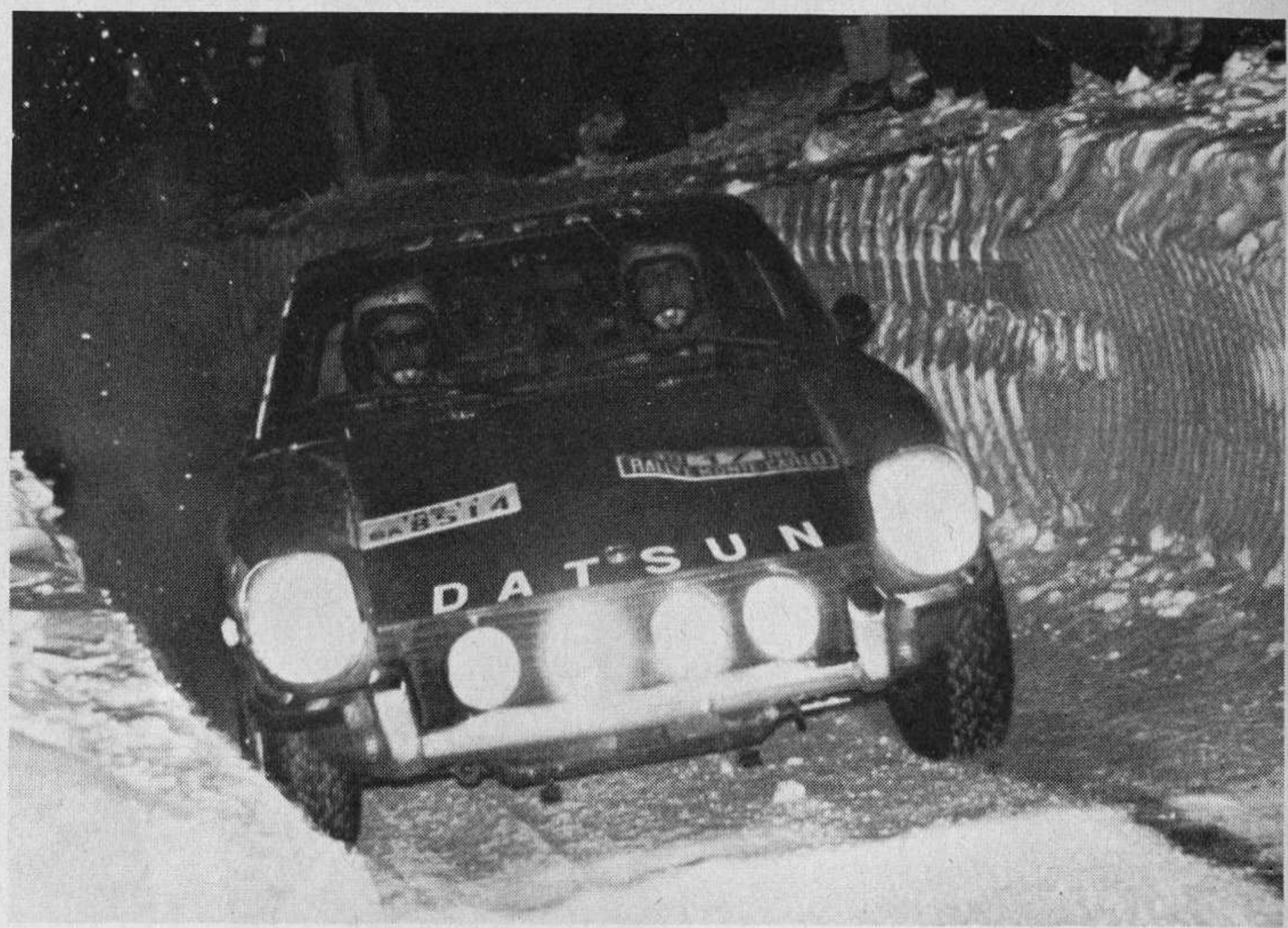
Il martedì riappare il sole. Jean ed io siamo meridionali al cento per cento e soltanto il sole ci tiene su il morale. Andiamo bene... Lampinen è davanti, Paganelli dietro, siamo inquadri perfettamente, ma anche stupiti di non essere raggiunti dalla Fiat a Pont des Miolans. Paganelli, che aveva noie al cambio come Barbasio, è sparito. Siamo altrettanto stupiti del nostro tempo, molto vicino a quello segnato dagli spider. Certo, Jean ha «tirato via», ma vi deve essere un altro motivo: senza dubbio un loro errore in fatto di chiodi.

Al controllo di Chateaufort, vicino a Digne, scambiamo volentieri qualche parola con Gaby Augias, il coéquipier di Jean Rolland. Non ha mai più gareggiato, dopo la morte



Come Jacky ICKX nota nell'articolo che segue, l'episodio che identifica il RALLY MONTECARLO '73 è stata l'infantile contestazione degli esclusi al BURZET. Il nostro Jacques JAUBERT, coinvolto da partecipante anche in questa vicenda, offre questa testimonianza oculare. E' un modo diverso di darvi un DIARIO-DI-CORSA del 42: «MONTE» ~~lasciuffato per i capelli~~ da ANDRUET e «BICHE» per l'ALPINE

Qui sotto, Tony Fall, in coppia con Wood sta conducendo come può la grossa Datsun che rimbalza fra i muri di neve del Burzet. Alla fine, saranno ottimi 9. assoluti



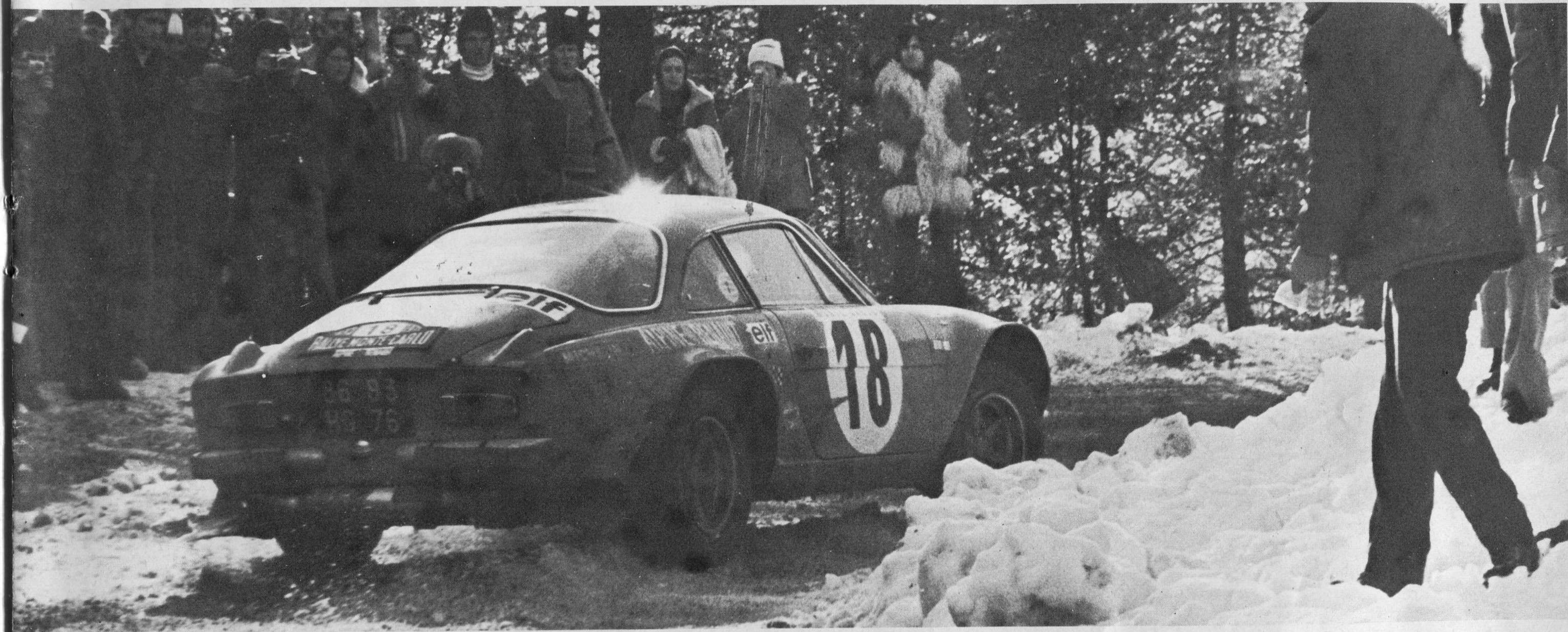
del pilota dell'Alfa, occupandosi un poco dell'organizzazione, ma ha decisamente voltato pagina.

Poi il Col du Perty. Prima di raggiungerlo, incrociamo Makinen. Lui è sulla retta via, noi no, con i chiodi sbagliati! Nella «zuppa» che si scioglie, abbiamo il tempo per meditare sugli inconvenienti impliciti nel fatto di essere fra i primi. Ancor più afflitto Darniche, che apre il cammino ed è scoraggiato. «Mi faccio tante domande — dice —. Questo scarto è impossibile, o è la vettura o sono io... In discesa il mio coéquipier non ha mai avuto tanta paura e guarda i tempi che segno. Ne ho fin sopra i capelli!».

Il tempo di attraversare Montélimar Sud, con tre radar in un chilometro e mezzo e un barriera di due o trecento gendarmi vigili e aggressivi, poi si arriva al Burzet. E' sempre stato il settore chiave del rally, ma l'edizione 1973 supererà tutte le previsioni!

La strada è aperta soltanto da due ore, ma alcuni spettatori sono già bloccati. Una breve neutralizzazione consente ai piloti di scherzare. Munari spera di ripetere l'exploit dell'anno scorso, Andruet è piuttosto pessimista (al Burzet non va mai bene), Ragnotti lancia battute sulle onde della Radio Montecarlo dicendo che anche quest'anno compie uno sforzo spettacolare e che, con la

A sinistra, Jean Ragnotti scatenato sul Turini con la Renault Gordini R 12 con i colori di Radio Montecarlo. Con lui è Jaubert, autore di questo articolo. Nella coda della vettura, si nota l'urto della Fulvia di Munari. Qui sotto, Andruet-« Biche » stanno portando alla vittoria l'Alpine n. 18



Sotto, Lele Pinto in coppia con Arnaldo Bernacchini è giunto in fondo al Montecarlo settimo assoluto, e primo delle Fiat. Pinto è stato uno dei più « contestati » dopo i fatti del Burzet



sua vettura meno potente, potrà forse dare fastidio al campione italiano che parte due vetture dopo di lui, fatto che favorirà Andruet. « E' uno scherzo » si affretta a precisare Andruet.

Consapevoli del disagio che potremmo causare sull'altopiano, chiediamo al cronometrista di « mollare » Aaltonen due minuti dopo di noi, con Munari dunque a 3' dalla nostra R12. Aaltonen ci supererà, in fondo alla discesa, dopo la faticosa traversata. Rimbalzando da un muro all'altro, accecati dalla polvere di neve agitata dal vento, evitando per un pelo di uscire di strada nella stessa buca ove è capitato a Waldegaard, schivando di misura Darniche, intento a disin-

castrare la sua Alpine, non osiamo pensare a quanto potrebbe succedere. Forzare, forzare ancora e uscire al più presto. Ce ne infischiamo del tempo, pur di passare. Decisamente il tratto di Burzet non è fatto per dilettanti, male addestrati e spesso male equipaggiati: è una prova fantastica, umana ma troppo dura. In effetti rappresenta la sola colpa degli organizzatori, dato che la loro decisione finale è soltanto l'applicazione di un regolamento molto severo, il cui scopo è di evitare degli abusi; un concorrente che si senta inferiore potrebbe decidere di proposito di bloccare la strada e di cancellare la propria incapacità, provocando la soppressione della prova: quel-

la di Burzet dovrebbe essere riservata ai soli professionisti.

L'arrivo è vicino, superiamo due tornanti, e dietro a noi scorgiamo i fari bianchi della Lancia: Munari ci ha preso 2'45". Superato l'arrivo, bisogna aspettare il foglietto sul quale è scritta l'ora di arrivo. Munari arriva prestissimo, senza freni, e per evitare il pubblico troppo curioso sceglie la parte posteriore della nostra R12 per fermarsi! La prima cosa che mi viene in mente è il suo radiatore, prima di pensare al nostro serbatoio. La sua corsa è troppo bella per essere interrotta tanto sciocamente. Noi ce la caveremo con un po' di lamiera contorta.

Il settore di collegamento che va alla partenza del Moulinon è noto per la sua durezza: bisogna andare molto forte. Passiamo a zero e saliamo al Moulinon, prima di ripiombare nella neve di Saint Bonnet du Froid, un bellissimo tracciato, veloce ma pericoloso. Andruet esce e perde 1'30". Il ritmo si fa duro per una vettura di media potenza; bisogna sempre marciare forte per riservarsi lo stretto tempo minimo necessario per l'assistenza. Gli scarti aumentano fra le vetture, si ha l'impressione di essere soli in corsa, non si vede più nessuno.

Saint Barthélémy: Jean è in gran forma, ha dormicchiato per un'ora, lasciando a me la guida. I muretti di neve ci riportano per due volte sulla strada, una terza volta copriamo una trentina di metri con le due ruote posteriori nel vuoto: ne usciamo con una bella risata.

Cominciamo a rilassarci, fra poco sorgerà il giorno, i collegamenti sono un poco più facili, eppure è a Cordéac che rischiamo di buscarci il nostro primo minuto di penalizzazione. Duecento metri prima del controllo orario, troviamo un caffè aperto: ci tuffiamo dentro, guardo l'orologio e vedo che abbiamo cinque minuti: Si scherza con Aaltonen, che ci imita: resta un minuto, poi via... ma il mio orologio era in ritardo di un minuto, in confronto con il cronometro di bordo. Jean parte senza affrettarsi, io lo sprono, insisto, scendiamo a rotta di collo... e vedo subito che sono di 53" dentro al « nostro » minuto. Il tempo d'infilare il cartellino, di spingere... 59". Mai più farò una cosa simile... però abbiamo riso di nuovo.

Chorges e un grosso errore in fatto di chiodi ci costano 1'30", ma ci permettono di ammirare Makinen, che ci passa, ed è finita. Il rally è neutralizzato, basta arrivare al Principato evitando le « barricate » dei concorrenti scontenti, gli « ultras » della insolita contestazione: il che significa una corsa sfrenata attraverso i campi. Uno spettacolo inconsueto e poco apprezzato dai contadini.

Dal momento che siamo lì, tanto vale esserci l'indomani mattina al termine della prova complementare. Non abbiamo però veramente più niente da perdere, e niente da tentare: il nostro posto in classifica è senz'altro decoroso, però anonimo. Per la gloria e per il piacere.

