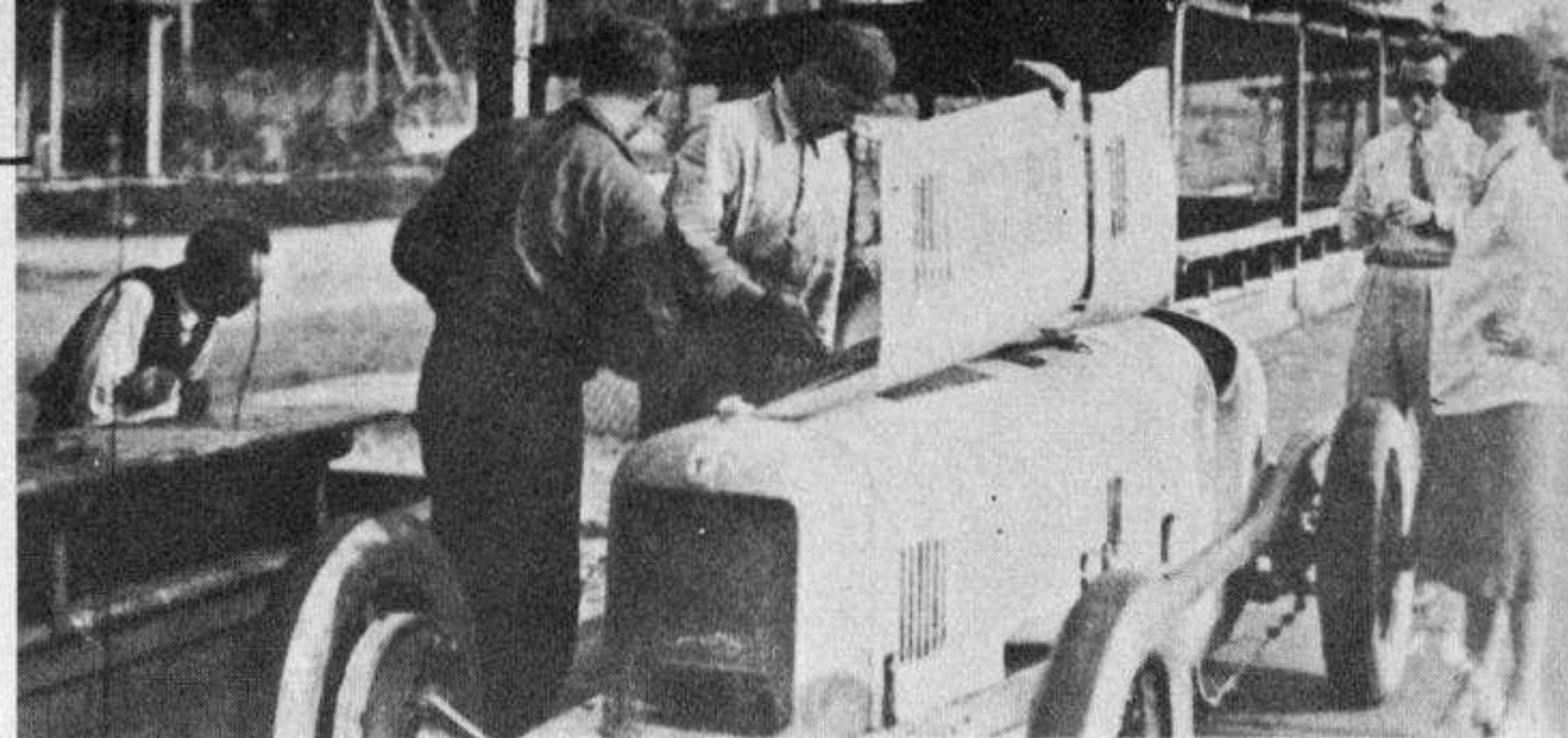


La Bora da competizione, nella foto sotto in collaudo a Modena, rinnova la tradizione iniziata nel '22 da Alfieri Maserati (a destra). l'ing. Giulio depositario, (sotto a destra) oggi, di quella tradizione

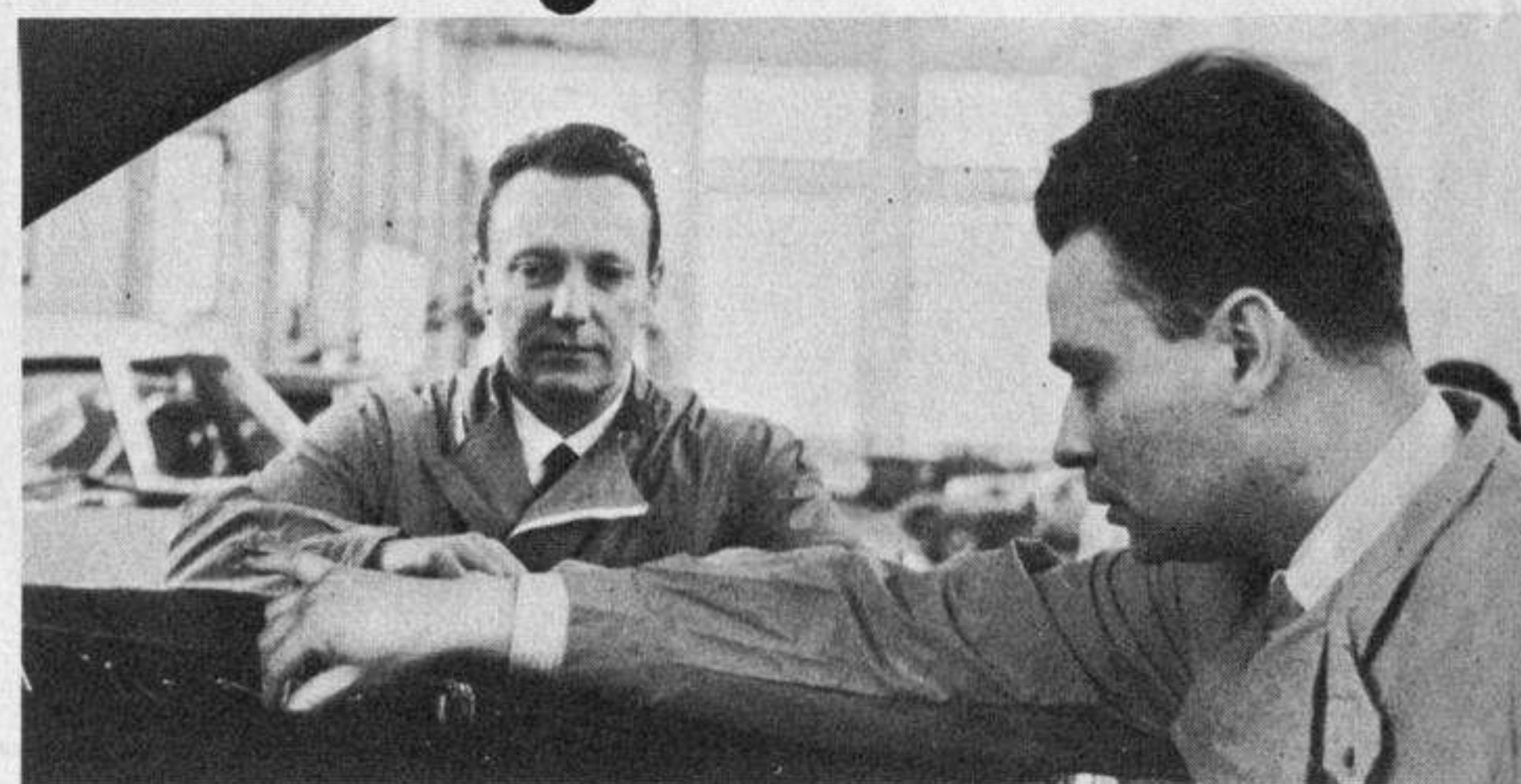


Gli ALFIERI della MASERATI story

La Casa
del TRIDENTE
andata (1957)
e ritorno (1973)



La BORA
di luglio
(16 anni dopo)



Luglio 1973, una data importante per la Maserati. Sedici anni dopo aver abbandonato l'attività, la casa del Tridente ritorna, per ora non scopertamente alle corse, ma in un prossimo futuro l'impegno sarà ufficiale. La Bora « di luglio » infatti sarà omologata in Gr. 4 dal 1. luglio e molto probabilmente a Nivelles vedremo la prima uscita di questa vettura che sta riscuotendo un buon successo di vendita in tutto il mondo. Il ritorno alle corse, per ora sotto l'egida del rappresentante francese della casa, è molto importante, specialmente se visto in funzione dei prossimi regolamenti internazionali che prevedono nel '75 il progetto « silhouette » nel mondiale marche.

La Bora Gr. 4 è sostanzialmente quella di serie, alleggerita, con i passaruota anteriori e posteriori allargati per permettere l'adozione di grossi pneumatici. Il motore è stato potenziato ed eroga per ora 400 Cv, con la possibilità in un secondo tempo di arrivare anche a 470. Questa elaborazione è stata fatta direttamente in via Ciro Menotti dall'ing. Alfieri, mentre la vettura sarà seguita sui campi di gara dagli uomini di Thepenier, la scuderia per la quale corre la Maserati, che ha nelle sue fila molti tecnici che lavoravano per Pozzi, il rappresentante francese della Ferrari che preparava le Daytona. Uno dei più valenti tecnici di Pozzi ha abbandonato la Ferrari

per andare da Thepenier a seguire il progetto Bora: è l'ing. Le Couster, che, dopo aver visionato una normale vettura di serie, si è detto entusiasta di questa macchina in particolar modo per la distribuzione dei pesi e del motore centrale che la rendono molto stabile nei confronti delle avversarie.