La Madone, il Turini, la Couillolle e qui si vede un gran-

de Ragnotti! Scatenato, di una abilità fantastica, dotato in modo inverosimile. Tutto sembra di una facilità irrisoria. « Se avessimo avuto una Lancia, come al Rally d'Italia... » penso. Purtroppo il cambio sembra sempre più debole e qui non ridiamo più. Decidiamo di garantirci la seconda parte del complementare e rientriamo. Del resto, la nostra corsa c'interessa fino ad un certo punto. Con i colori di Radio Montecarlo abbiamo la fortuna di disporre di un' autoradio. Seguiamo con passione la fine della gara di Andruet. Che grande campione, che uomo pieno di sfumature! All'arrivo, pressato da doveri professionali, sarò uno degli ultimi a rallegrarmi con lui. Ci conosciamo bene e ci apprezziamo l'un l'altro. Più volte ho fatto ricognizioni in sua compagnia, abbiamo scoperto di avere una comune passione per gli animali, abbiamo superato in modi diversi momenti difficili, più o meno nello stesso periodo. Ci capiamo con pochissime parole. Sono veramente contento per lui.

Quanto a noi, alla Renault sono soddisfatti e quindi lo siamo anche noi... Io, però, che scoprivo finalmente il celebre rally « dall'interno », mi sono reso conto che la sua formidabile fama è lungi dall'essere usurpata. E' un grande rally, molto esigente, molto duro e anche terminarlo al quindicesimo posto suscita una profonda soddisfazione.

L'anno prossimo? Sì, senza dubbio, però con una vettura « nel vento allo scratch ».

Jacques R. Jaubert

Un (auto)
ritratto diverso
di Jackie
lo scozzese

Un giorno come tanti, di una stagione di corse come tante. Ieri, oggi, domani. Un giorno in pista tra la folla vociante, un altro, sempre in pista, ma nel silenzio delle sedute di collaudo rotto solo dal rombo di un motore e dall'esclamazione di qualche meccanico. Un giorno anche per capire meglio. E farsi capire meglio. Da uno di loro, uno dei 20 supermen del rischio.



il fedelissimo

a se stesso
e alla moglie,
al suo team
e ai suoi
collaboratori

SPECIALE

La giornata sarà bella, una vera giornata provenzale con un cielo dal blu sostenuto sul quale si distacca il massiccio montagnoso con le sue mille sfumature. Questa calma profonda che ricopre il circuito Paul Ricard ha qualcosa di commovente: il contrasto che offre con i giorni di corsa, quando migliaia di cavalli urlano sull'asfalto grigio, invita alla meditazione. E anche ad una presa di coscienza. Questa cosa inerte, sembra invece schiacciante.

Jackie Stewart non ha più il tempo di immergersi in questa contemplazione. Il suo «patron», Ken Tyrrell, neppure. In piedi sin dalle 7 e 30, hanno cominciato a preparare il loro programma giornaliero facendo la prima colazione. Fa bel tempo, tanto meglio, le prove permetteran-

no di trarre un massimo d'insegnamento.

8 e 30: sono i primi sul circuito, mentre il personale non comincerà ad arrivare che fra mezz'ora.

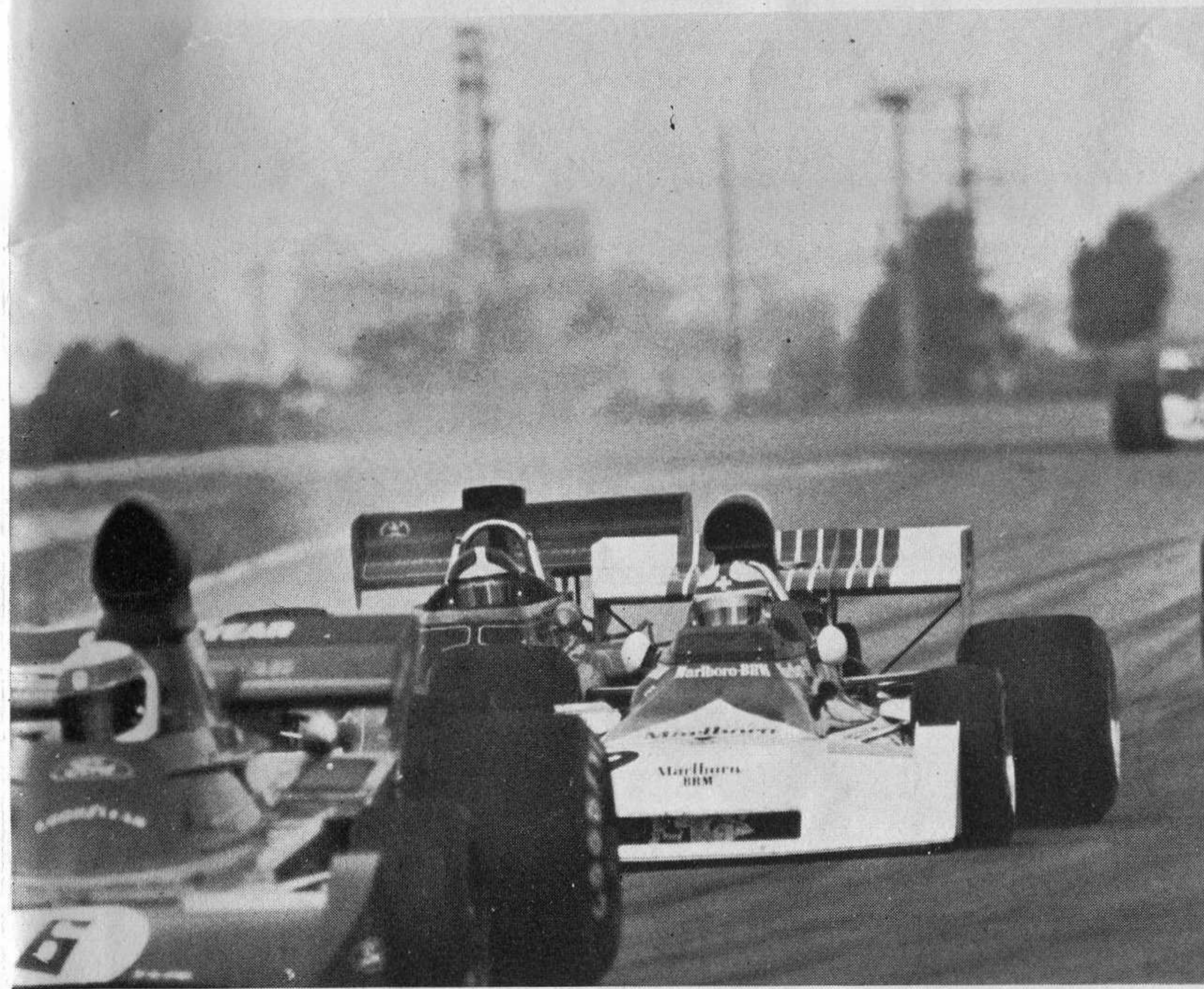
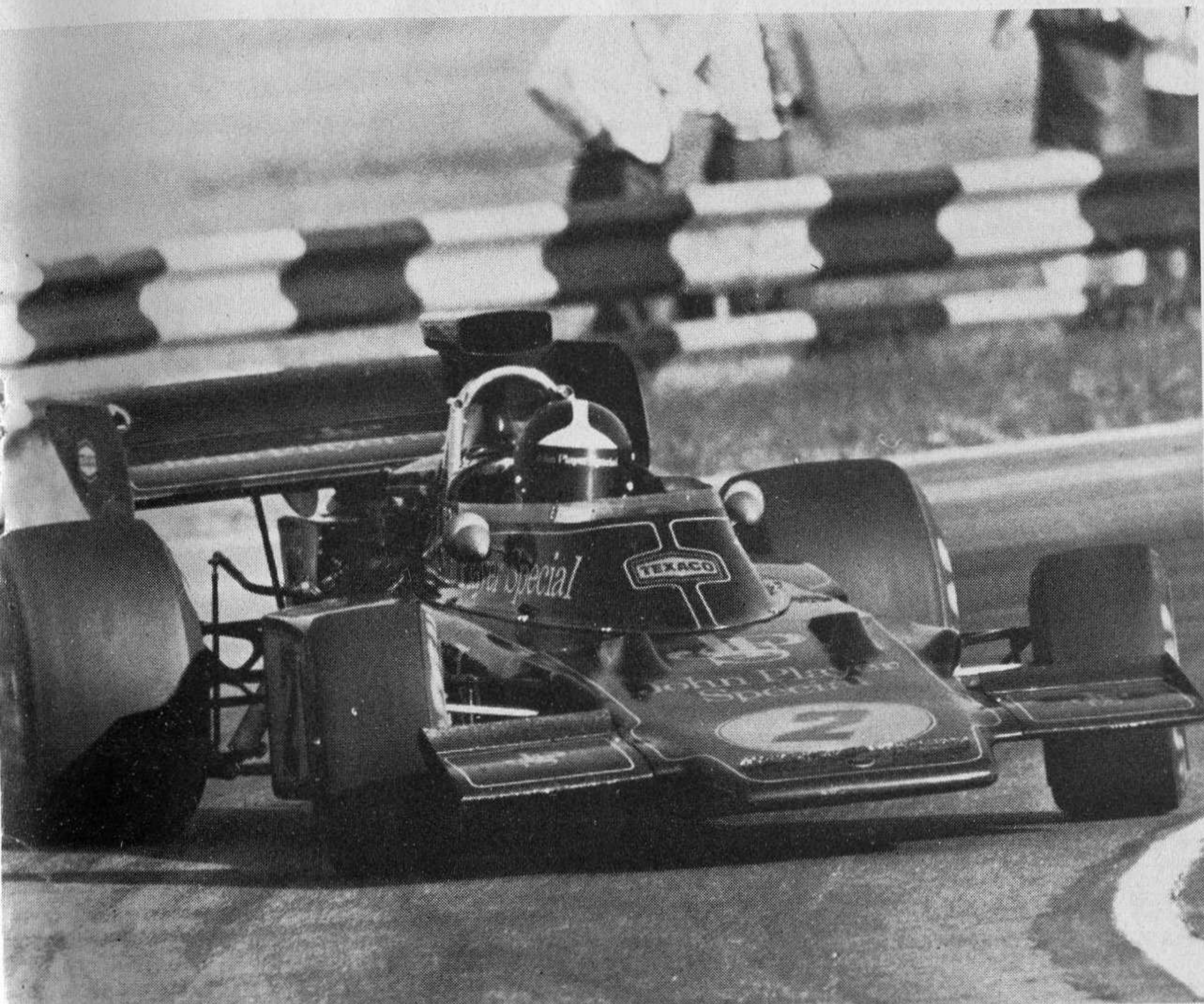
9: la monoposto bleu marino è davanti al suo box, con Stewart al volante e il celebre casco bianco cinturato di una banda scozzese appoggiato sul parabrezza. Egli non ne discenderà che quattro volte e restituirà la vettura ai meccanici soltanto ad oscurità incombente. Alle 13 Stewart avrà appena avuto il tempo di ingoiare un piatto di cibi freddi, un po' di formaggio e della frutta. Arrivata la notte, infilerà un paio di pantaloni e un maglione prima di infilarsi in una vettura e raggiungere Marsiglia, ove la firma di autografi è prevista presso la Rallye-Autosport. Sarà soltanto verso le 21 che egli

potrà aprire il rubinetto del bagno.

Due volte campione del mondo (nel 1969 e nel 1971), pilota « insolentemente » dotato con a disposizione una organizzazione incomparabile; è il ritratto-tipo di Jackie Stewart, piccolo, atticcato, la cui andatura saltellante è altrettanto leggendaria che il suo sguardo malizioso che egli ha deciso di non più nascondere sotto la visiera di un berretto da marinaio. Dopo che i suoi capelli sono più corti, senza dubbio!

Ma la vita di uomo d'affari è senz'altro completa. E' voce corrente che egli prenda tre impegni al giorno a qualche centinaio di chilometri l'uno dall'altro: uno per la prima colazione, il secondo a mezzogiorno e l'ultimo all'ora di cena. Evitando al massimo i tragitti in vettura — è irre-

Emerson, il rivale. Il giovane campione del mondo è senza dubbio, in questo periodo, nei pensieri di Stewart: è colui che attualmente si frappono fra lui ed il titolo, dopo averglielo «soffiato» l'anno scorso. E Jackie se lo trova sempre «fra i piedi», ed addirittura deve usare un bel po' di «mestiere» (inutilmente) per tenerlo dietro. Come a Baires, cui si riferiscono queste foto



quel molto provato da questa scomparsa si allontanò dal mondo dell'automobile fino al giorno nel quale ricevette un colpo di telefono da Stewart: «Tu eri l'amico di Jimmy, mi piacerebbe che ci rivedessimo, che noi restassimo in contatto». L'amicizia dei due uomini non si è mai smentita.

Integrato in famiglia

Sono ormai nove anni che Jackie Stewart corre sotto i colori di Ken Tyrrell, dopo la Cooper F. 3. Non ha mai lasciato il geniale direttore di corsa, anche quando prevedeva un'annata difficile restando con lui. Nello stesso modo Ford e Goodyear, con i quali è legato da contratto da molti anni, sanno che molto più che un prestigioso rappresentante, Jackie Stewart è un vero e proprio ambasciatore. L'ardore e l'onestà che egli mette nel suo compito, sono del resto la causa essenziale dei suoi molteplici ed incessanti spostamenti nel mondo.

«Io non voglio essere un vago associato, ma voglio sentirmi integrato negli affari dei miei datori di lavoro, desidero sentirmi in un ambiente quasi familiare». Volendo e amando rispettare le persone per le quali lavora, spingendo la sua onestà fino ai minimi dettagli — la sua macchina personale è una Ford Granada, quella di sua moglie è una Capri, e quando deve noleggiare una vettura, sceglie una Ford — forza la stima di chi lo impiega.

— Pensa che la sua fedeltà abbia avuto un ruolo molto importante nel suo successo?

«Certamente, ne sono sicuro! Le mie relazioni professionali, ma egualmente umane ed amichevoli con Ken Tyrrell, col quale mi intendo molto bene, con Ford, Elf e Goodyear hanno facilitato il mio lavoro».

Ci si ricorda senza dubbio delle ragioni per le quali Stewart non ha più voluto correre per la Matra dopo il suo primo titolo conquistato appunto su Matra-Ford MS 80 nel 1969: non credeva nel motore 12 cilindri a V. Tre anni dopo, egli non ha affatto cambiato pensiero malgrado le due vittorie di Beltoise con una BRM V12 e lo sprazzo di Amon e della Matra a Charade: «Io continuo a pensare che il V8 è sufficientemente buono e senz'altro migliore del V12 che non sono sufficientemente a punto!» Fedele e testardo, si sarebbe tentati di aggiungere!

Si alza per andare a cercare della frutta. Insieme dal mattino, non abbiamo scambiato che qualche parola nel corso delle prove e sarà la stessa cosa nel pomeriggio. Malgrado la parola «prove»,

i giri che compie esigono una concentrazione eccezionale. Ad ogni modo, a partire dal momento in cui egli scivola nell'abitacolo della Tyrrell-Ford, è molto serio. Talvolta Michel Finquel mi ha lungamente parlato di lui con una sincerità e una passione che deve essere comunicativa poiché io mi sento immediatamente a mio agio allorché con Stewart guadagnamo lo snack. Certo avevo già avuto occasione di scambiare qualche parola con lui, ma molto in fretta, prima della partenza di un Gran Premio. Debbo confessare che ho sempre avuto una profonda ammirazione per il campione, anche nella scorsa stagione nella quale egli è appena arrivato... secondo.

«Certamente avrei preferito essere campione del mondo, ma ho ad ogni modo vinto quattro Grandi Premi e c'è chi non raggiungerà mai questo numero di vittorie in tutta una carriera. Il mio peggior piazzamento è stato secondo; le altre volte ho abbandonato... La Tyrrell 003 era veramente inferiore alla Lotus-JPS di Fittipaldi e anche con un "cuore grosso" non v'era nulla da fare. In fondo, però, è in quelle condizioni che si fanno le più belle corse. Vincere un Gran Premio è quasi facile, significa che tutto va bene, la vettura, la forma fisica, i pneumatici. E' forse più duro terminare 3. o 4. Brands Hatch è stata la mia corsa più dura!»

Le prove: più dure di due Grandi Premi

La mia ammirazione si è mutata in stima, quasi in amicizia dopo questa giornata passata assieme, «fra le quinte» visto che si trattava di prove private. Demistificando il pilota che finalmente si sente più presso di noi, con i suoi problemi, le sue gioie semplici, i suoi imperativi di lavoro, le sue qualità e i suoi difetti, si apprezza di più l'uomo.

Malgrado il calore — Jackie Stewart indossa due combinazioni ignifughe sotto la sua tuta Naza — e la fatica («Una seduta di prove è più dura di due Grandi Premi visto che bisogna costantemente andare al limite per svelare le imperfezioni nel comportamento della vettura e mentre si guida è necessario fare la sintesi delle reazioni seguendo le difficoltà, ricordandosele»), proseguiamo la nostra conversazione a tambur battente.

— Il suo miglior ricordo?

«La vittoria nel Gran Premio di Germania nel 1968 sotto la pioggia: ho terminato con 4 minuti di vantaggio. E' stata anche la mia più bella corsa».

— La sua principale qualità al volante?

«Vorrei conoscerla così potrei servirmene!»

— Che cosa ne pensa di Foyt che ha vinto nello stesso anno Indianapolis e Le Mans?

«E' un buon pilota... Ma io non penso che siano due corse tanto importanti poiché non ho vinto né l'una, né l'altra!»

Jackie Stewart, suddito britannico di 33 anni, possiede in effetti un certo humour a freddo che non manca di sorprendere.

— Come si classificherebbe lei nei confronti di Fangio, Stirling Moss e Jim Clark? So che è una domanda assurda!

«Io non so. Tuttavia se già mi si assimila a questi personaggi, sono molto felice».

— Si dice che lei penserebbe di ritirarsi dopo il prossimo titolo di campione del mondo?

«E' una chiacchiera. Può essere, non so. Veramente un «piccolo» può essere».

Ciò che il due volte campione non dice è che egli ha come traguardo il record di Jim Clark che ha vinto 25 Grandi Premi di F. 1 contro i 24 di Fangio e i suoi 22.

— Un'altra chiacchierata. E' vero che un prototipo sarebbe allo studio in casa Tyrrell?

«Solamente rumore, soltanto chiacchiere. Non v'è niente di ciò allo studio».

— Il suo pensiero su François Cévert?

«E' già pieno di talento. Ci sono tre piloti che contraddistinguono le nuove leve: Fittipaldi che è riuscito, Peterson e Cévert che ha molte probabilità visto che ha debuttato con... Tyrrell!»

Non è certamente quest'oggi che Jackie Stewart, malgrado la prossimità di un campo di tiro (è stato campione di tiro al piccione), potrebbe abbandonarsi al suo «hobby». Quattro ore di prove lo attendono ancora, quindi una seduta di firma di autografi a Marsiglia, ove, malgrado la fatica, egli riceverà con il sorriso i fans che lo attendono da qualche ora.

— Ma le resta il tempo da dedicare a qualche svago?

«Gioco al golf e anche al tennis, ma male. In Scozia mi piace andare a caccia».

Giusto il tempo per ritornare sul circuito ove i meccanici avevano finito di preparare la macchina per dar inizio alle prove e alla caccia al record del giro. Metodicamente, facendo dei fedeli rapporti a Ken Tyrrell sul comportamento del mezzo, il doppio campione del mondo ha migliorato i suoi tempi. La sera, il suo viso radioso, molto espressivo, stava ad indicare che era soddisfatto. Un giorno come tanti, di una stagione come tante.

Jacques R. Jaubert

quieto quando sa di dover percorrere non fossero che cinquanta chilometri per strada: è troppo pericoloso! — è un grande consumatore di biglietti d'aereo. Ha effettuato 32 traversate (64 con il ritorno) dell'Atlantico del nord lo scorso anno per recarsi negli Stati Uniti; quando si allenava a Zandvoort, rientrava in aereo a Ginevra quasi tutte le sere per vedere sua moglie e i due figli Paul e Marc.

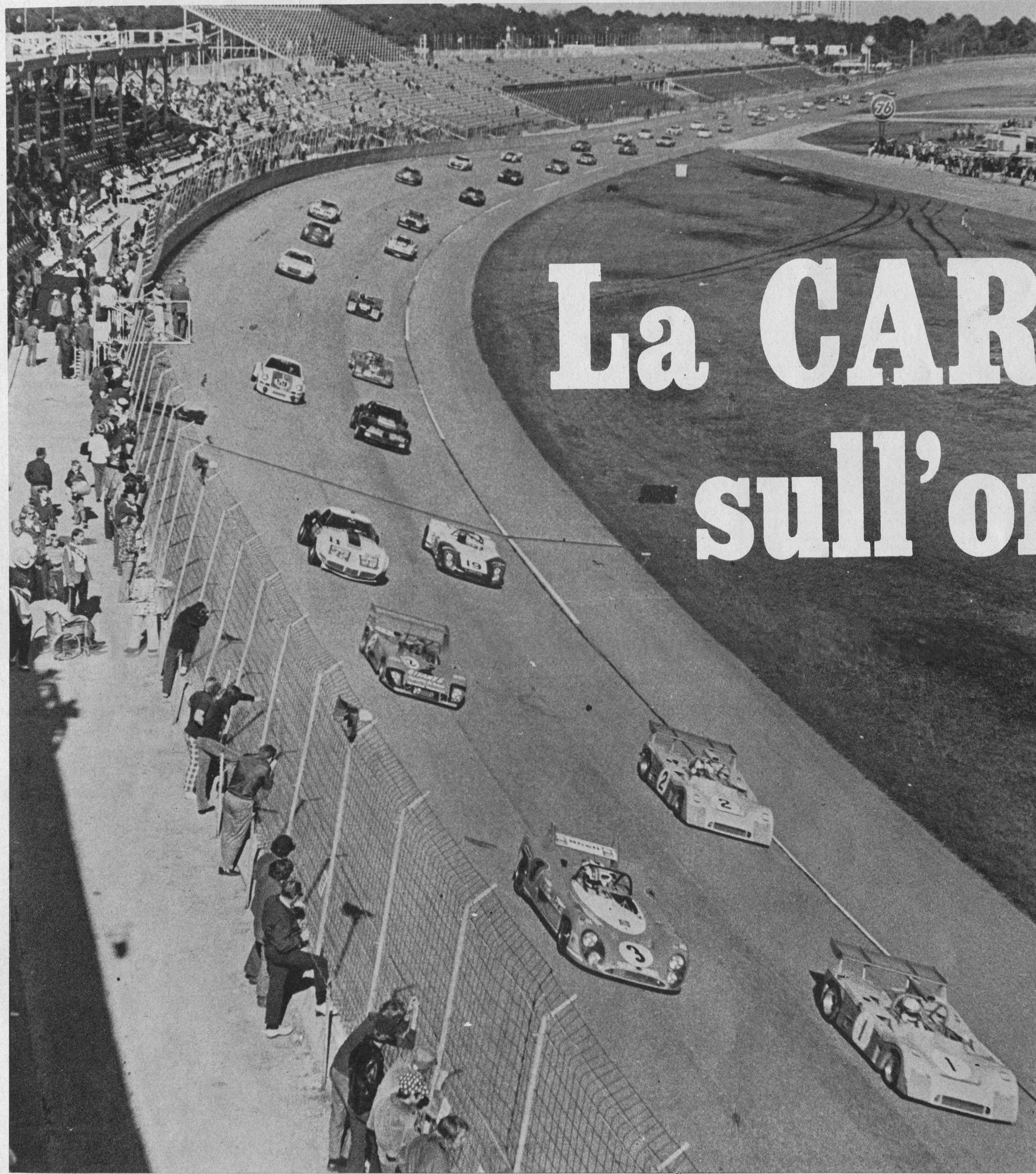
Siamo già lontani dall'immagine mitica del pilota di F. 1 che trascorre dei giorni felici fra uno stuolo di ragazze più belle (e svestite) le una delle altre, e che ritrova la sua serietà soltanto alla partenza di una corsa. Jackie vive in un clima familiare e armonioso — vedremo più avanti che la fedeltà è una delle sue migliori qualità — e anche se una giovane attrice cerca la

sua compagnia, essa non ha alcuna possibilità di distrarlo dal proprio lavoro.

Otto ore di prove, un piano di lavoro tenuto a punto da due segretarie, ma che egli può «recitare» a memoria. Jackie Stewart è uno sgobbone.

«E' certamente molto dotato, ma lavora con una tale serietà che a doti eguali è obbligato ad andare più forte degli altri» afferma Michel Finquel la cui amicizia con il campione del mondo data dalla morte di Jim Clark in Germania. L'aneddoto merita comunque di essere raccontato. Pilota di Formula 3, Michel Finquel era molto legato a Jim Clark per mezzo del quale fece la conoscenza di Jackie Stewart. Era allora un buon camerata e nulla più. Quando Jim Clark morì, Michel Fin-

Analisi (e ripercussioni) della 24 ORE americana



DAYTONA BEACH - Per i prototipi-sport che vi hanno partecipato, la 24 ore di Daytona è stata una vera disfatta, poiché nessuna delle quattro macchine alla partenza è riuscita ad andare oltre la metà corsa. Una disfatta, tuttavia, che non è certo drammatica e che nessuno ha drammatizzato, perché la corsa di Day-

La CARRIERA sull'onda D

tona era, appunto, di 24 ore.

Poiché, infatti, di 24 ore non ci sono che questa e quella di Le Mans, nel quadro del campionato del mondo marche, è evidente come sia molto più interessante una analisi del comportamento delle sport-prototipo su distanze ridotte, che il fatto contingente di non aver finito la corsa inaugurale del campionato. Tanto più che nessuna delle reciproche avversarie presenti ha finito, e quindi questa di Daytona è stata una corsa che non ha pregiudicato alcuna posizione.

Ha soltanto dato un insperato consistente vantaggio iniziale alla Ferrari, ufficialmente assente (insieme con l'Alfa Romeo) per molte ragioni. Un vantaggio che la pone in condizioni privilegiate per le gare future, poiché fa partire con un notevole handicap coloro che si accingono all'assalto del titolo, che è appunto della Ferrari.

Tolto questo particolare (che è tuttavia molto importante) le macchine sport escono da Daytona con esperienze che debbono essere considerate positive, perché nello spazio di tempo che grosso modo è quello delle gare future, le tre marche presenti hanno potuto almeno constatare le loro possibilità riferite alle prossime corse di 1000 km o sei ore.

La **GULF-MIRAGE**, finalmente tornata alle corse in modo stabile, ha potuto constatare come la sua macchina sia competitiva, avendo saputo restare in testa alla corsa per più di sei ore, davanti alla Matra che certo non era guidata al rallenta-

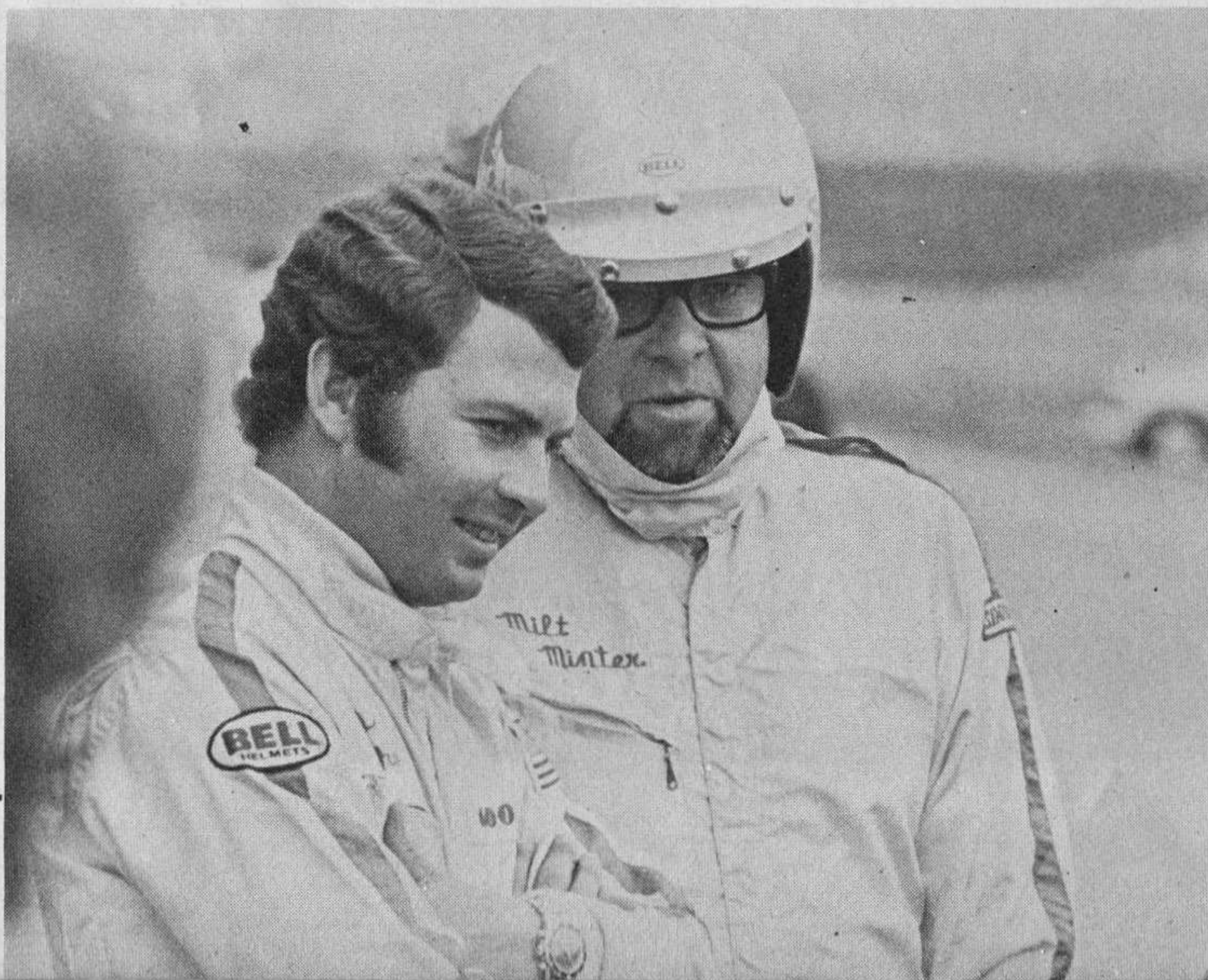
Flash-back sulla 24 ore di Daytona, della quale vediamo qui sopra, la spettacolare partenza lanciata.