L'impegno della Maserati è per ora di due vetture a tutte le gare di campionato mondiale e anche in gare del campionato europeo. Le vetture avranno in Migault e Jarier, i due principali piloti.

Abbiamo parlato con l'ing. Alfieri, responsabile tecnico di questo progetto, il quale ci ha detto: « Credo fermamente nell'utilità delle corse per trasmettere poi nella produzione di serie l'esperienza acquisita sui campi di gara. Ora anche noi ci stiamo muovendo, e questo passo nel mondo delle competizioni è importante. Voglio sperare ad un impegno più massiccio della Maserati nel futuro, che serva a rinverdire gli allori della casa del Tridente ».

E' quello che si augurano anche tutti i tifosi della casa modenese, che sono tanti, sparsi in tutto il mondo, e che hanno accolto con entusiasmo questo ritorno. Un nome fra tutti: il cinque volte campione del mondo Fangio, saputo la notizia, si è affrettato a mandare un telegramma d'auguri alla casa che gli fece vincere tante corse e due campionati mondiali.

Alfieri Maserati, Giulio Alfieri. Fra questi due « alfieri » sta tutta la storia della MASERATI. Il primo è il fondatore della casa vincitrice di centinaia di corse nel mondo e, gemma fulgida, unica per una casa automobilistica italiana, due vittorie a Indianapolis, nel 39-40, con Wilbur Shaw. La prima Maserati, vettura che si fregiava dello stemma del tridente caro a Nettuno dio del mare, non è nata nel '26 come parlano le biografie ufficiali, ma nel '22 a Bologna. Era un otto cilindri di 1500 cmc che erogava 125 CV; con questa vettura Alfieri vinse di categoria la Targa Florio.

Nel '26 venne fondata la società, ed è con la vettura « tipo 26 » che i « quattro magnifici » Bindo, Ernesto, Alfieri e Ettore Maserati iniziarono la gloriosa scalata. Intanto la Maserati si stava facendo un nome, clienti sportivi e no volevano la vettura col Tridente, che nel '29 aveva creato un 16 cilindri quattro litri, con due alberi motore con cilindri affiancati di 45° fra loro, che sviluppava più di 300 CV.

La vettura « più audace mai costruita » fu battezzata dai tecnici, e Borzacchini conquistò con esse il primato mondiale sui 10 km a 264,069 kmh. Arrivarono i grandi piloti in quegli anni. Il primo Alfieri, dopo aver progettato la famosa « tre litri », la affiderà poi a gente come Varzi, Nuvolari, e Campari. Nel '32 Alfieri Maserati lascia il mondo

sportivo nel rimpianto della sua immatura scomparsa.

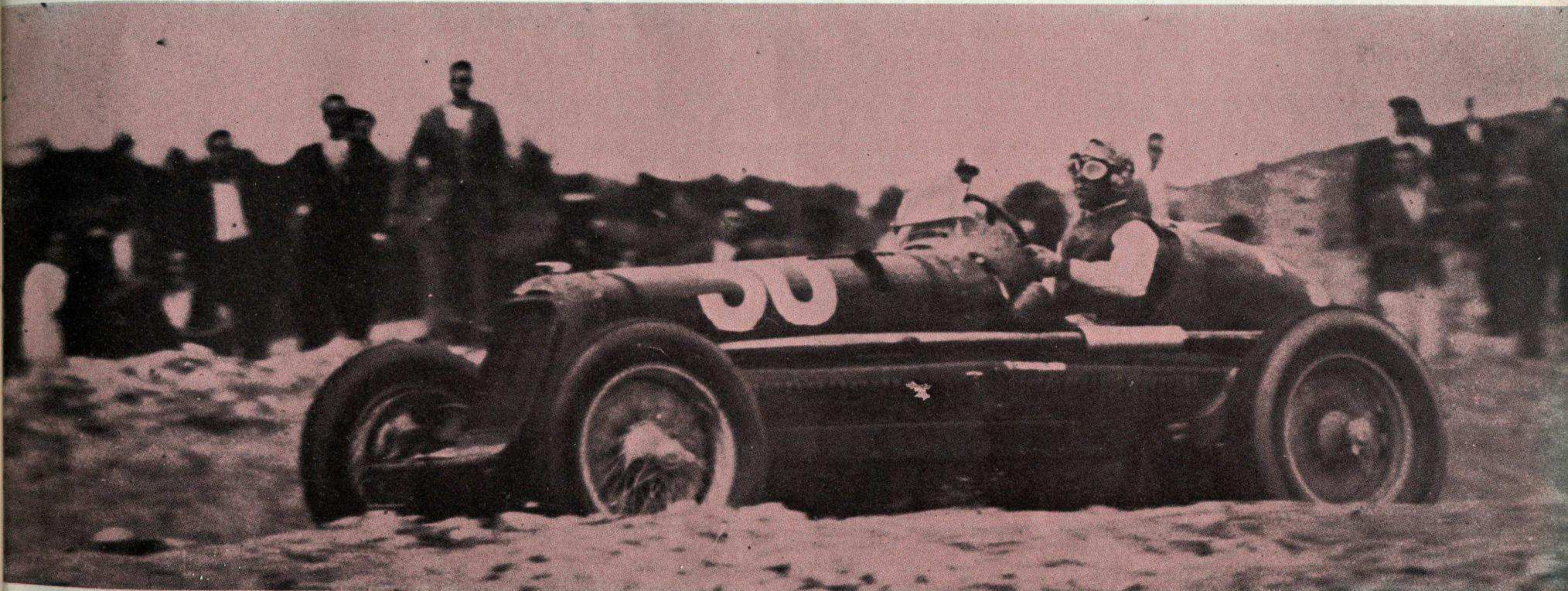
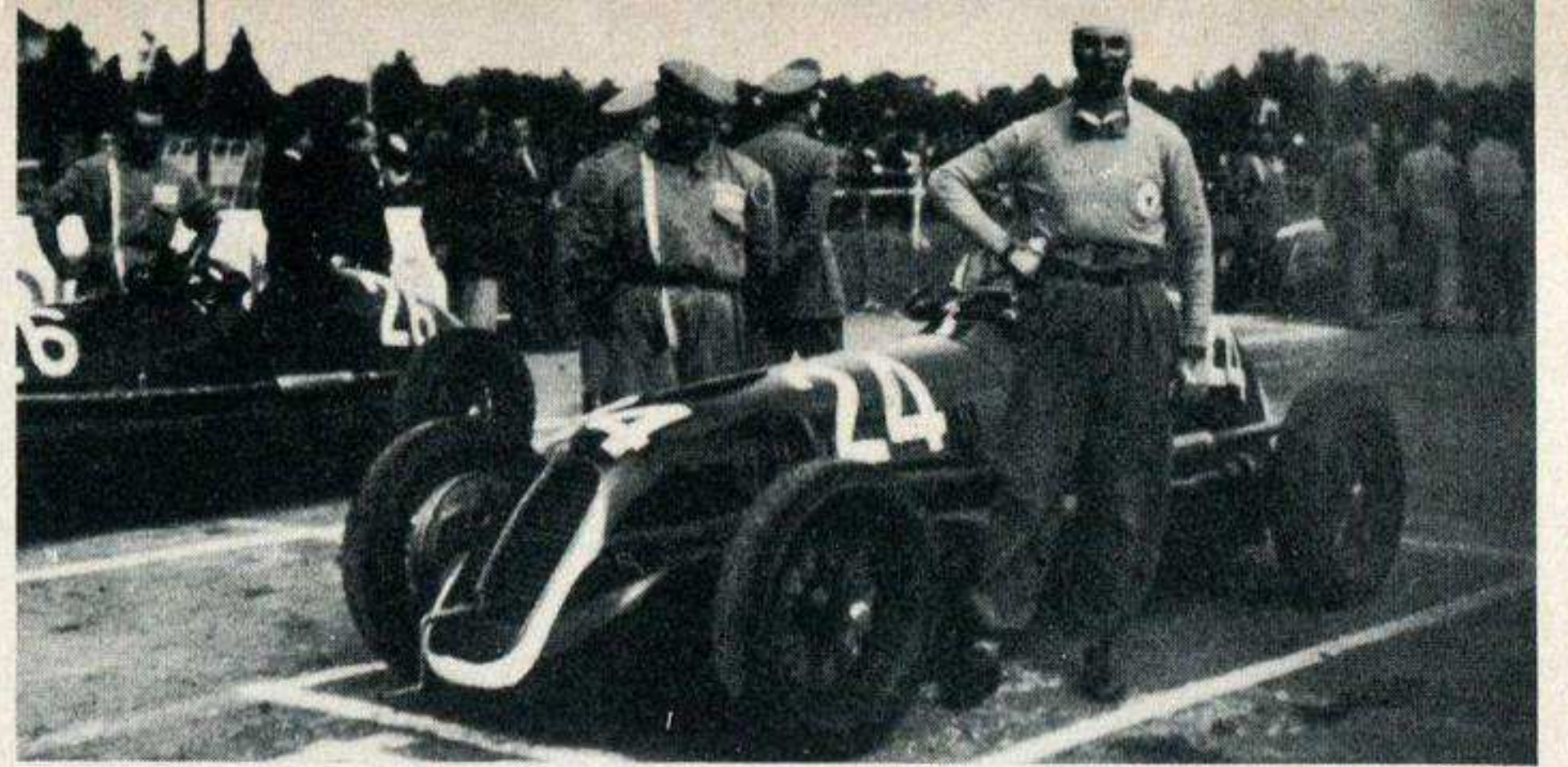
Elencare tutte le vittorie della casa bolognese è impossibile. Una fra tante: 1934, Piero Taruffi con la Maserati 1500 vince la MM nella sua categoria percorrendo i 1616 km alla media di 103,237 kmh, il secondo arrivato è a un'ora, ventidue minuti, quindici secondi!!! La Maserati rimane a Bologna ancora per tre anni, poi le vicende della guerra consiglieranno il trasferimento a Modena dove è tutt'ora. Ai fondatori sono succeduti Adolfo e Omer Orsi; Bindo Ernesto e Ettore li affiancavano come collaboratori tecnici.