In prima fila la Gulf-Mirage di Derek Bell e la Matra-Simca di Francois Cévert.

A destra, insieme a Minter, Wilbur Sahw Junior figlio del triplo vincitore di Indianapolis.

Nella pagina accanto in basso,

Arturo Merzario, con la Daytona di proprietà di un miliardario cinese all'attacco, a fari accesi, della Chevrolet Camaro pilotata da Chitwood.





A sinistra, il giovanotto in tuta appoggiato alla macchina è Richie Panch, un diciassettenne (17 anni... avete letto bene) che ha fatto le classiche « carte false » per poter risultare maggiorenne e poter partecipare alla gara. E' arrivato 7. assoluto con questa Camaro

A a mille DAYTONA

tore. Sono poi sopravvenuti i cedimenti, che comunque hanno fornito materia di esperienza utile, e che varranno a rinforzare determinati particolari, ma è certo che per almeno sei ore la Gulf-Mirage ha tenuto e molto bene. Se si considerano le diverse sollecitazioni cui sono sottoposte le macchine a Daytona, data la configurazione del circuito, si vedrà agevolmente come le oltre sei ore di questa gara possano essere considerate più lunghe per altre corse.

Per la Mirage, che è stata costantemente davanti alla Matra, sono poi sopravvenute la rottura della frizione e quella di una sospensione, ma oltre i famosi limiti delle sei ore. Quindi esperienza positiva, per questa marca, compiuta col motore Cosworth 8 cilindri. Vedremo in futuro cosa sarà capace di fare il 12 cilindri Weslake, non utilizzato in questa gara, e che dicono sia migliore.

La nuova LOLA 282 ha denunciato una evidente carenza di messa a punto, con una serie di piccoli guai, di natura secondaria ma bastanti a toglierla dalle prime posizioni, nelle quali tuttavia essa era rimasta nella fase iniziale. Qualche fermata è stata causata da difetto di preparazione, come la prima dovuta all'allentamento dell'acceleratore. Qualche altra ad inconvenienti facilmente rimediabili. In complesso si può dire che anche questa macchina sarà bene in lizza nelle gare future.

La MATRA, infine. Era cer-

to la meglio preparata, anche perché dopo la 24 ore di Le Mans non ha più corso ed hanno avuto il tempo di seguirla; e lo ha dimostrato resistendo più delle altre. Ha ceduto in modo incomprensibile, per la rottura del motore proprio quando ciò era ormai imprevedibile. Deve trattarsi di qualcosa al di fuori delle qualità intrinseche della macchina, e quindi di qualcosa che non ne altera le qualità complessive, e per questo l'accaduto non deve impensierire gli uomini della Matra. Ad essi resta, tuttavia, il dispetto di non aver potuto concludere col successo una corsa che ormai era nettamente loro... per mancanza di avversari.

Quel che però può impensierire la gente della Matra è la constatazione delle qualità della Mirage e anche della Lola, avversarie che diventano da rispettare e che si agguingono quindi alle Ferrari ed Alfa Romeo che saranno in campo nelle prossime gare. L'incognita per il prossimo futuro, di conseguenza, è data dal confronto con le marche assenti a Daytona.

Se si dovesse fare un confronto tra il miglior tempo sul giro del 1972 (Ferrari con 1'44"2) e del 1973 (Mirage con 1'45"5) si dovrebbe dire che le Ferrari sono ancora le migliori, ma le diverse condizioni non permettono questa valutazione. Vedremo perciò soltanto nel confronto diretto cosa accadrà effettivamente, anche se abbiamo l'impressione che, almeno per la maggior esperienza e quindi per la migliore messa a pun-

to, le Ferrari restino le macchine da battere. Senza contare che le nuove Alfa Romeo 12 cilindri, col nuovo telaio e con la nuova linea aerodinamica, potrebbero diventare le vere antagoniste.

Ci sono anche i 20 punti per la Porsche, tuttavia, e sono importanti, anche se apparentemente la Porsche non può puntare al campionato. Dico apparentemente perché non è detto che nel seguito della stagione la « Carrera » vincitrice a Daytona non si faccia ancora viva nelle zone alte delle classifiche finali. Certo non può essere veloce come le vere sport-prototipo, e fra poco sarà omologata tra le G.T., però si è già visto a Daytona come anche in velocità sia una macchina rispettabile, pur se inferiore di una trentina di chilometri-ora rispetto alla Mirage di Hailwood che è risultata la più veloce nei rilevamenti effettuati con un sistema radar.

Sappiamo infatti che a Daytona la Porsche 911 Carrera aveva 2806 cc di cilindrata, ma che per le prossime gare essa sarà di 3000 cc e ciò significa che anche in potenza essa avrà un incremento. Ha un più complesso programma agonistico, ora che con la etichetta Martini si presenta un'accoppiata di queste macchine, con piloti quali Follmer, Muller, Kinnunen, Neuhaus, che già in Targa Florio diranno dove arrivano certe ambizioni nel mondiale Marche 1973, magari in vista degli sviluppi futuri del progetto « silhouette » nel gruppo 5.

L'aumento di cilindrata delle Porsche Carrera sarà ottenuto non con il semplice riallesaggio, come è avvenuto con quelle viste in gara, portate a 2806 cc dai 2700 cc della serie, ma con la costruzione di un monoblocco differente, che permetta di avere delle dimensioni maggiori dei cilindri senza nulla togliere alle doti di resistenza e di razionale raffreddamento finora constatate. Sarà un monoblocco utilizzato anche per la macchina di serie, che non essendo stata ancora omolo-

gata avrà quindi la possibilità di esserlo coi pezzi più idonei al successivo sfruttamento sportivo esasperato.

A proposito della produzione in serie, c'è da dire che le 500 macchine inizialmente previste, numero minimo necessario per la omologazione, saranno molte di più. Le richieste da ogni parte, e non per fini sportivi ma per uso normale, sono state tante che alla Porsche hanno già previsto di produrne almeno mille, se non di più.

Tornando a Daytona, è molto interessante anche un confronto tra le due Carrera in gara. Quella vincitrice era arrivata direttamente da Stoccarda, mentre quella di Donohue-Follmer era stata « riveduta e corretta » da Penske. Per entrambe le parti meccaniche del gruppo propulsore erano quelle preparate a Stoccarda, col motore da circa 300 CV (DIN) a 8000 giri, però limitato per questa gara a 7500 giri. Entrambe avevano il radiatore olio anteriore, ed entrambe erano dotate dei freni che erano stati usati sulle Porsche 917.

Erano diverse soprattutto nelle pastiglie dei freni, che sulla macchina di Gregg erano tedesche, come montate dalla Porsche, e che potevano durare per otto ore, mentre su quella di Donohue erano americane, più efficaci ma che dovevano essere cambiate dopo quattro ore. Quindi quello che la macchina di Penske poteva guadagnare nelle frenate veniva perduto nel tempo necessario al cambio delle pastiglie. Anche perché oltre a quelle anteriori la macchina di Penske doveva cambiare almeno una volta quelle posteriori.

Altra differenza notevole era nelle gomme. La Goodyear ha fatto una grossa propaganda alle gomme da corsa con carcassa radiale, messe in campo la prima volta a Daytona, in appoggio al lancio sul mercato di questo tipo di pneumatico. E per questo aveva chiesto alle macchine G.T. di usare le gomme radiali, promettendo un premio sostanziale appunto in caso di vittoria. Tra l'altro

se una macchina avesse vinto con le gomme radiali la Goodyear aveva già prenotato una intera pagina di pubblicità su molti giornali, compreso il Financial Times.

Gregg però non ha voluto usarle. Fatti i conti ha preferito rinunciare a 5000 dollari ipotetici, per puntare alla vittoria, sapendo che con le « racing » normali poteva guadagnare un paio di secondi al giro. Ed ha avuto ragione!

Alfa Romeo e Ferrari erano assenti a Daytona, e lo saranno anche a Le Mans. Nessuno lo ha ancora detto apertamente, ma le due marche italiane hanno deciso (e fanno bene, dico io) di non correre nelle gare di 24 ore, con le loro sport. E' una posizione logica, che ha il solo difetto di essere stata presa tardi.

Però nonostante la non presenza, Ferrari è stato il beneficiario principale della 24 ore di Daytona, coi 15 punti intascati, perché Ferrari ha anche delle macchine di produzione che possono correre. Peccato che non le abbia l'Alfa Romeo, o almeno che non le abbia ancora!

Dal come sono andate le cose a Daytona, e da quanto si prevede per Le Mans, potrebbe però darsi il caso che per la Ferrari siano proprio le 24 ore a contare molto nella aritmetica finale 1973.

A Le Mans, infatti, la Matra ovviamente ci sarà, e potrebbe anche rivincere, ma ci saranno anche molte Ferrari Daytona, e potrebbe anche accadere che per Ferrari ci siano altri punti da conteggiare. In America, da Chinetti, si sta pensando a chi mandare a Le Mans, con macchine ben preparate. E dato che sappiamo di certi impedimenti pubblicitari che potrebbero non rendere disponibile Andruet per la Scuderia Pozzi di Parigi, ci viene in mente che — per esempio — una macchina guidata da Merzario e Andruet potrebbe essere... una bella macchina! Una idea che regaliamo.

Franco Lini

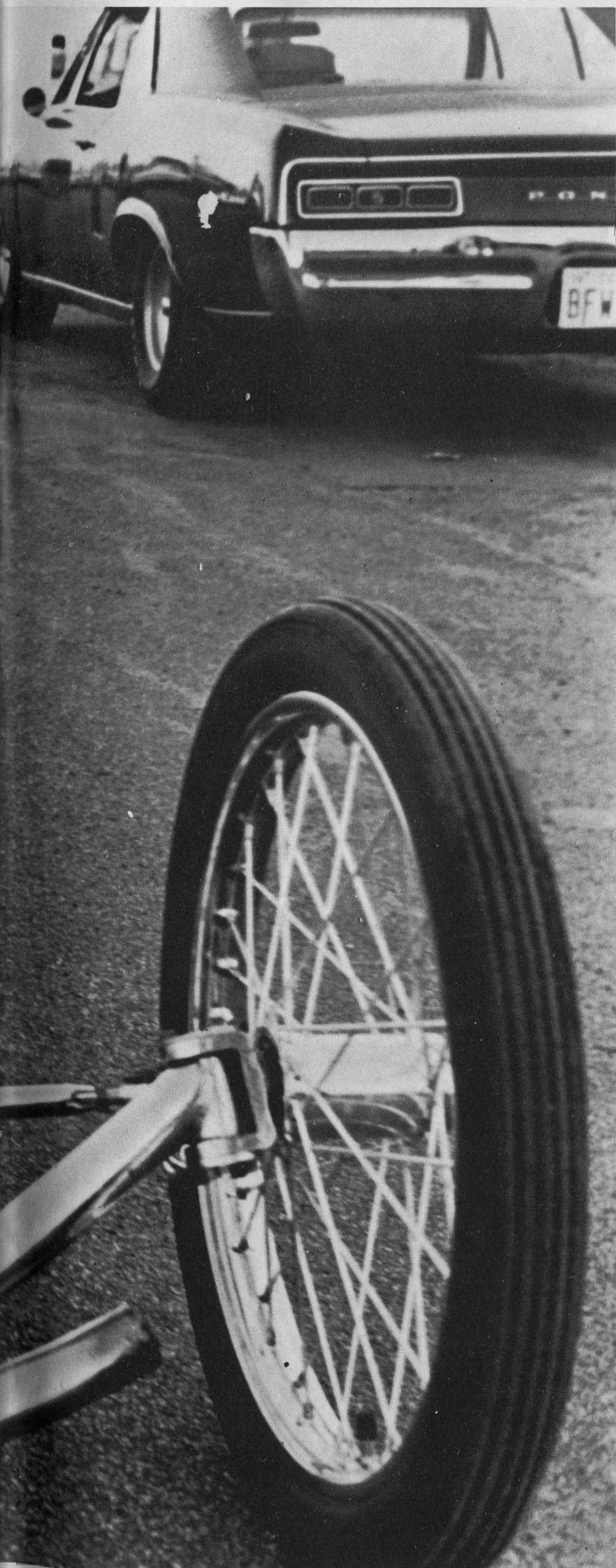
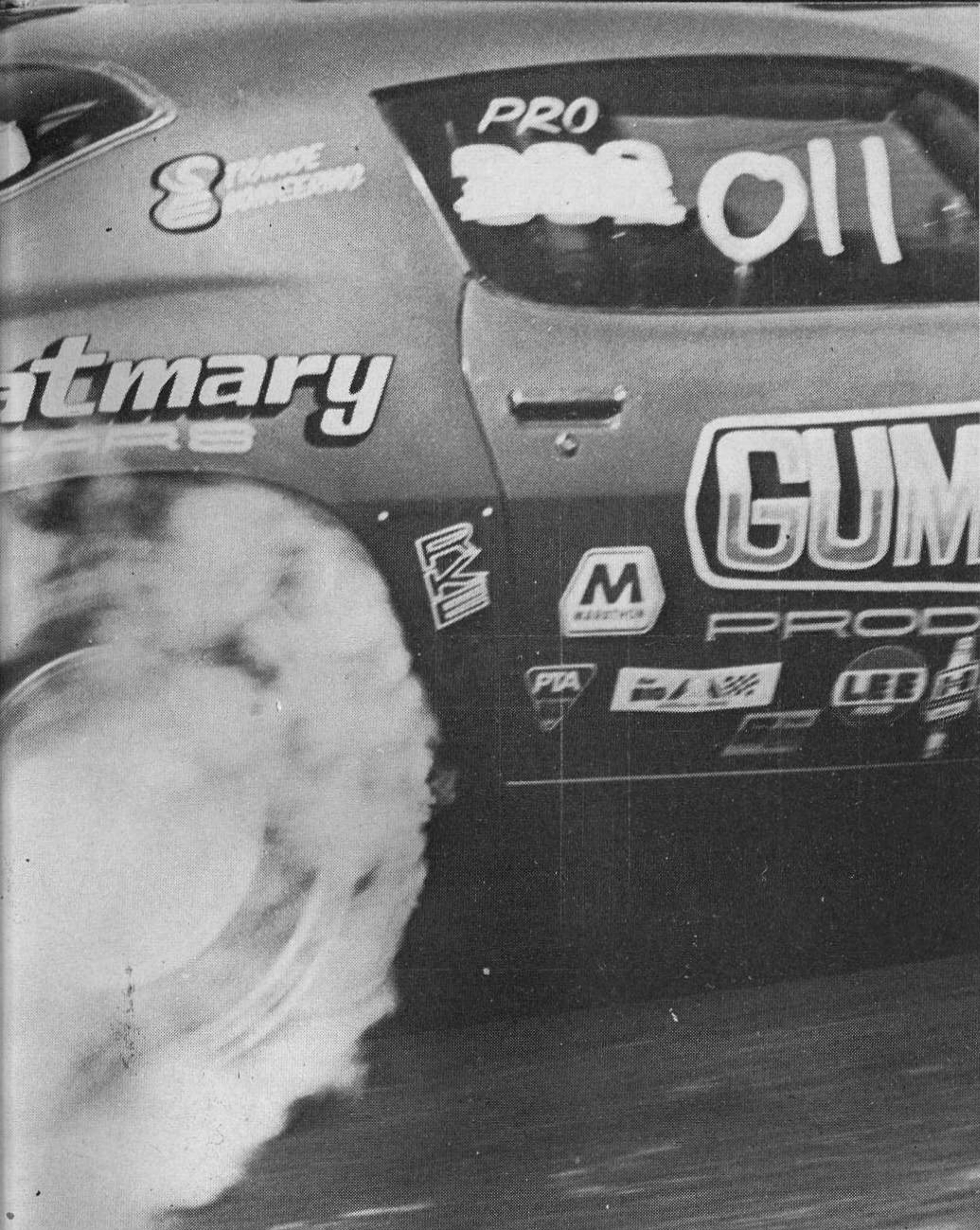


i tulipani di fuoco



Qui accanto, un « prostock » scatena la sua potenza, facendo fumare i pneumatici. Si tratta di un dragster con solo l'aspetto di macchina di serie. A destra, un altro « prostock » subito dopo il via. Si nota la deformazione della gomma posteriore gonfiata a bassissima pressione. Qui sotto, un dragster « classico », in cui la sottigliezza del corpo contrasta con le ruote posteriori enormi. A destra in basso, questo « top fuel » ha terminato il quarto di miglio e si ferma aiutato dal paracadute





Stock-Cars, Sprint-Cars, Formula Indy, Can-Am: lo sport automobilistico negli Stati Uniti è ricco di formule e di gare di ogni tipo. Che si entri in un «ovale» di cemento o che si superi il muretto di un «ovale» in terra battuta, si è ben sicuri di trovarvi macchine variopinte capaci di sviluppare potenze mai inferiori a 500 CV. Lo spettacolo innanzi tutto: questa sembra essere in ogni caso la prima regola da rispettare. Ed è proprio in questo settore in cui velocità e spettacolo sono tanto intimamente legati, al punto da aver bisogno una dell'altro, che il Dragster occupa il posto più alto.

Destinato a disputare prove di accelerazione pura, sulla distanza di un quarto di miglio, cioè circa 400 metri, il Dragster costituisce per la verità una categoria a sé. E lo prova il Dragway, cioè la pista in cui i dragster compiono le loro pazze corse, che non ha nulla da spartire con un ovale o con una delle piste che siamo abituati a vedere in Europa. Si tratta piuttosto di un lungo budello rettilineo in cui il rumore assordante di tuono fa concorrenza ad un denso ed acre fumo di nitrometano bruciato, ogni volta che il segnale di partenza vien dato a queste macchine infernali, lanciate nella sfida sportiva a due alla volta. Queste gare infatti non possono che disputarsi per eliminazione.

E lo spettacolo di questi meetings velocistici cominciano spesso la mattina presto, all'alba, per terminare a notte inoltrata, circa a mezzanotte, permettendo in tal modo agli spettatori di assistere fino a 500 partenze in una giornata.

Ma se il Dragster vero e proprio non è che una delle «specie» di auto che si allineano al via in queste competizioni, il termine indica tuttavia in maniera più generale i vari tipi di «mostri» a motore che costituiscono il repertorio di questo sport conosciuto con il nome di «Hot Rod».

Tra le molte associazioni che organizzano le corse dei dragsters, le principali sono: l'International Hot Rod Association (IHRA), l'American Hot Rod Association (AHRA) e il National Hot Rod (NHRA). Ciascuna di queste organizzazioni possiede regolamenti propri e proprie norme di sicurezza; anche le regole sono assai complesse, fissate su di una classificazione delle «macchine» per gruppi, categorie e classi, in numero quasi indefinito, da 130 a 140 a seconda delle varie associazioni.

Il più spettacolare fra questi gruppi è senza dubbio il gruppo 1, in cui si trovano solo piloti professionisti, e che comprende 4 divisioni: Top Fuel, Top Gas, Funny Car e Pro-Stock. Il Top Fuel e il Top Gas, corrispondenti a quelli che in Europa sono chiamati dragsters, hanno caratteristiche tecniche identiche e si distinguono soprattutto per il tipo di carburante utilizzato. I Top Fuel adottano carburante a base di metanolo e di nitrometano, mentre i Top Gas utilizzano esclusivamente carburante commercializzato. Queste due divisioni sono un po' la «Formula 1» dello sport «Hot Rod».

Se da un lato la cilindrata e il peso sono stabi-

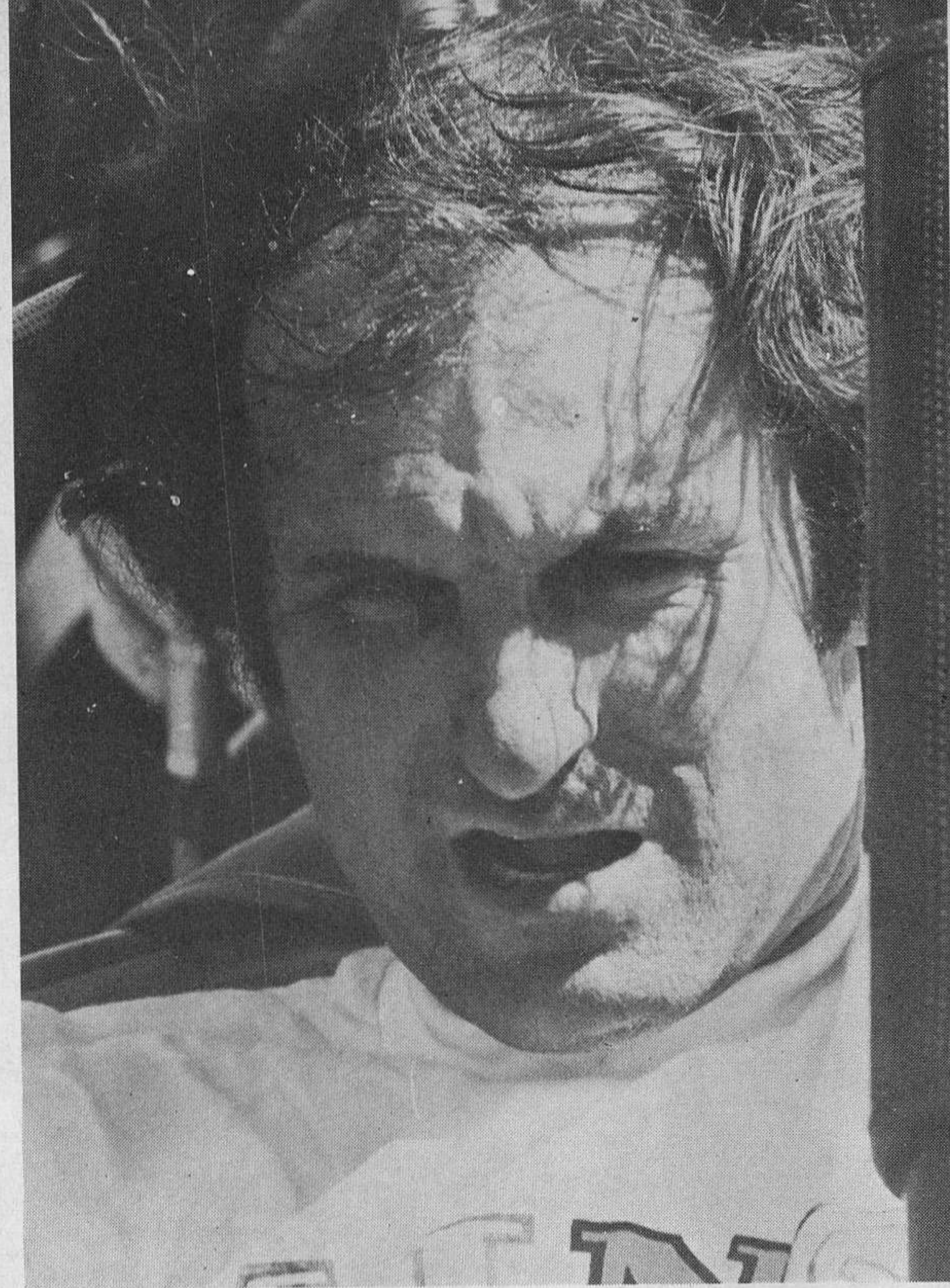
CONTINUA A PAGINA 72



i tulipani di fuoco



Nelle foto accanto, da sinistra a destra, Don Garlits, detto « Big Daddy », il numero uno dei piloti dragster. Un « funny car » senza carrozzeria mostra l'impianto del suo telaio, talmente diverso dall'aspetto che ha con il « guscio » che lo ricoprirà. Un funny con la carrozzeria alzata lascia intravedere i suoi segreti, come il telaio tubolare e la semplice sospensione anteriore



CONTINUAZ. DA PAGINA 69

liti in funzione delle norme di sicurezza e di classe, dall'altro è lasciata ampia libertà per le elaborazioni. Il passo minimo obbligatorio è fissato a 90 inches (circa 2 metri e mezzo), gli chassis sono costituiti da una struttura tubolare a sua volta rivestita di fibre di vetro. Niente sospensioni — d'altronde inutili per questo tipo di vetture — uno sterzo fortemente demoltiplicato destinato a favorire il controllo in eventuali sbandamenti e freni a disco solo per le ruote posteriori che non hanno altro scopo che quello di aiutare la frenata perché questa viene eseguita con l'ausilio di un paracadute la cui apertura è azionata dal pilota, mentre sono molto utili per limitare lo slittamento delle ruote motrici quando in partenza esse sono troppo sollecitate e « patinano » solo senza muovere il mezzo.

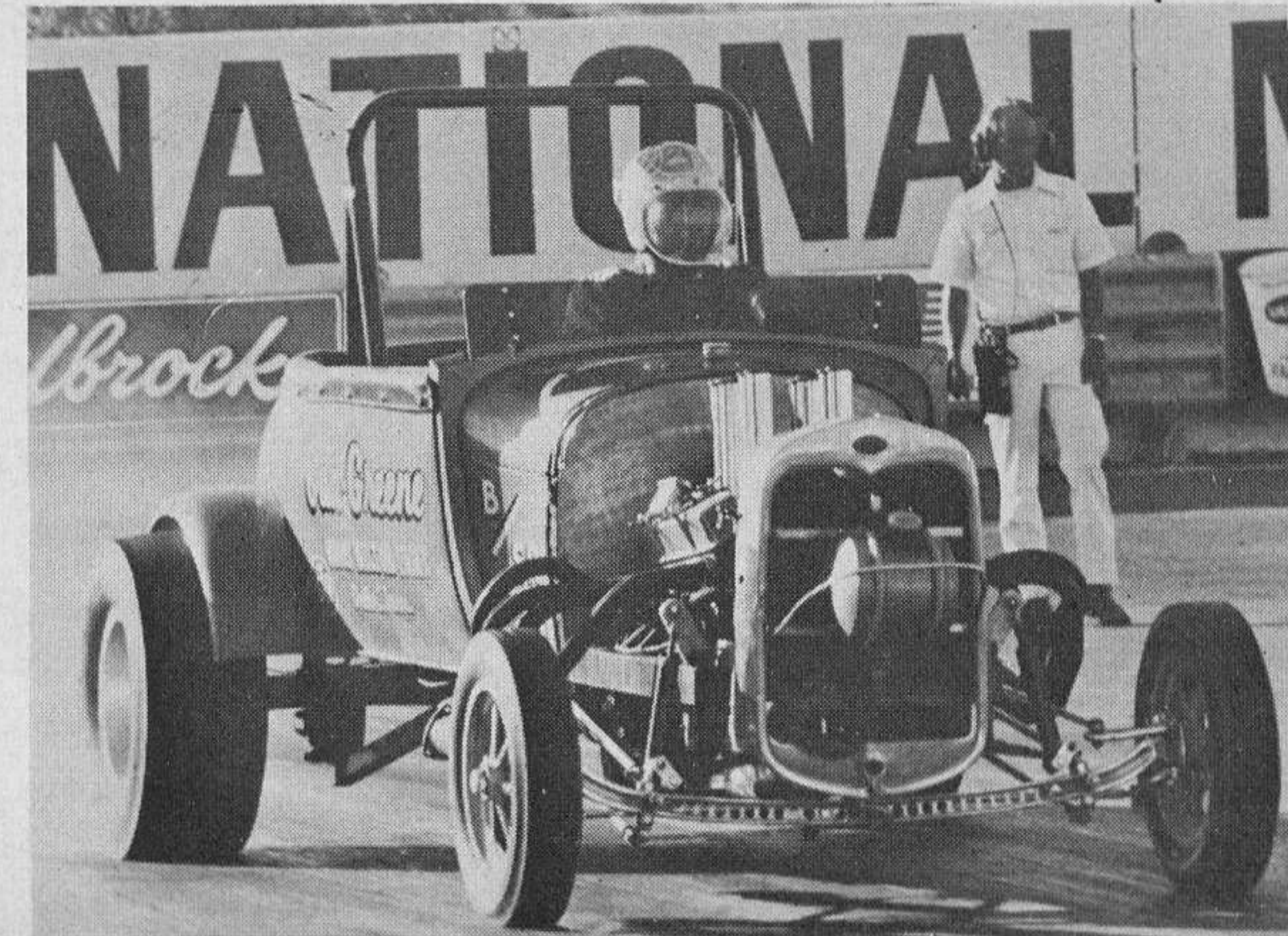
I pezzi e gli organi speciali, sottomessi a strettissime norme di sicurezza, sono monopolio della Speciality Equipment Manufactures Association (SEMA) che svolge anche il ruolo di commissione per le omologazioni e il controllo. Nonostante il regolamento autorizzi l'uso di due motori accoppiati (cilindrata intorno ai 14.000 cc), i problemi posti dall'assorbimento di una potenza di circa 3.500 CV, spingono i preparatori a limitarsi all'uso di un solo motore che eroga generalmente una potenza alle ruote di 1600 CV. Tali motori, beninteso, sono dei V8 americani di 7-8 litri e ispirati alla serie Chevrolet, Ford e Chrysler. La stretta carreggiata dei Top Fuel e dei Top Gas è dettata dalla necessità di utilizzare gli alberi delle ruote i più corti possibili per resistere a un tale trasferimento di potenza.