Finita la guerra, la lenta ripresa. Nel 1948 l'ultima vettura creata dai fratelli Maserati viene affidata all'uomo nuovo dell'automobilismo italiano, Alberto Ascari, che trionfa a S. Remo e a Pescara.

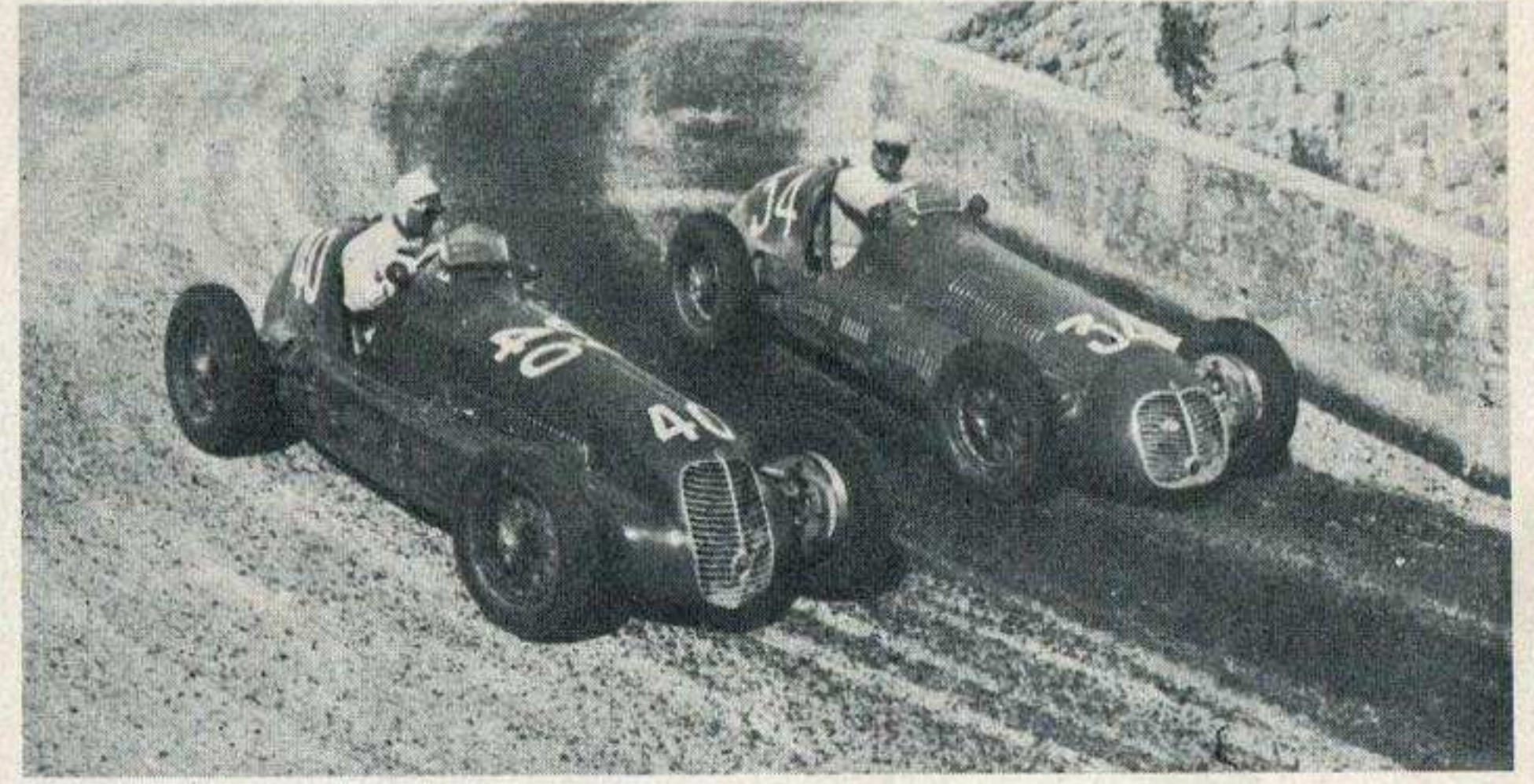
Non si è solo costruito vetture da corsa alla Maserati, ma dal 1940 anche vetture di classe per clienti raffinati, camioncini per servizi cittadini con portata 15-20 quintali, candele di accensione, batterie e macchine utensili.

Argentina, 1948. Un certo Juan Manuel Fangio esordisce e vince a bordo di una Maserati. Sarà proprio Fangio che darà alla Maserati l'alloro mondiale, quando nel '54 diviene Campione del mondo in F.1 usando sia la Maserati 250 che la Mercedes W 196. Poi un altro mondiale conquista Fangio per la Casa del tridente nel '57 con la 250 FT. Nel 1951-52 at-

Qui sotto, Tazio Nuvolari, alla Coppa Acerbo del '34 con la 3000 8CM. A lato, Fangio a Monza nel '53 impegna la Ferrari di Ascari. A destra, Franco Cortese accanto alla Maserati 1500 4CL



A lato, la Maserati 3000 8CTF con cui Wilbur Shaw vinse a Indy nel '39 e nel '40. A destra, Ascari passa Farina e vince il suo primo GP, a San Remo nel '48. Sotto, Juan-Manuel Fangio vincitore della 12 ore di Sebring del '57 con la Maserati 4500 Sport



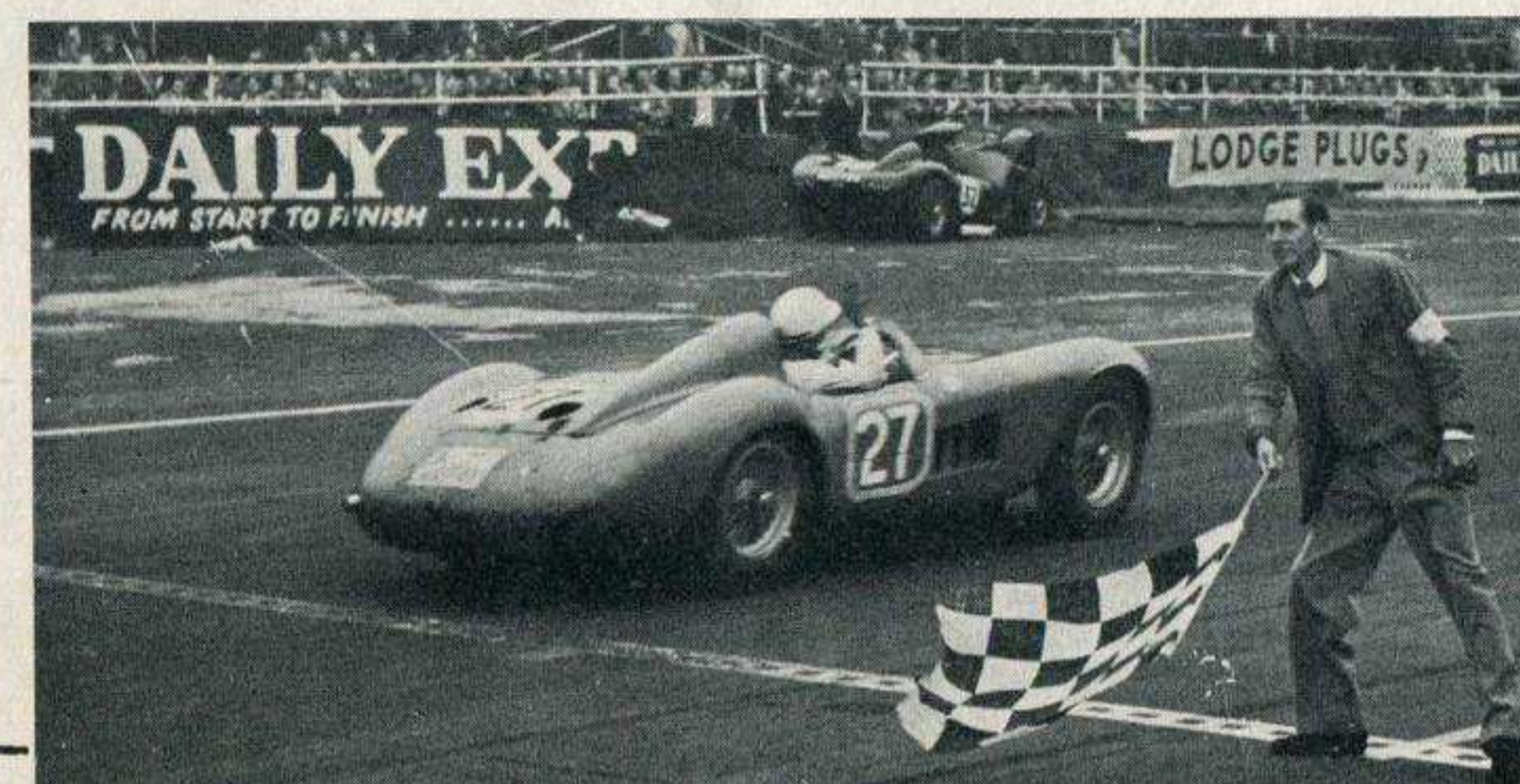
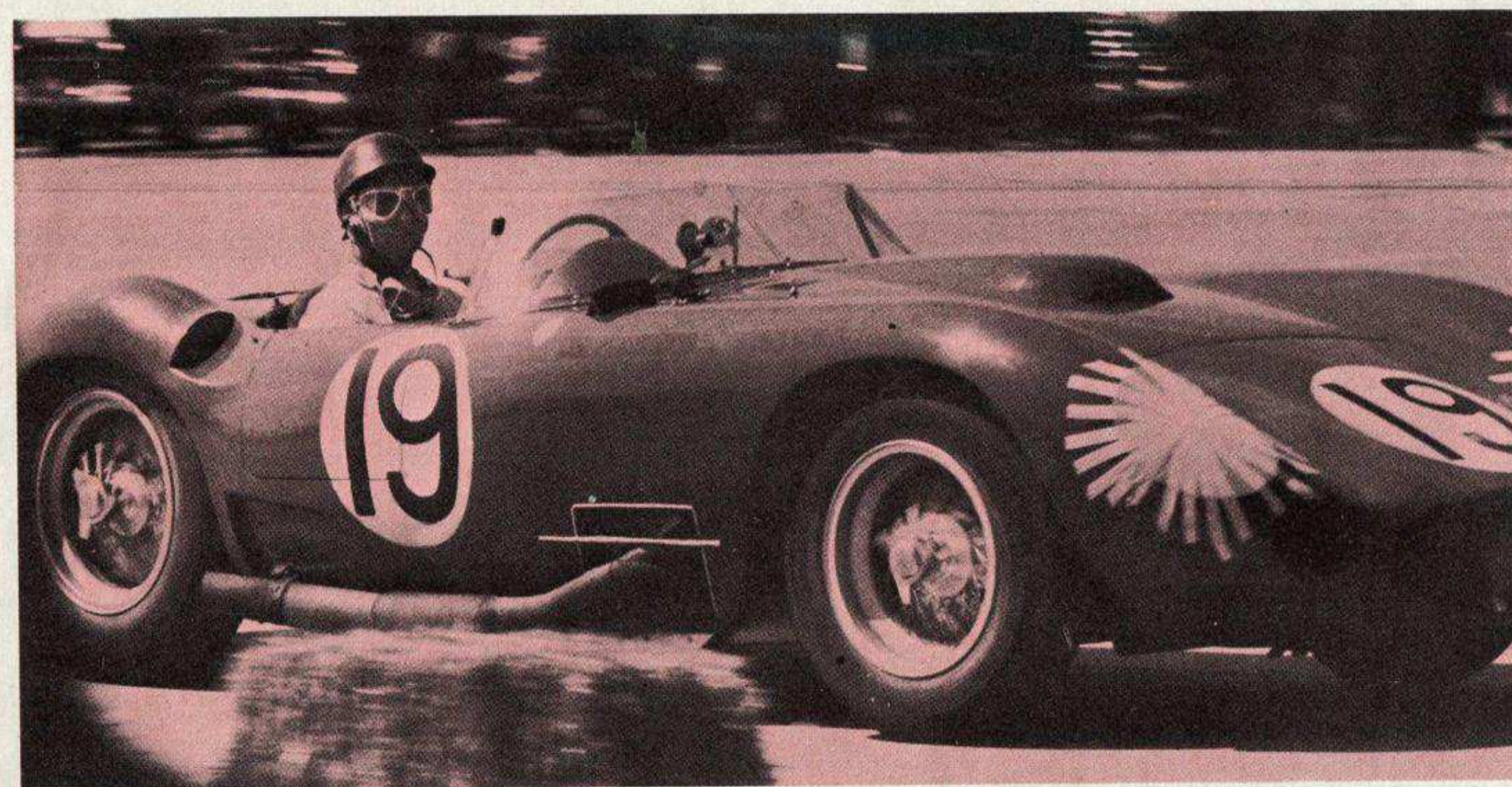
tività ridotta, Piero Taruffi, con il bisiluro azionato da motore Maserati, conquista i primati mondiali sul miglio e sul km lanciato, sulla fettuocia di Terracina. Nel 1954 la Maserati festeggia la sua 500. vittoria in campo sportivo. A questo punto il destino fa arrivare il secondo «alfiere». E' l'ing. Giulio Alfieri che inizia la sua apprezzata collaborazione accanto a Omer e Adolfo Orsi, collaborazione che dura tutt'ora. Le vittorie si succedono a ritmo crescente.

Poi nel 1957 la doccia fredda: la Maserati si ritira dalle corse, ma l'ing. Alfieri, corteggiato da molte case automobilistiche, non abbandona il suo posto e continua a progettare vetture di prestigio e di successo come la 350 GT, per arrivare all'Indy e all'ultima creazione della Casa, la Merak.

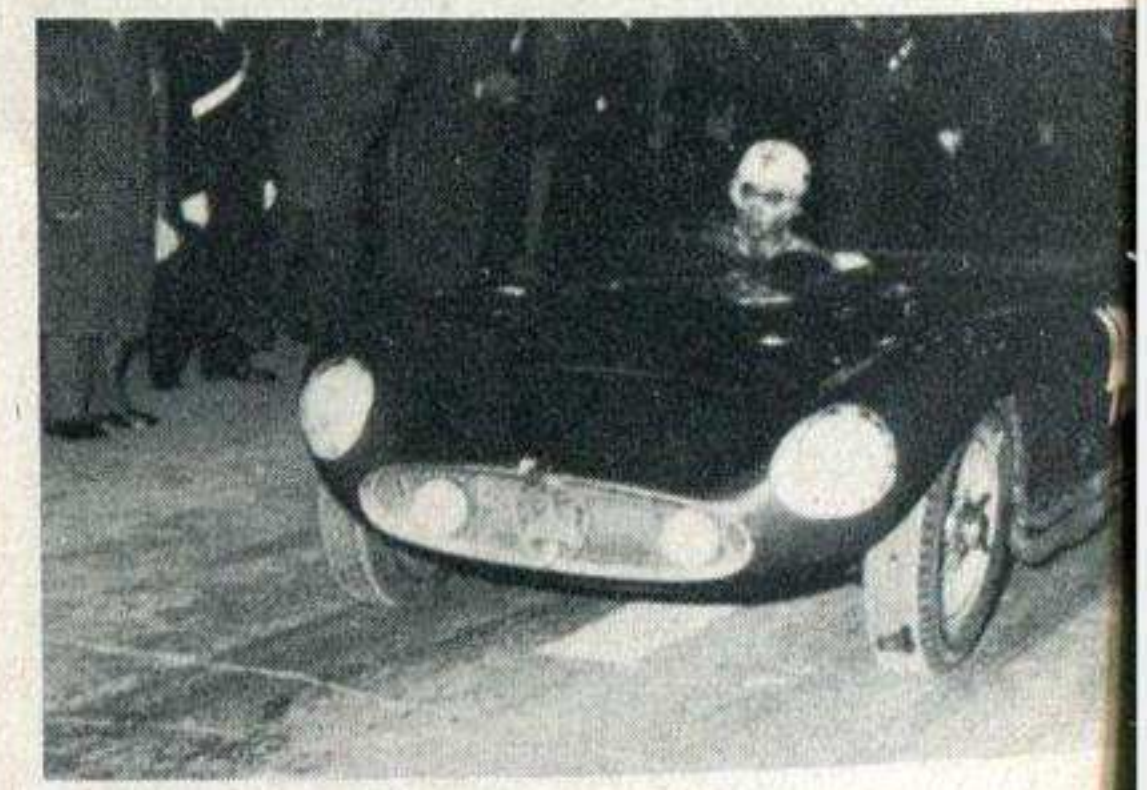
I padroni intanto sono cambiati, gli Orsi hanno abdicato in favore della Citroen che si installa in via Ciro Menotti. Il presidente della nuova ditta è l'uomo di fiducia di Michelin, F. Rollier, il direttore generale è l'ing. Malleret.

Alcuni collaboratori se ne vanno perché non d'accordo con la nuova «linea francese» della Casa. Fra tutti, i due Bertocchi che passano alla De Tomaso. L'ing. Alfieri, il secondo «alfiere» della storia della Maserati è invece al suo posto, progetta auto da GT, con l'animo però sempre rivolto alle corse...

cev.