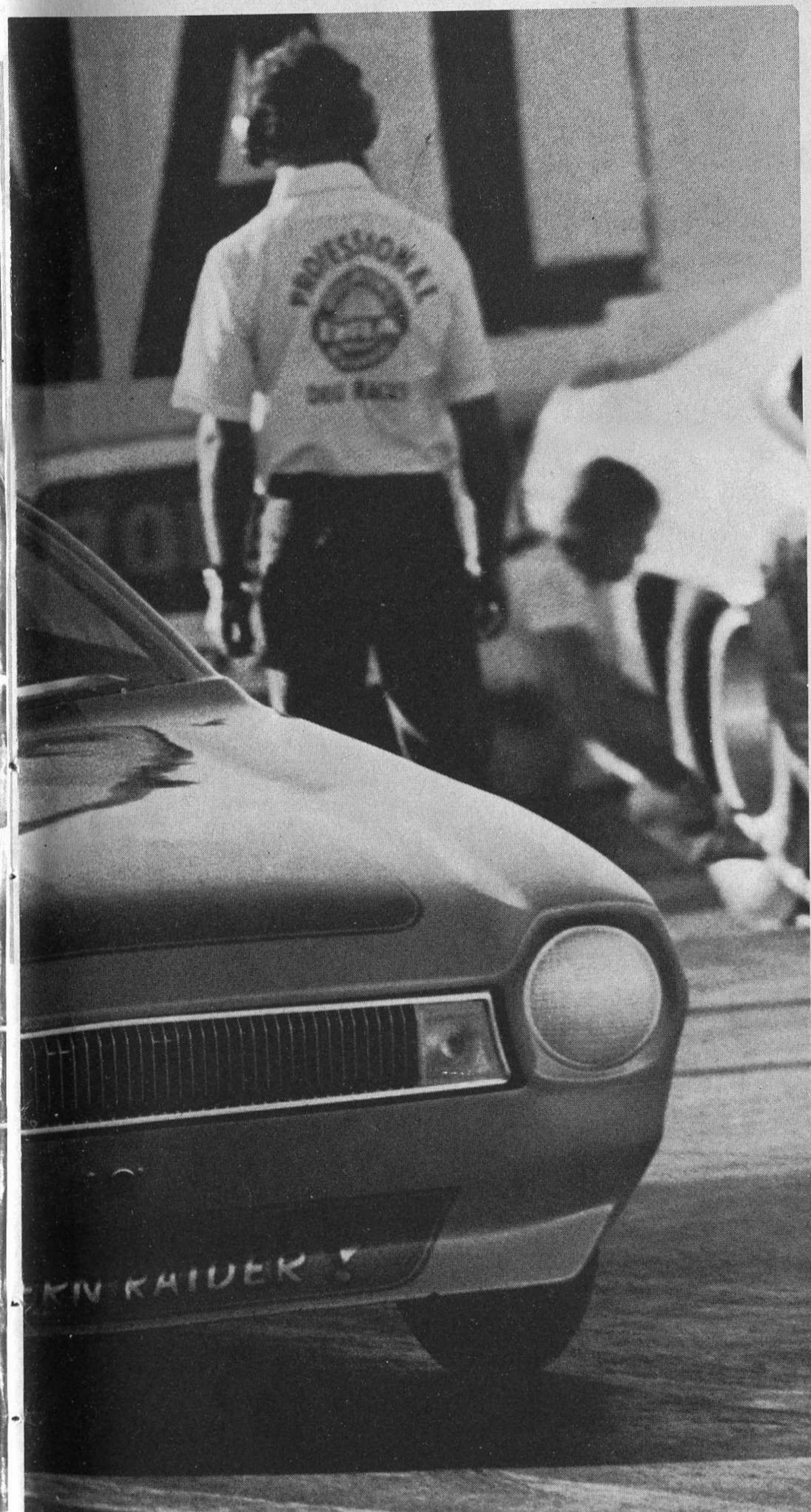
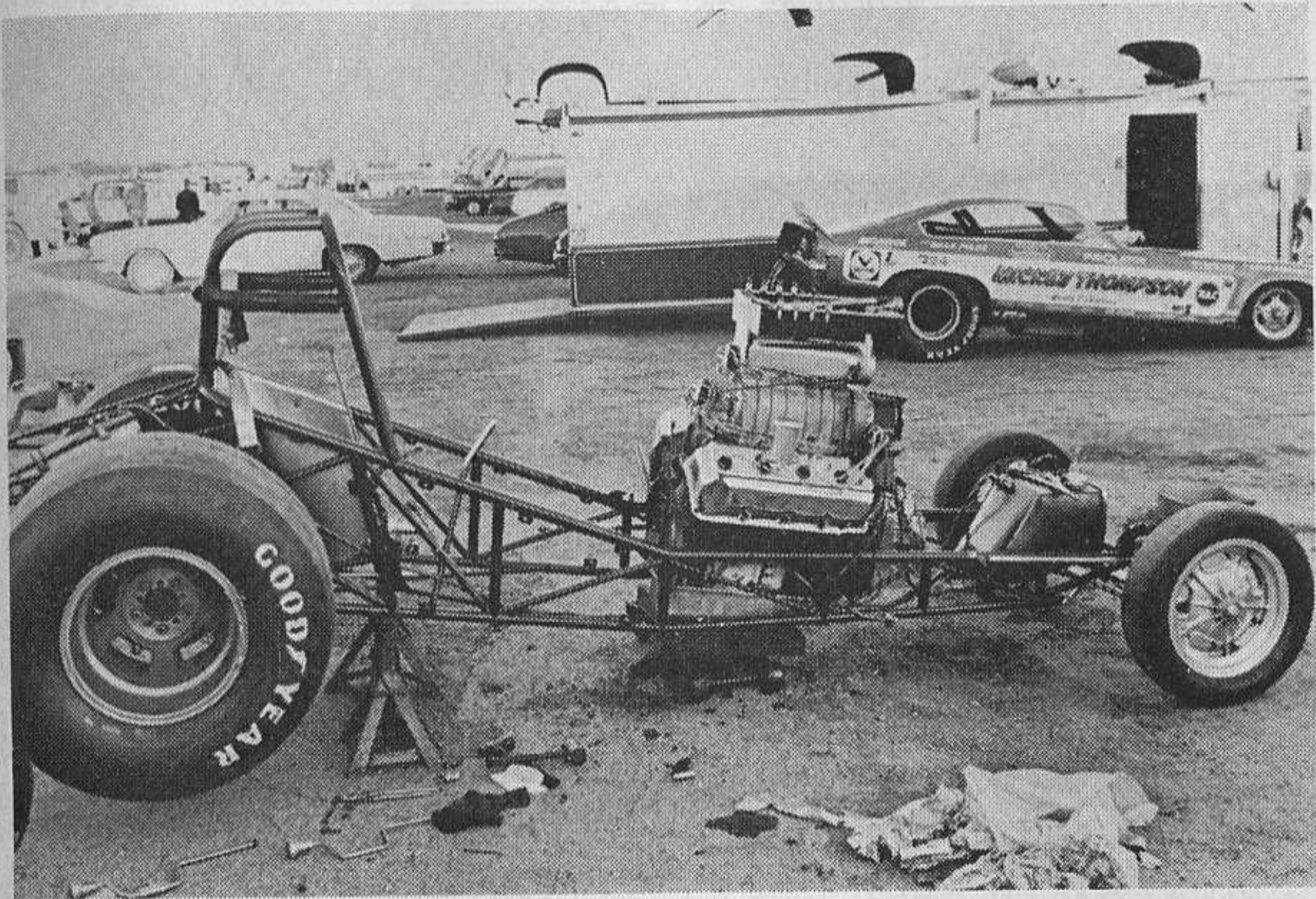
Nelle classi più favorite, i Dragsters sono dotati di un compressore Roots tipo 671 della General Motors e possono disporre in tal modo di una potenza che può arrivare fino a 2000 CV. Niente cambio naturalmente, solo un innesto a frizione particolarmente rinforzato.

Col piede destro il pilota comanda l'acceleratore e col sinistro la frizione. Al momento della partenza, il pilota tiene il motore ad alto e costante regime. Al via, se il pilota parte troppo presto si accende un segnale e viene squalificato, così come se spegne il motore. Infine, se si attarda anche solo per una frazione di secondo è inutile per lui insistere, è battuto. Il pilota parte bruscamente ed è in quel momento che scopriamo tutta la tecnica dei dragsters.

Per realizzare tempi così straordinari lo scatto deve ben essere impeccabile. In 7 secondi il minimo errore non si corregge. Se le ruote anteriori decollano nella ricaduta il drag rischia di sbandare leggermente: il tempo di rimetterlo dritto è preziose frazioni di secondo vengono perse. Se le ruote posteriori pattinano esageratamente (il pilota se ne rende conto dalla tinta brillante che assume il battistrada) si ha ugualmente una perdita di tempo. Il pilota limita i danni agendo leggermente sulla leva che aziona i freni a disco montati sulle ruote posteriori.

I pneumatici delle ruote motrici, quelle posteriori, sono gonfiabili a bassissima pressione per lasciar loro il massimo di aderenza nel momento delle folgoranti accelerazioni. Sotto l'effetto di queste e dell'inerzia, i pneumatici si dilatano schiacciandosi letteralmente al suolo pur mantenendo una temperatura non troppo critica. Se i





dragsters offrono il loro valido contributo nel settore delle ricerche alle industrie interessate alle competizioni automobilistiche, principalmente a quelle di pneumatici, è pur vero anche che usufruiscono dei miglioramenti tecnici sperimentati in altri tipi di corse automobilistiche, come ad esempio la F. Indy che ha portato all'adozione sui dragsters degli alettoni stabilizzatori e il motore centrale sempre più usato sui dragsters.

Con le stesse norme e caratteristiche dei Top Fuel e dei Top Gas, i « Funny Cars » non sono altro che dragsters carrozzati. La carrozzeria deve essere obbligatoriamente ispirata ad un modello di serie che non abbia più di cinque anni di vita.

Sulla linea di partenza le macchine si presentano due a due in attesa degli ordini dello starter trasmessi tramite un quadro comandi che aziona il sistema di segnali luminosi (chiamato « albero di Natale ») posto a sei metri di distanza dalla linea di partenza.

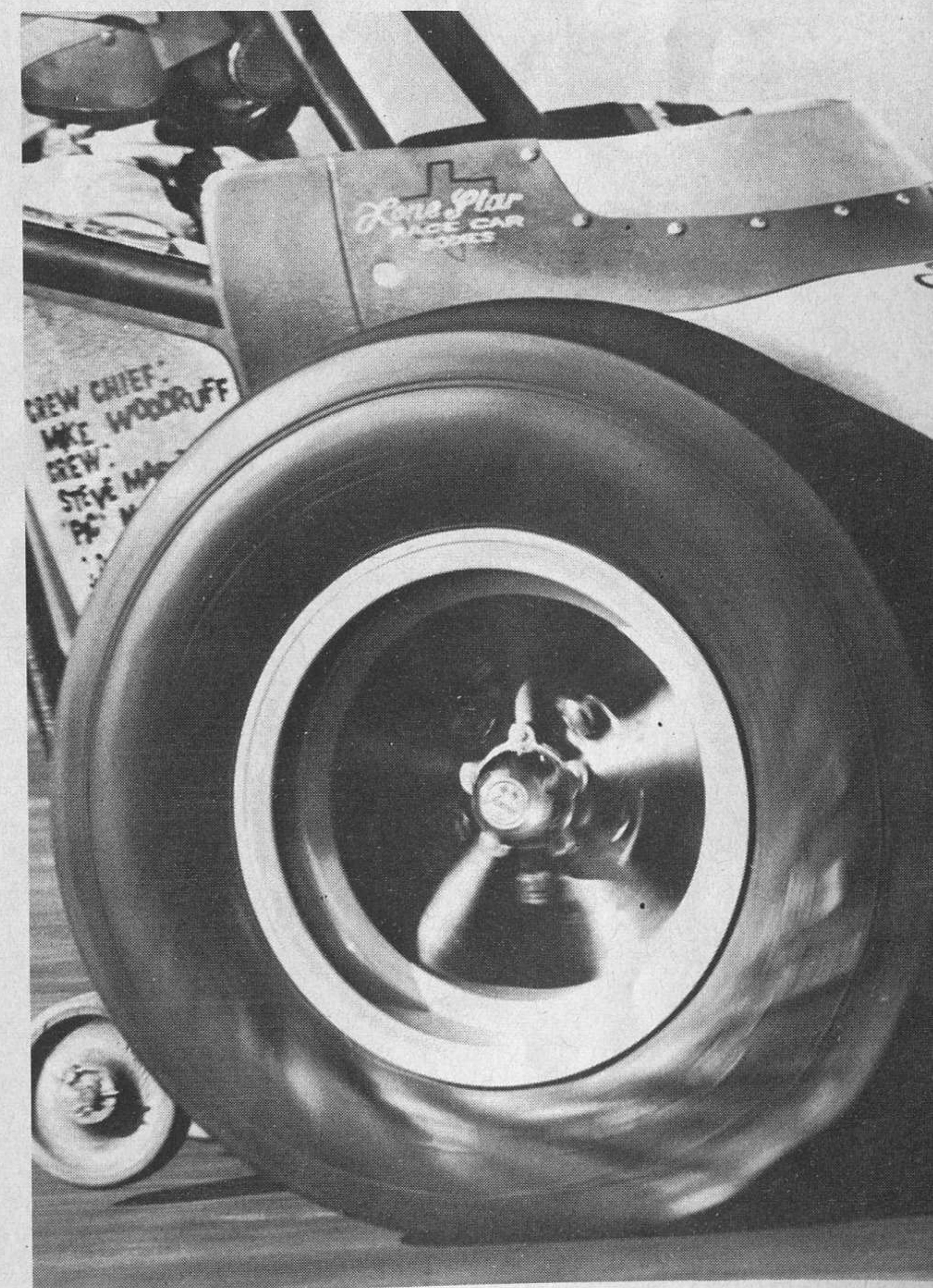
Il miglior risultato realizzato a più riprese nel 1972, su di un quarto di miglio (400 metri) è di 6"13 e cioè una velocità media di uscita di 385 kmh al termine della base. Per i Funny Cars i tempi migliori si aggirano sui 6"40.

Le associazioni di Hot Rod riuniscono dai 6 ai 7000 licenziati e organizzano parecchie migliaia di corse l'anno, tali da comportare ad esempio per la sola NHRA, nel 1969, un consumo di un milione di pneumatici per un importo di 50 milioni di dollari (tre miliardi di lire!!) sui quali la Goodyear fa la parte del leone.

E i piloti? Come in qualsiasi altra disciplina sportiva nell'America del Nord la loro notorietà si misura dal loro conto in banca. Da dieci anni chi è entrato nel firmamento delle stelle di prima grandezza, grazie ai Dragsters è Don Garlits, conosciuto ancor meglio col nomignolo di « Big Daddy ». Otto volte vincitore del campionato organizzato dalla National Hot Rod Association — ed è l'unico fino ad oggi a vantare un tale albo d'oro — Big Daddy, che abita in Florida, guadagna dai 150.000 ai 200.000 dollari l'anno (circa 100 milioni di lire) e cioè un quinto di una « vedette » della formula « Indy » che abbia vinto la 500 Miglia di Indianapolis. I dragsters hanno conosciuto oltre a « Big Daddy » un'altra stella: si tratta di Don Prudhomme, soprannominato « The Snake » (il serpente), californiano, che è stato il primo ad infrangere il muro dei 7 secondi, sei anni fa.