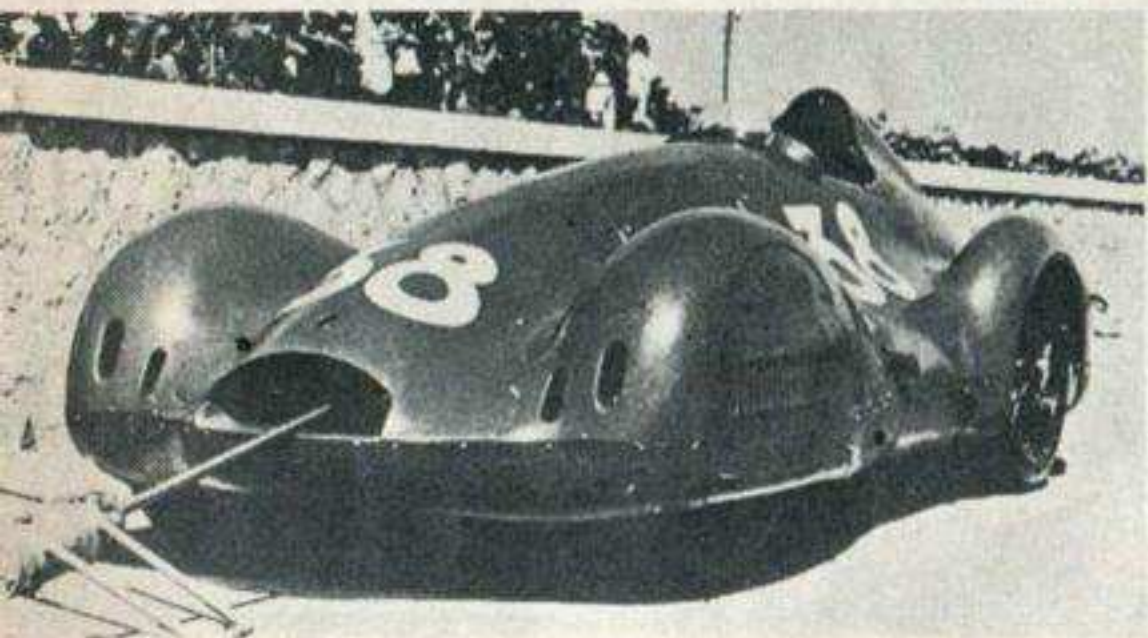
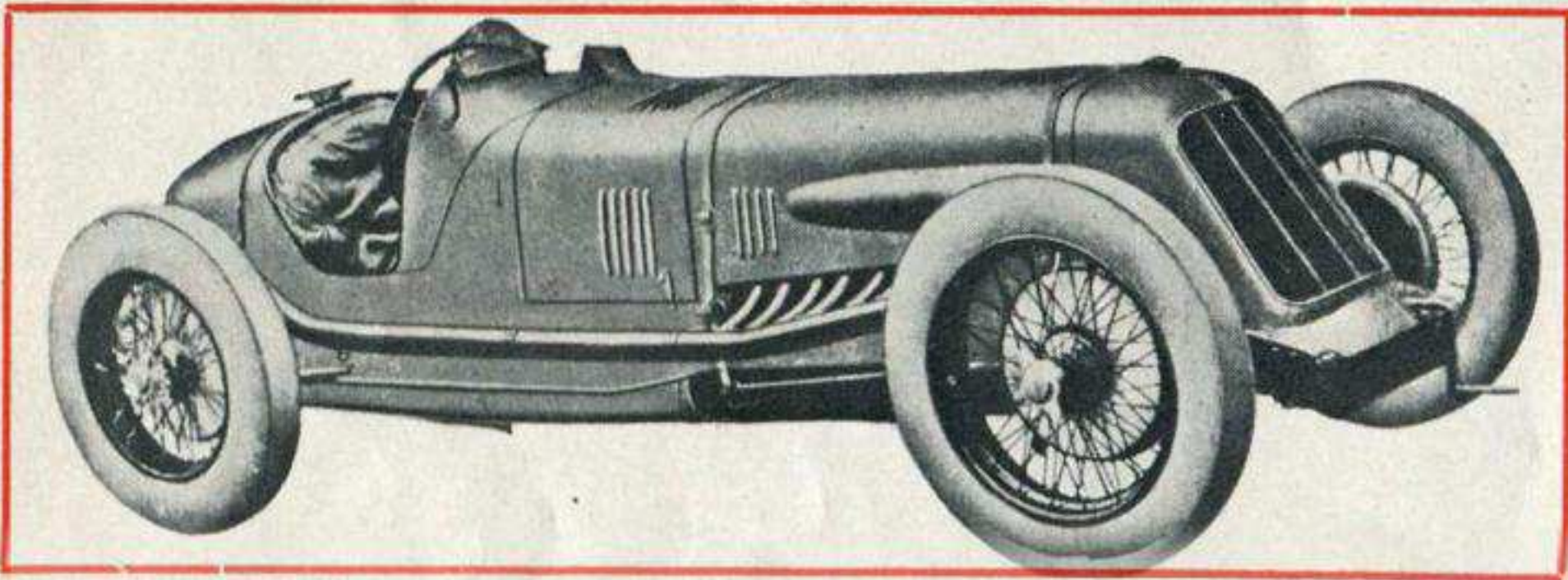
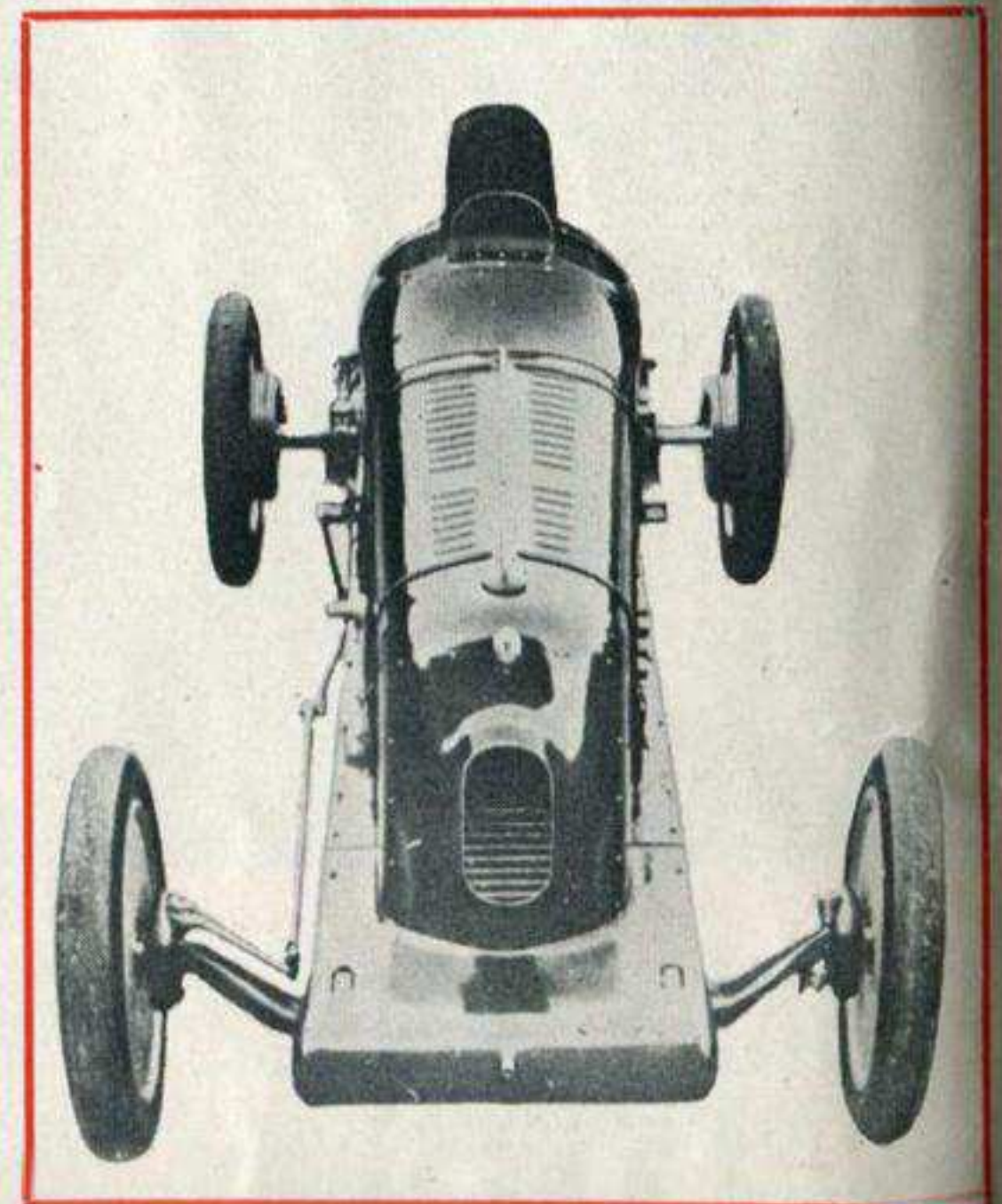
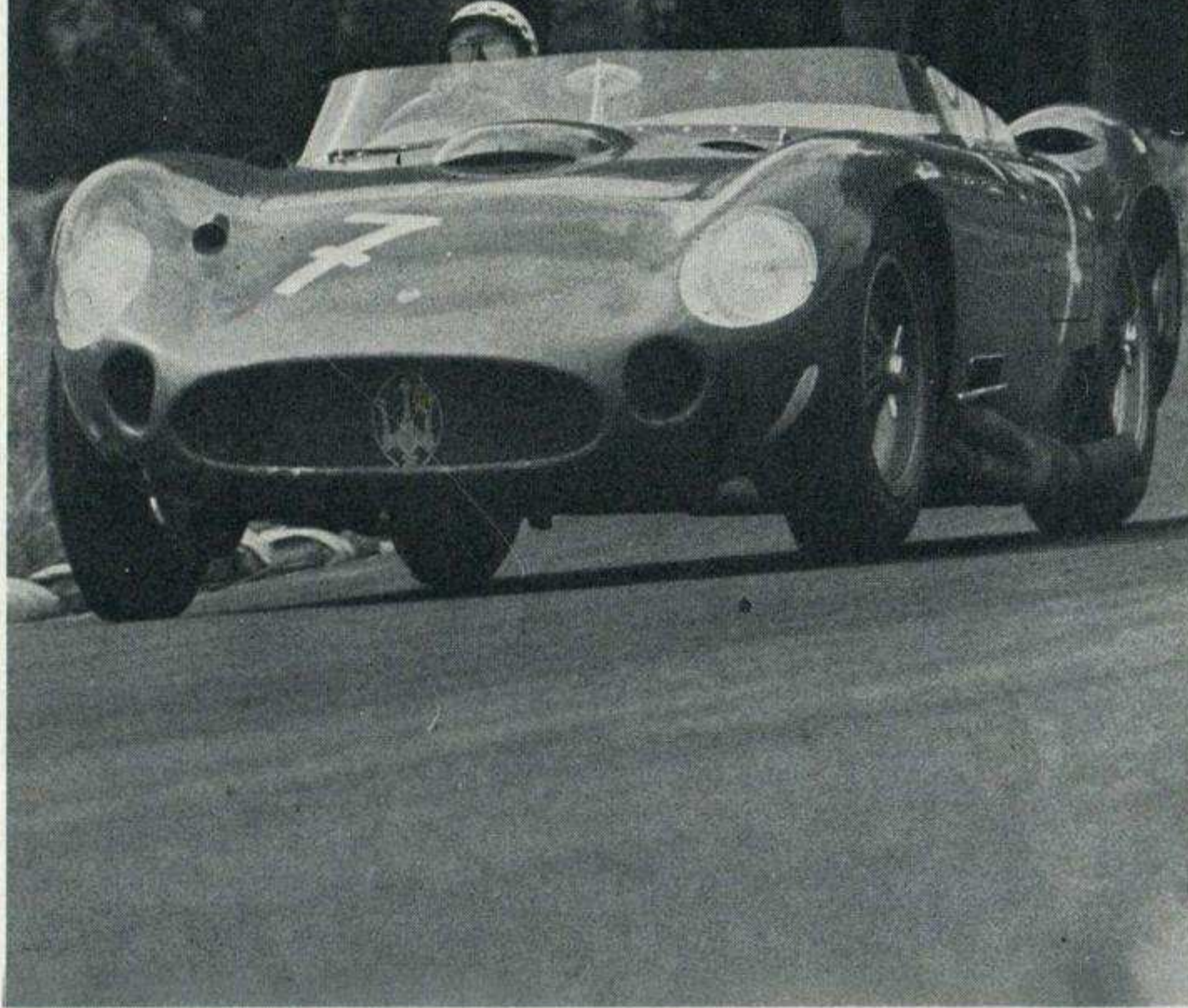
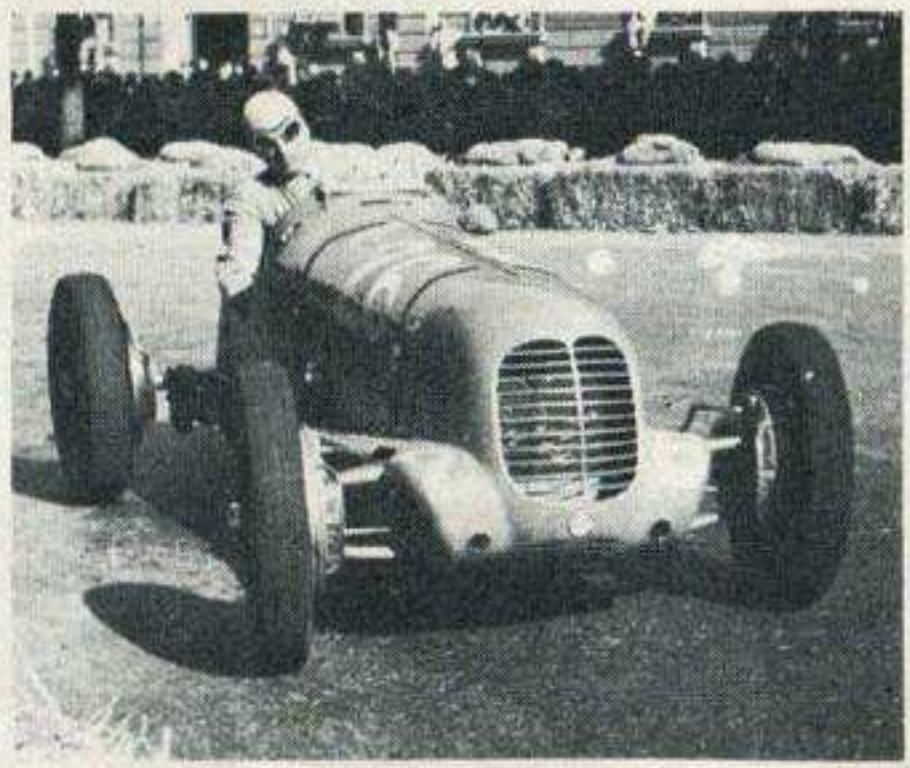
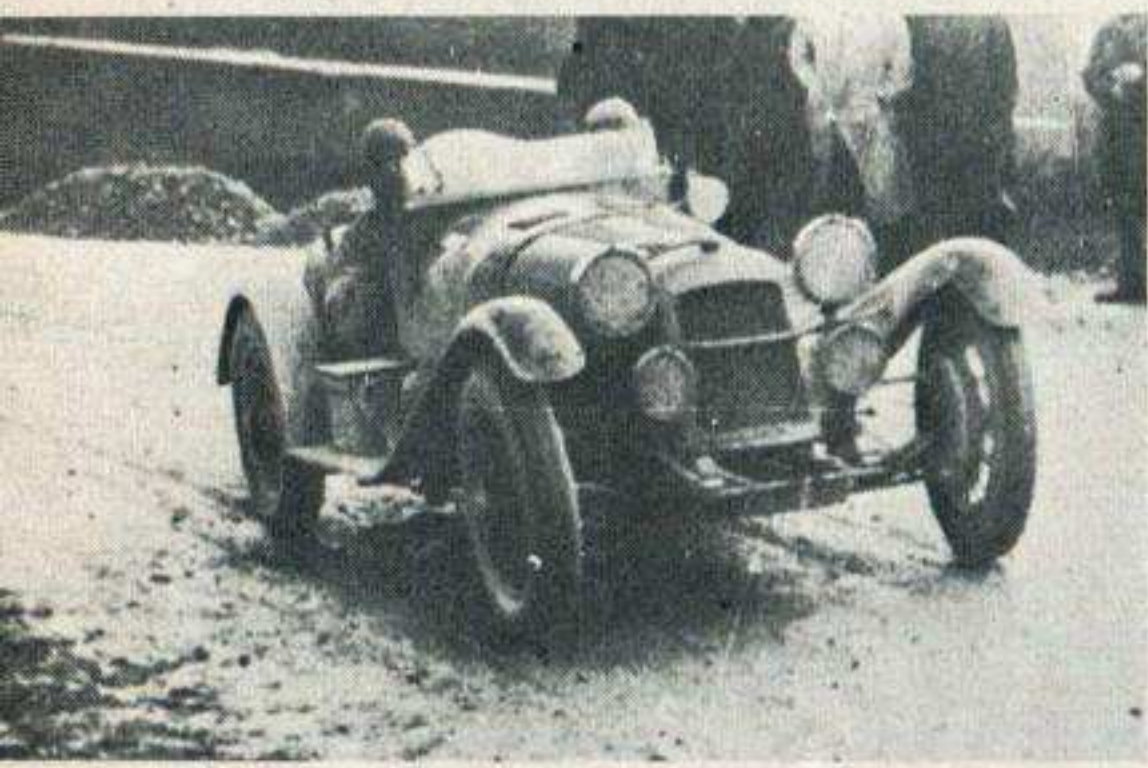
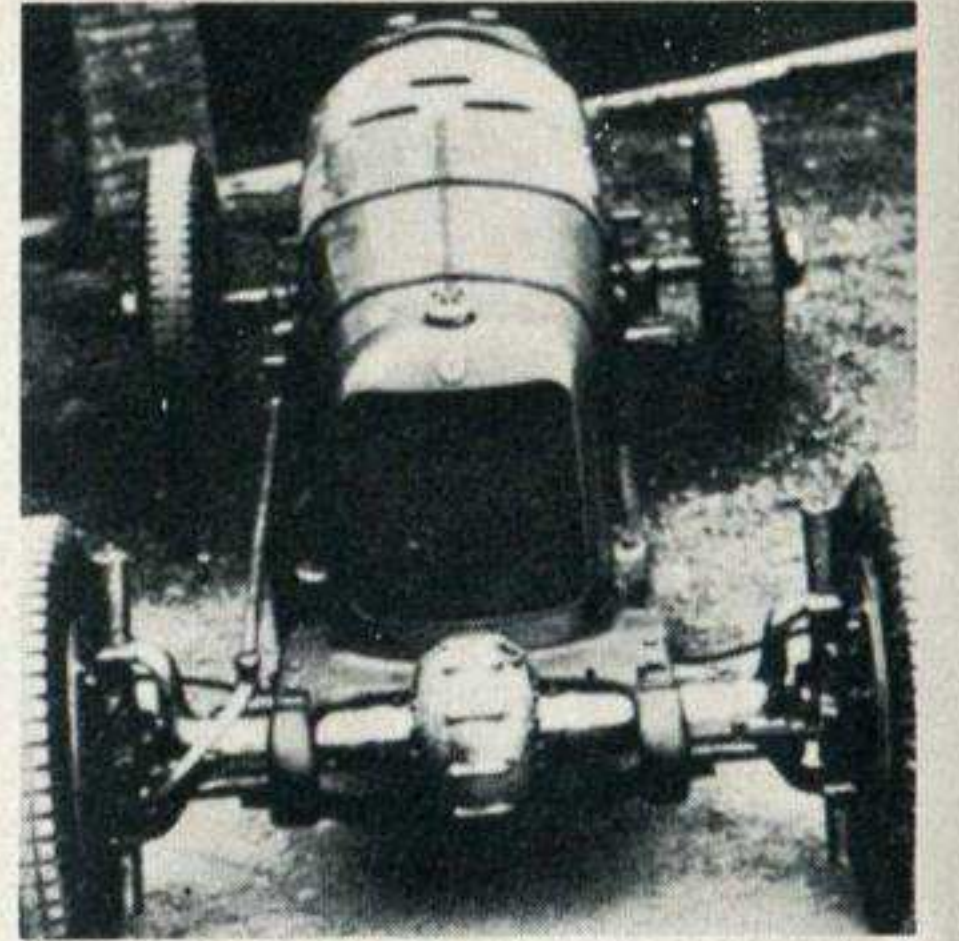
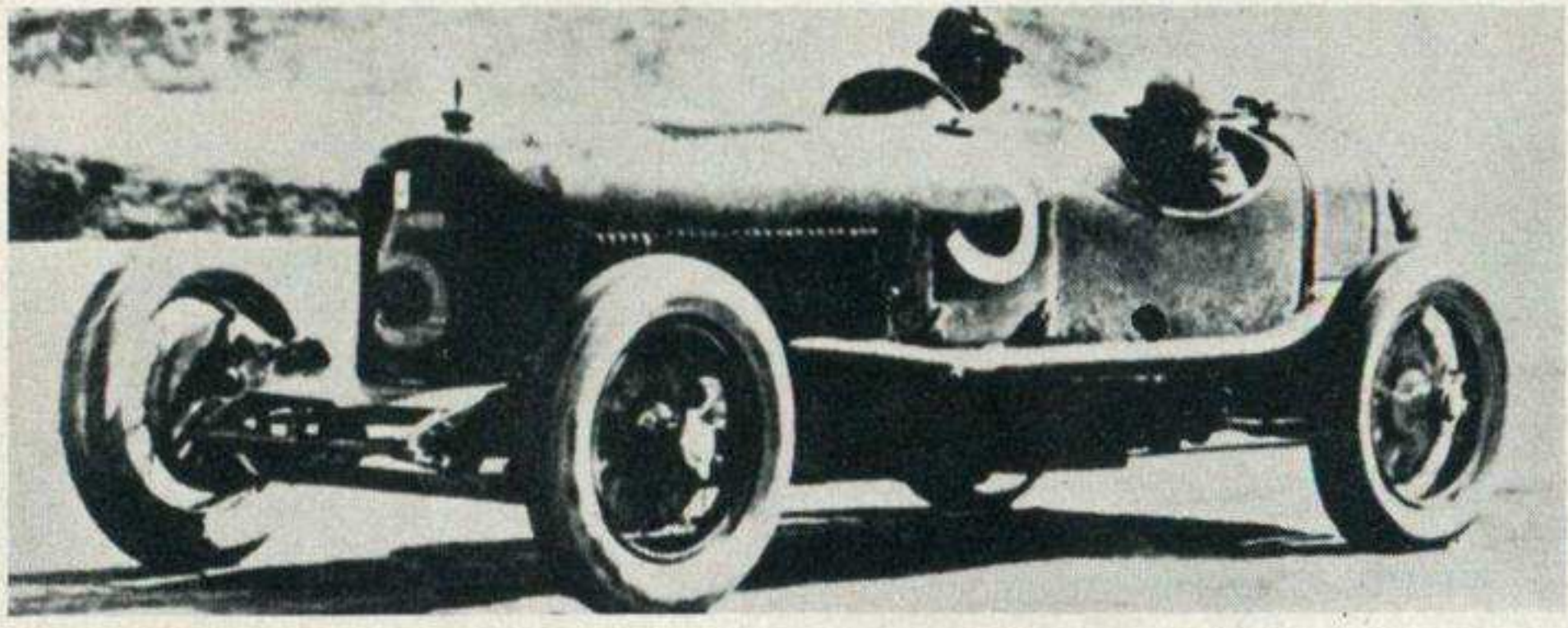
A sinistra, la 300 S di Stirling Moss vince il Daily Express Trophy a Silverstone nel 1956. A destra in alto il bisiluro da record di Piero Taruffi, con motore Maserati 2000. In basso, Luigino Musso al via del Giro di Sicilia del '55 con la 2000 Sport