Sempre più popolari, le corse di dragsters attirano ai bordi delle « piste » da 10.000 a 60.000 spettatori per gara. Ciononostante esse non hanno ancora raggiunto la popolarità conosciuta da altri tipi di corse automobilistiche.

A sinistra, a centro pagina, un « Funny Car » sta procedendo alla messa in temperatura dei suoi pneumatici, subito prima di uno « scatto ». Qui sotto, ecco l'effetto che fanno i 1000 CV sui pneumatici speciali di questo dragster quando essi mordono il terreno



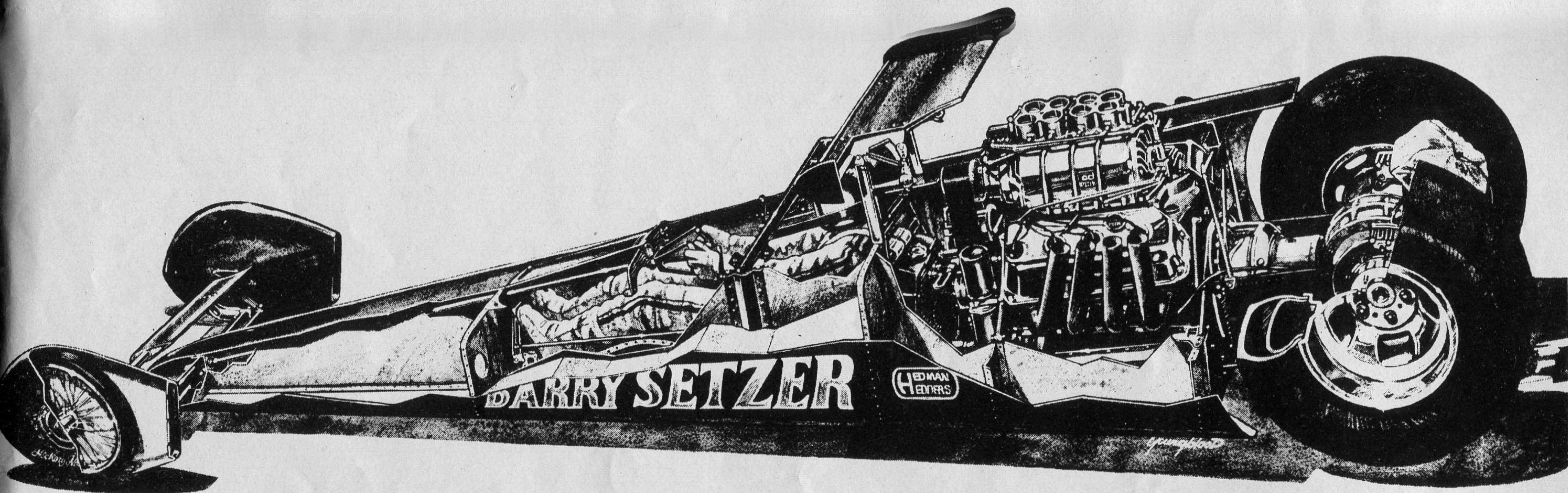
All'estrema sinistra, l'aspetto inganna: si tratta di due dragsters entrambi della categoria « competition cars ». Qui accanto, un altro « competition car » pronto al via. La vettura deriva più da vicino dalla serie. A destra, due « funny » sulla linea di partenza: notare i ruotini posteriori anti ribaltamento



John BUTTERA, l'italo-americano considerato il padre dei dragster, applica alla sua super novità la rivoluzione tecnica perfezionata dai costruttori di F. 1

Nel disegno qui sotto, l'aspetto del nuovo dragster monoscocca costruito in California dall'italo-americano John Buttera. Accuratamente carenato è più corto delle costruzioni consuete di questo tipo

Il drag al... Setzer



LOS ANGELES - Forse l'affermazione « il vero Ferrari d'America delle dragster » s'addice perfettamente alla persona di John Buttera, il creatore, il mago, il maestro delle macchine « drag », che nel giro di pochi anni hanno conquistato 25 milioni di « fans », fatto scorrere milioni di dollari, impegnando i migliori piloti e meccanici degli stati Uniti.

Ma chi è John Buttera?

E' il vero « craftsman », il vero artigiano che appartiene all'élite di costruttori che sono stati capaci di creare bolide-mostri atti a sfrecciare su una fettuccia di asfalto alla velocità di oltre 200 miglia orarie in meno di 8 secondi. Buttera è un costruttore, anzi « il costruttore » più famoso d'America che ha sfornato i più interessanti « Funny car » e quei « proiettili » affusolati, fragili a prima vista, ma poderosi alla prova dei fatti. Ed ora, dopo anni di esperienza, lavoro, studi, preparazione, Buttera ha creato la macchina più complessa del mondo delle « drag », una rivoluzionaria « monoscocca » pronta a dare l'assalto al quarto di miglio.

L'italo americano che lavorava nel Wisconsin, ha arricchito la sua esperienza sotto la guida di Mickey Thompson, per il quale ha costruito diversi « missili » e nel 1970 apriva la sua attività a Ceritos, in California dove costruiva la « Barracuda » per Don Schumakers, il campione della NHRA, detentore del record mondiale della categoria. Dopo pochi mesi l'Associazione dei costruttori di « Funny car » assegnava l'Award speciale a Buttera che ammetteva nella sua compagnia un altro specialista dell'alluminio: Louie Teckenoff, un progettista che per due anni ha lavorato con A. J. Foyt nella costruzione delle « Coyote Foyt ».

Insieme, i due giovani costruttori hanno creato il non plus ultra della tecnologia la « superdrag », o meglio la « drag del futuro ». Buttera ha costruito la scocca simile ai bolide di Indy e della Can Am con un tocco di originalità ed il giovane

meccanico ci ha detto: « Sono quasi certo che nell'immediato futuro, molti bolide di formula uno adotteranno certi accorgimenti che io uso nella mia 'super drag' ».

La caratteristica del nuovo bolide di Buttera che la differenzia dagli altri « dragsters » è quella di essere appunto una monoscocca in materiale di alluminio leggero e magnesio. Risultato, il mezzo è estremamente rigido anziché flessibile, lungo com'è e soggetto a vibrazioni, come gli attuali « dragsters » in gara.

Il veicolo ha la forma di un cuneo (Indianapolis ha dato l'idea a Buttera) con un passo molto corto (4.500 mm) relativamente alle costruzioni del genere, « pelle » in lamiera di magnesio di un millimetro di spessore è unita da 5000 bulloncini saldati. Questo genere di costruzione ha reso l'intero mezzo più leggero dei normali di circa 20 chili, ma più resistente. Ha un alettone posteriore largo quanto la carrozzeria, posto dinanzi al motore, ed ha le ruote anteriori coperte da una leggera carenatura aerodinamica.

« Ho dovuto curare molto l'aerodinamica, fattore importante nel bolide che sarà un terzo più veloce degli altri. Da qui forse sorgerà la difficoltà di partecipazione. In altre parole il mio bolide sarà più veloce mentre gli altri, ormai sorpassati saranno handicappati e probabilmente non accetteranno di competere. La costruzione è aerodinamica ed atta a ridurre la fortissima turbolenza d'aria che si genera durante i sei o sette secondi di corsa. »

Un'altra caratteristica è quella dell'abitacolo con schienale tipo Indy. Il motore elaborato dalla Ed Pink Engines è un 8V di 7700 cc e potrà erogare 1600 HP con un doppio compressore. Ci son voluti sei mesi per costruire il bolide e Buttera spera di poterlo presentare per la prima gara nazionale di « dragsters », sicuro di vincere.

« Abbiamo costruito tutti i pezzi nella nostra officina — afferma Buttera — anche il tubo del carburante l'abbiamo costruito qui da noi. Tuttavia, ad un certo punto, è venuto a mancare il 'liquido', il dollaro. Ed abbiamo trovato, fortunatamente, Barry Setzer che ha versato 15 mila dollari, acquistando così parte del 'razzo'. »

E Setzer, un neo milionario della Carolina del Nord che ha costruito la sua fortuna con un lanificio, aveva acquistato in precedenza altri veicoli preparati da Buttera, un « fuel burner », un « Vega Funny » che ha stabilito una serie di records e che ora appare, a scopo propagandistico, durante le varie gare nazionali. Oggi Setzer possiede la scuderia più numerosa di « dragsters » degli USA ed è presente con una squadra poderosa in tutte le gare.

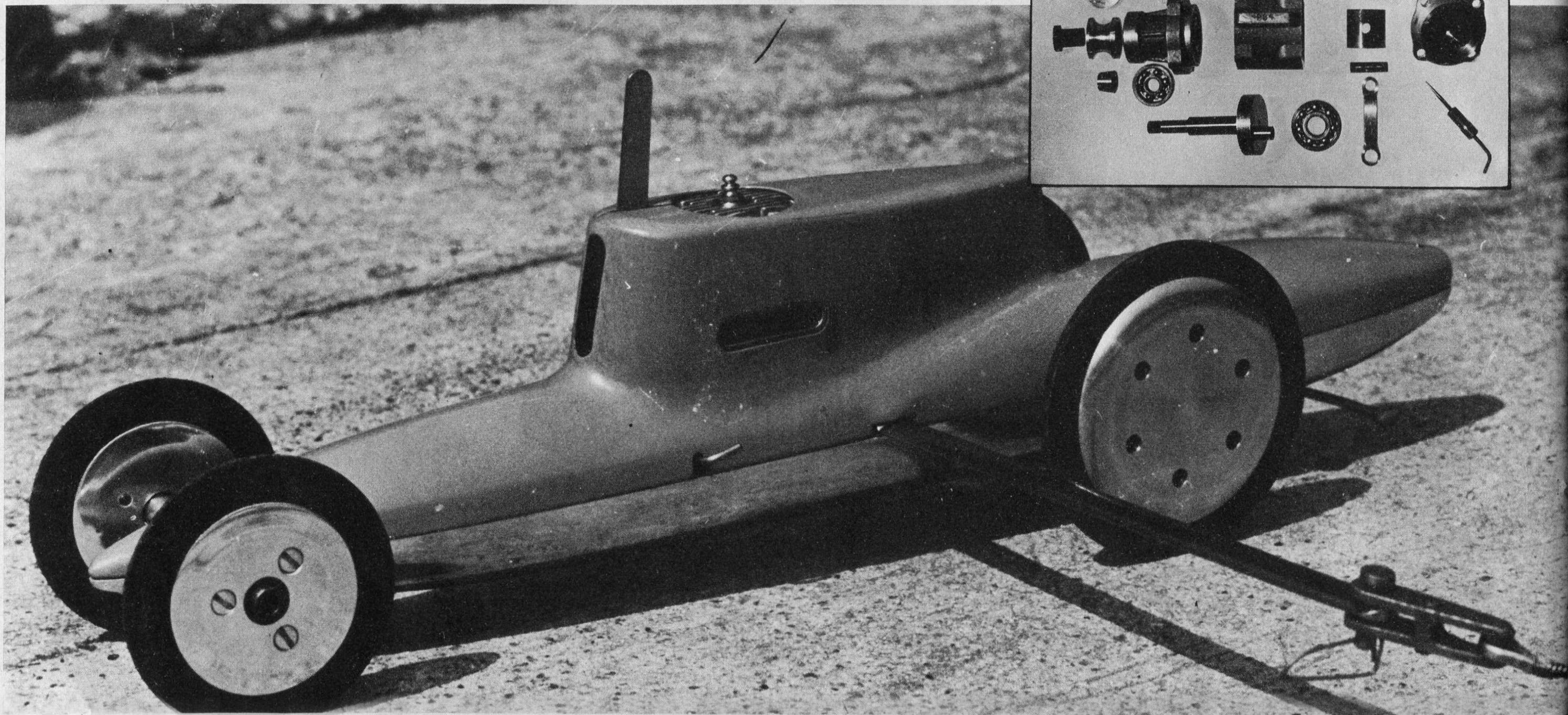
Barry Setzer non è il tipo che acquista macchine ed ingaggia piloti perdenti e sino ad oggi lo ha dimostrato portandosi via migliaia di dollari e centinaia di trofei. E con la nuova « drag » di John Buttera il milionario della Carolina è sicuro di continuare a strappar vittorie.

Quanto a Buttera l'orizzonte motoristico non si arresta qui. Il giovane « Ferrari delle drag » sta già studiando un altro mezzo che potrebbe, nel giro di poco tempo, far passare nel museo delle antichità questo già sensazionale veicolo, un ibrido tra i bolide di Indy e perché no... i magnifici mezzi della formula uno.

Incidentalmente dirò che un anno fa, quando Don Garlitz applicò il motore posteriore alla sua poderosa « drag », gli esperti gridarono ad un miracolo in questo settore che rivoluzionava l'intera categoria. Ora chissà cosa diranno osservando questa folgore che dovrà bruciare un quarto di miglio in appena cinque secondi, stracciando le 220 miglia orarie?

Adriano Manocchia

Non ha perduto vitalità specie all'EST il mini-modello che «si morde la coda» in cerchio (ma ci sono rivali che incombono: gli automodelli sempre rombanti ma telecomandati in pista)



Le acciughe da 250 all'ora

La gomma da masticare, il boogie-woogie, la Coca Cola, la jeep. Tutte cose che hanno portato, nel 1945, gli americani; lo sanno tutti. Pochi sanno, invece, che gli americani hanno portato in Europa anche gli automodelli da velocità; piccoli bolidi con minimotori a scoppio che girano, vincolati a un pilone centrale, a velocità superiori ai 250 chilometri orari.

Finita la guerra, c'era il problema di come far passare il tempo della pace; così, alcuni G.I. appassionati di meccanica e modellismo si fecero mandare da casa i loro automodelli. Spinti da motori da 10 centimetri cubici, questi modelli giravano urlando alla velocità di 120 kmh; avevano il rumore, l'odore e i problemi delle auto reali. Ce n'era, insomma, di che appassionare anche i tedeschi e poi, successivamente, gli italiani, gli svizzeri, i francesi e gli scandinavi. Oggi gli automodelli da velocità sono diffusi in quasi tutta l'Europa, soprattutto all'Est dove si conta il maggior numero di appassionati regolarmente iscritti alle varie federazioni nazionali.

Il continuo progresso dei motori e l'affinarsi delle tecniche costruttive ha permesso di raggiungere livelli eccezionali; si pensi che un motore come l'italianissimo OPS da 10 cc è in grado di sviluppare una potenza di oltre 2 CV (cioè, sono più di 200 CV/litro) a circa 20.000 giri e detiene il primato europeo alla velocità di 262 kmh. Nonostante questo però la «concorrenza» dei modelli telecomandati che possono riproporre in scala ridotta le linee delle auto vere da corsa, non solo, ma anche le gare in pista così come si svolgono a Buenos Aires o a Monza, pare minacciare, anche se ancora da lontano, la vita di questi mini modelli condannati a correre in cerchio e a mordersi la coda.