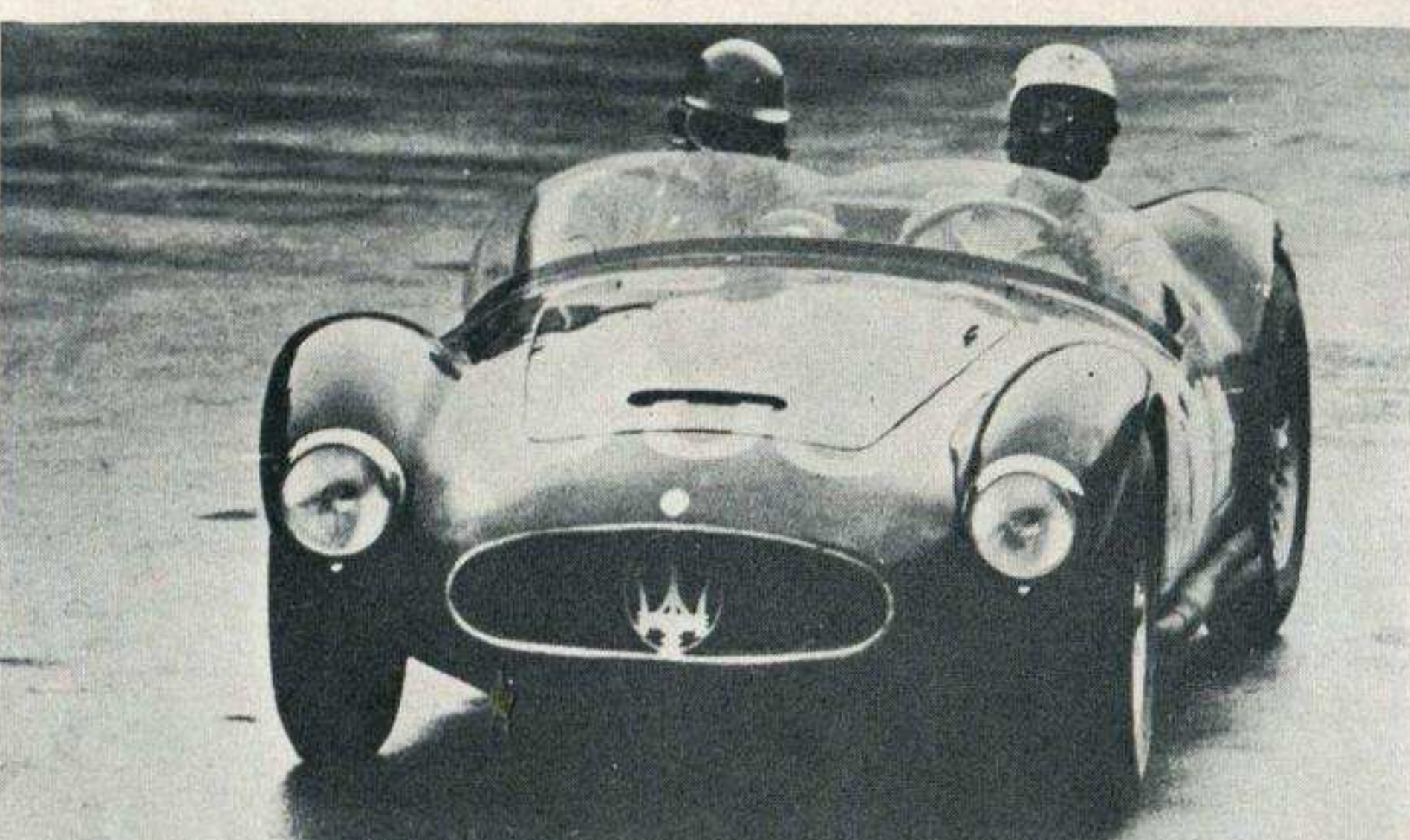
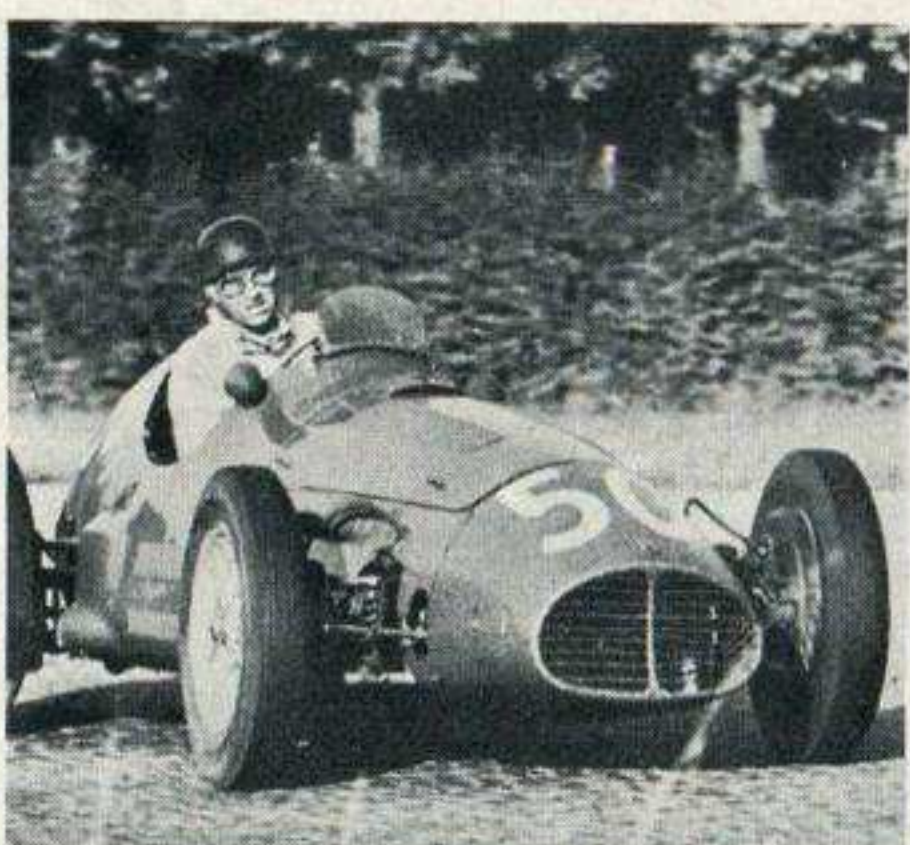
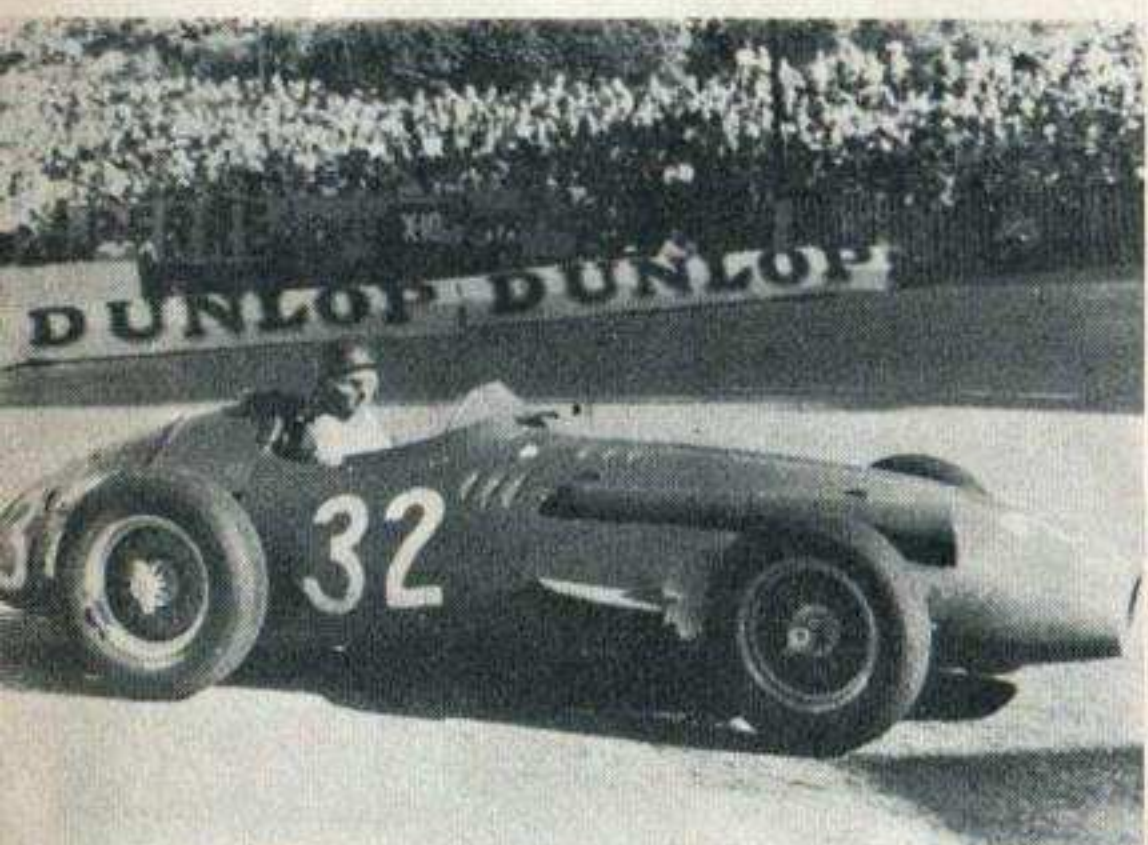
Sotto, Alfieri Maserati e Guerino Bertocchi sulla 8 cilindri 1500, vincitrice della Targa 1926. In basso, a sinistra Ernesto Maserati 1. nella Targa del '29 con la 8 cilindri 2500. A destra, Trossi porta al debutto vittorioso la 4 cilindri a Firenze nel 1937