I primi automodelli da velocità erano chiamati «rane» per la loro forma: un grosso corpo anteriore e due lunghi bracci posteriori che reggevano le ruote. La trazione era anteriore ed il motore si trovava caricato (cioè, con il cilindro orizzontale) davanti all'as-

sale anteriore. Questi modelli rappresentano una pietra miliare nella storia della velocità; fu infatti con una «rana» che l'americano Dick Mc Coy stabilì il primato mondiale per la categoria ad oltre 181 kmh. Era il 1946. Quattro anni più tardi, un altro americano portò questo limite a 223,500 chilometri orari. Si trattava di limiti di tutto rispetto in quanto, in Europa, bisognava attendere il 1952 perché una «rana» con motore da 2,5 cc superasse il muro dei 120 kmh mentre le cento miglia orarie venivano passate soltanto nel 1956 quando l'italiano Adriano Miretti fece segnare la velocità di 161,465 kmh.

Oggi le «rane» sono praticamente scomparse dalle piste, soppiantate dalle «acciughe». Con questo termine si indicano i modelli con trazione posteriore; motore trasversale, disposto orizzontalmente davanti all'asse delle ruote motrici; carrozzeria molto affusolata. Nate in Inghilterra, le «acciughe» continuano a dettare legge nella classe che ammette i motori con cilindrata da 1,5 centimetri cubici mentre sono state sostituite nelle classi superiori. Qui i modelli sono di tipo cosiddetto «convenzionale» ma dell'acciuga conservano le proporzioni: le loro forme sono allungate, aerodinamiche, con sezione frontale molto ridotta. I modelli convenzionali montano il motore in posizione longitudinale con cilindro verticale che trasmette il moto alle ruote posteriori attraverso ingranaggi conici.

Parecchi sono i problemi che si incontrano nel progetto e nella realizzazione di un automodello da velocità. Questi modelli girano in tondo attorno ad un pilone centrale cui sono vincolati mediante un cavo d'acciaio lungo circa nove metri; si è quindi in presenza di una forza centrifuga che, per un modello che gira a 200 kmh, si manifesta in una azione pari a 31,5 volte il suo peso. Ciò obbliga a particolari problemi di centraggio per evitare che tutto il peso sia caricato sulle ruote esterne al cerchio oppure che, addirittura, il modello si rovesci o si stacchi dal cavo di vincolo.

Ci sono poi le esigenze aerodinamiche che vengono tenute in conto con la realizzazione di carrozzerie

affusolate e larghe quel tanto che basta a carenare interamente il motore. Le forme sono le più varie e vanno dal cuneo a ruote scoperte alla superficie che carena anche le ruote; i materiali impiegati vanno dal legno, nobile e antico ma oggi superato, alle leghe metalliche leggere e alla fibra di vetro irrobustita con apposite resine.

I problemi meccanici sono, certo, i più complessi. Non è facile costruire una trasmissione a ingranaggi conici che sia in grado di girare con sicurezza ad oltre 20.000 giri senza grippare e senza assorbire troppa potenza. I migliori automodellisti ci riescono e desta sempre meraviglia osservare l'estrema scorrevolezza delle loro realizzazioni, in particolare quelle di uno svedese che, di professione, fa l'orafo. È, quindi, più che abituato alla precisione. Per garantire l'esatto allineamento di motore e trasmissione si impiega una scocca in metallo fuso e lavorato con macchine utensili di precisione; a questa scocca vengono fissate tutte le parti dell'automodello: motore e trasmissione; ruote motrici; ruote folli; serbatoio; asta di vincolo, che è chiamata, in gergo, briglia; dispositivo di arresto del motore.

Ruote e gomme sono un problema a parte; vanno scelte in funzione del tipo di motore, del rapporto impiegato sulla trasmissione, del particolare fondo della pista dove si corre. Nei tempi pionieristici si montavano gomme piene di grande sezione con battistrada rigata del tipo normalmente reperibile nelle scatole del meccanico; successivamente, l'aumento delle velocità ne provocava la continua rottura. Si è così passati alle attuali gomme «lenticolari» di tipo piano ma di massa assai inferiore a quelle usate una volta. Per quanto riguarda le ruote vengono montati dischi in lega leggera che serrano, al loro interno, la gomma lasciandone sporgere soltanto una piccola parte. Ciò al fine di meglio contrastare la forza centrifuga che tenderebbe ad aumentare il diametro della gomma provocandone, a lungo andare, la rottura.

A sinistra le parti che compongono un motore e un esemplare di « acciuga »: è il modello 5 cc, del francese Caillaud. Il fondo è in metallo fuso e ha la funzione di scocca portante; ad esso sono fissati il motore, la trasmissione, gli assali delle ruote e l'asta di vincolo. Il motore « a pezzi » è invece un Moki S13, ungherese, di 2,5 cc.

I record e i Campioni

I campioni italiani 1972

Classe 1,5 cc	Paolo CAPELLI
Classe 2,5 cc	Marta MONDANI
Classe 5 cc	Giorgio MELOCCHI
Classe 10 cc	Gildo MONDANI

I record italiani

Classe 1,5	E. Scaglia	kmh 162,545 (1966)
Classe 2,5	M. Mondani	kmh 215,560 (1969)
Classe 5	E. Scaglia	kmh 209,790 (1968)
Classe 10	G. Sarolli	kmh 250,347 (1972)

I record mondiali

CLASSE		KMH
1,5	E. Kostjak (Ungheria)	185,560 (1971)
2,5	L. Szuts (Ungheria)	216,340 (1972)
5	J. Petö (Ungheria)	234,375 (1972)
10	A. Arlantzki (Germ.)	262,008 (1972)
Monza	T. Finn (Germania)	161,074 (1971)

LE PISTE IN ITALIA - Gallarate (Varese) - rivolgersi a Bruno Benazzi, tel. 0331/780214; Monza - Autodromo; Torino - G.S. Lancia, piazza di Robilant 16.

Nella foto sotto, Enzo Ferrari, in anni eroici, esamina compiaciuto uno dei primi modelli della Movosprint che riproduce la Ferrari 500. In realtà la riproduzione delle vere auto da corsa in questo settore dell'automobilismo è impossibile a differenza dei tipi telecomandati. Qui la forma ad acciuga è quasi obbligata



Una scopa per l'arresto

I motori, alimentati da miscele potentissime, avrebbero vita breve se girassero a pieni giri per troppo tempo; è quindi necessario arrestarli al termine della « base » cronometrata. Lo strumento solitamente adottato è una scopa di saggina che viene tenuta qualche centimetro più alta della pista in modo da urtare una leva che sporge sopra il modello. Non si tratta di un'operazione facile quando si è di fronte a un bolide che orbita a 250 kmh tanto più che, abbassando troppo la scopa, si rischia di toccare il modello e di buttarlo fuori traiettoria con conseguenze imprevedibili ma certamente gravi. La leva toccata dalla scopa aziona un piccolo rubinetto che interrompe l'afflusso di miscela al motore; ancora pochi giri e il bolide si ferma.

Se la scopa segna la fine della prova per un automodello da velocità, la « forchetta » annuncia l'inizio. Con questo nome si designa, infatti, un lungo bastone con una forcella finale che serve a spingere il modello lungo l'anello della pista per mettere in moto il motore.

Tempi al centesimo

Avviato il motore con la forchetta, il modello inizia a girare lungo la pista aumentando progressivamente la velocità. Quando il rumore si trasforma in un miagolio acutissimo ci siamo: il concorrente segnala l'inizio del cronometraggio. Le gare si svolgono singolarmente, a cronometro. Ogni concorrente ha a sua disposizione due prove per coprire la base misurata che è di otto giri di pista, pari a cinquecento metri esatti. I tempi vengono rilevati elettricamente con precisione al centesimo di secondo.

Anche se non c'è il confronto diretto, la tensione non manca e le gare sono quasi sempre appassionanti sia per il pochissimo tempo entro il quale il concorrente deve terminare la sua prova sia per le molte difficoltà da risolvere. Tralasciando casi abnormi, come quel tale che pretendeva di mettere in moto il motore senza avere effettuato il rifornimento, succede spesso che il cronometraggio venga richiesto al momento sbagliato: un motore balordo che sale di giri meravigliosamente e poi si inchioda al primo giro della base cronometrata è abbastanza frequente.

Nelle competizioni internazionali la suspense è d'obbligo; dopo mesi di voci tutti si trovano al cospetto degli avversari che, come nel caso dei rappresentanti dell'Est Europa, sono sempre misteriosi. Da qualche anno i primati europei e mondiali cadono molto spes-

so e i limiti salgono sempre più in alto, a vertici veramente eccezionali. In questa élite non mancano gli italiani; Enzo Scaglia, Marta Mondani, Gualtiero Picco sono soltanto alcuni tra i tanti che hanno conquistato primati e vittorie in campo internazionale.

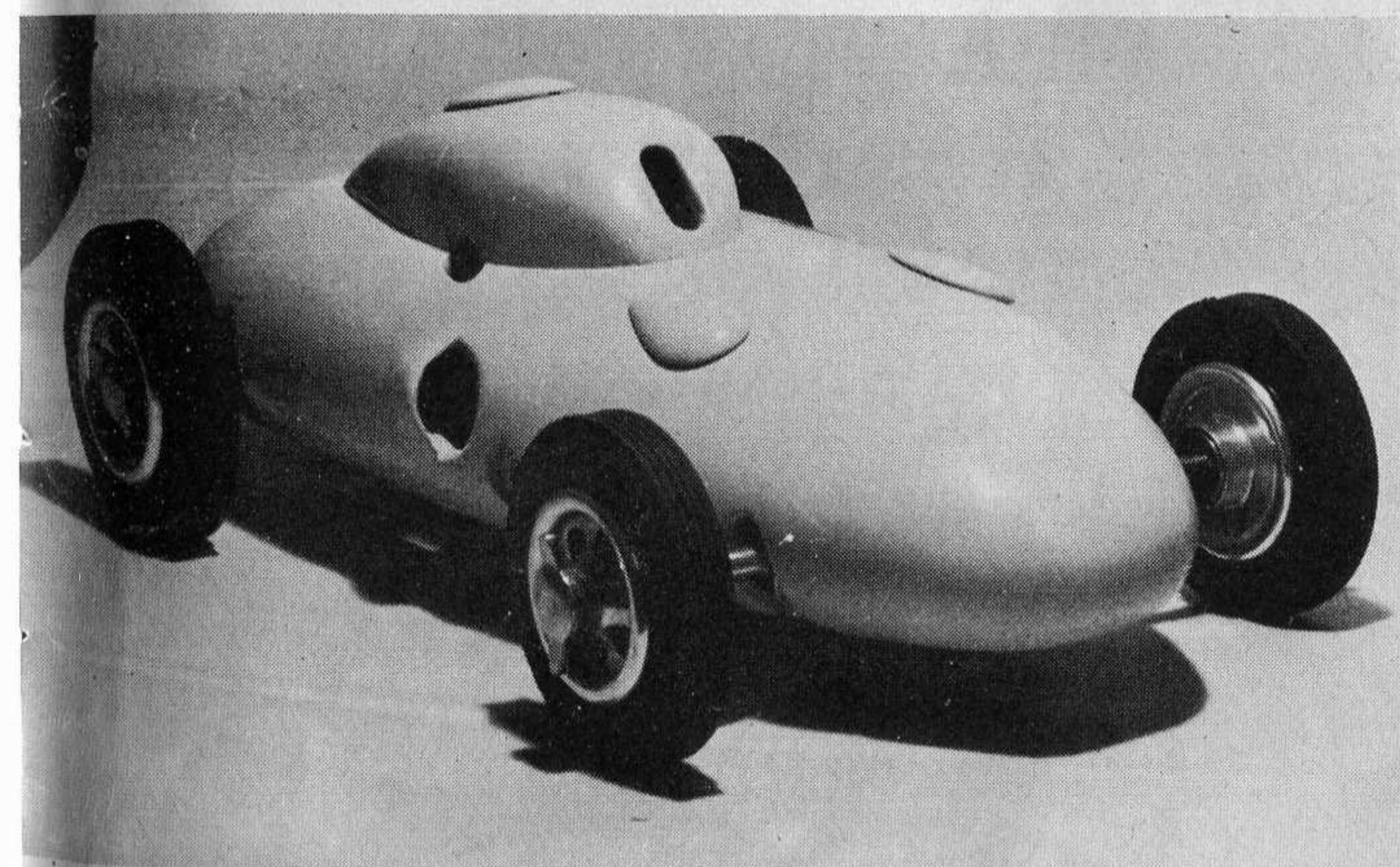
Motori italiani

La situazione nel settore dei motori è abbastanza felice per gli italiani che, in generale, non sono tributari dell'estero. Tra gli automodelli da velocità non esiste un Cosworth pigliatutto. Nella cilindrata minore sembrano predominare propulsori autocostruiti dagli specialisti ungheresi e russi, autentici maestri in questo campo, mentre si sta affacciando un nuovo motore italiano, il Cipolla Junior, che pare in grado di andare veramente forte. Tra i motori da 2,5 centimetri cubici il Rossi 15, fabbricato vicino a Brescia, è sempre l'avversario da battere; fino a pochi mesi fa era il detentore del primato mondiale. Predominio italiano anche nella classe 5 cc dove soltanto gli « special » d'oltretorina riescono a battere, e non sempre, i nostri Superpigre G.21/29, che provengono dalla terra emiliana. Nella massima cilindrata, dieci centimetri cubici, i motori italiani dettano legge. Si tratta degli OPS, prodotti a Monza e oggi impiegati da quasi tutti gli automodelisti europei. Solo gli americani si distinguono e continuano ad usare i gloriosi Dooling.

L'automodellismo da velocità è regolato e organizzato in Italia dall'Auto Model Sport Club Italiano (AMSCI) che ha sede a Milano in via Carnevali 68. Questa organizzazione è affiliata all'Aero Automobile Club d'Italia e alla Fédération Europ. Modélisme Automobile, che è presente con parecchie migliaia di soci in nove nazioni europee.

L'AMSCI è stata fondata nel 1948 e conta oggi oltre un centinaio di soci, tutti praticanti l'attività agonistica. Dallo scorso anno ha allargato la sua sfera d'azione anche agli automodelli radiocomandati, che ha regolamentato e coordinato. E' diretta da un consiglio direttivo eletto ogni tre anni dai soci; il suo presidente, l'ingegner Gildo Mondani, fa parte di diritto del Consiglio Generale dell'Automobile Club d'Italia. Tutte le informazioni e le notizie che riguardano gli automodelli da velocità vengono comunicate mediante circolari e la rivista ufficiale dell'AMSCI. Non manca lo scambio di informazioni a livello internazionale grazie a un bollettino che viene pubblicato dalla FEMA e inviato alle varie associazioni nazionali.

Aldo Zana



In alto il momento della partenza: Enzo Scaglia avvia il motore del proprio modello con la « forchetta »; in mano ha la batteria collegata alla candelina del motore. Cronometro alla mano, lo osserva Gildo Mondani, presidente dell'AMSCI. Qui sopra un modello realizzato da Gustavo Clerici nel 1952. La carrozzeria in legno non appare certo in regola con i dettami dell'aerodinamica ma era funzionale