L'album delle MASERATI (F. 1 e sport)

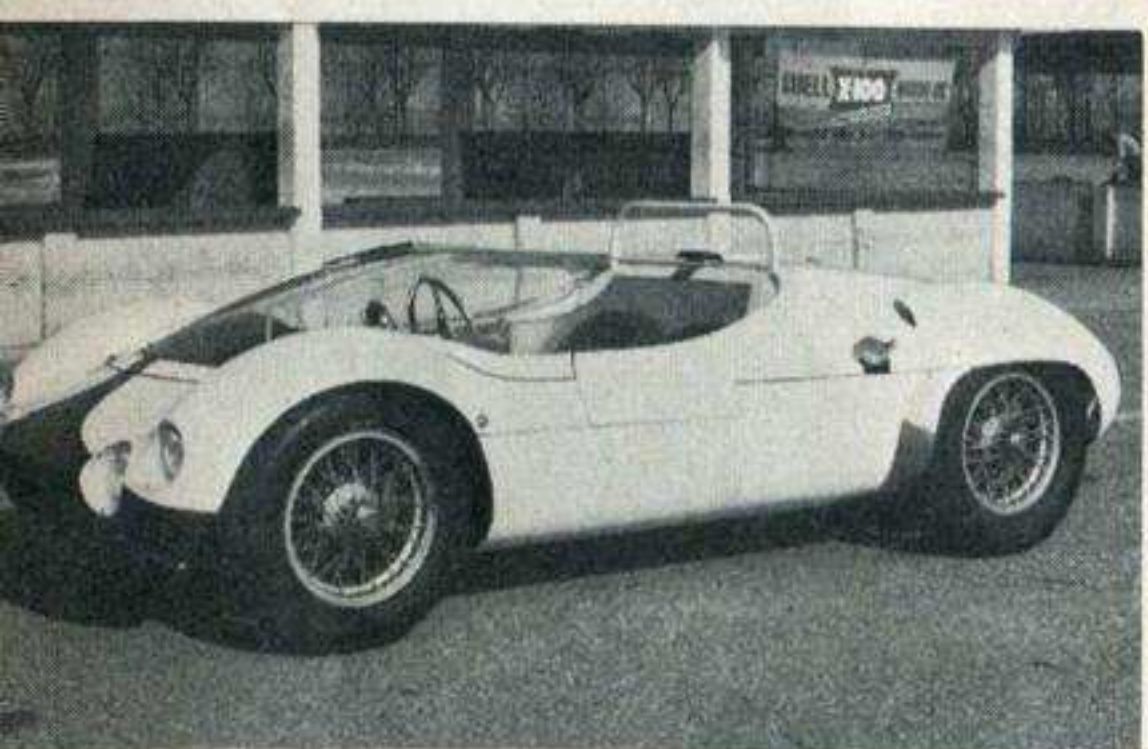
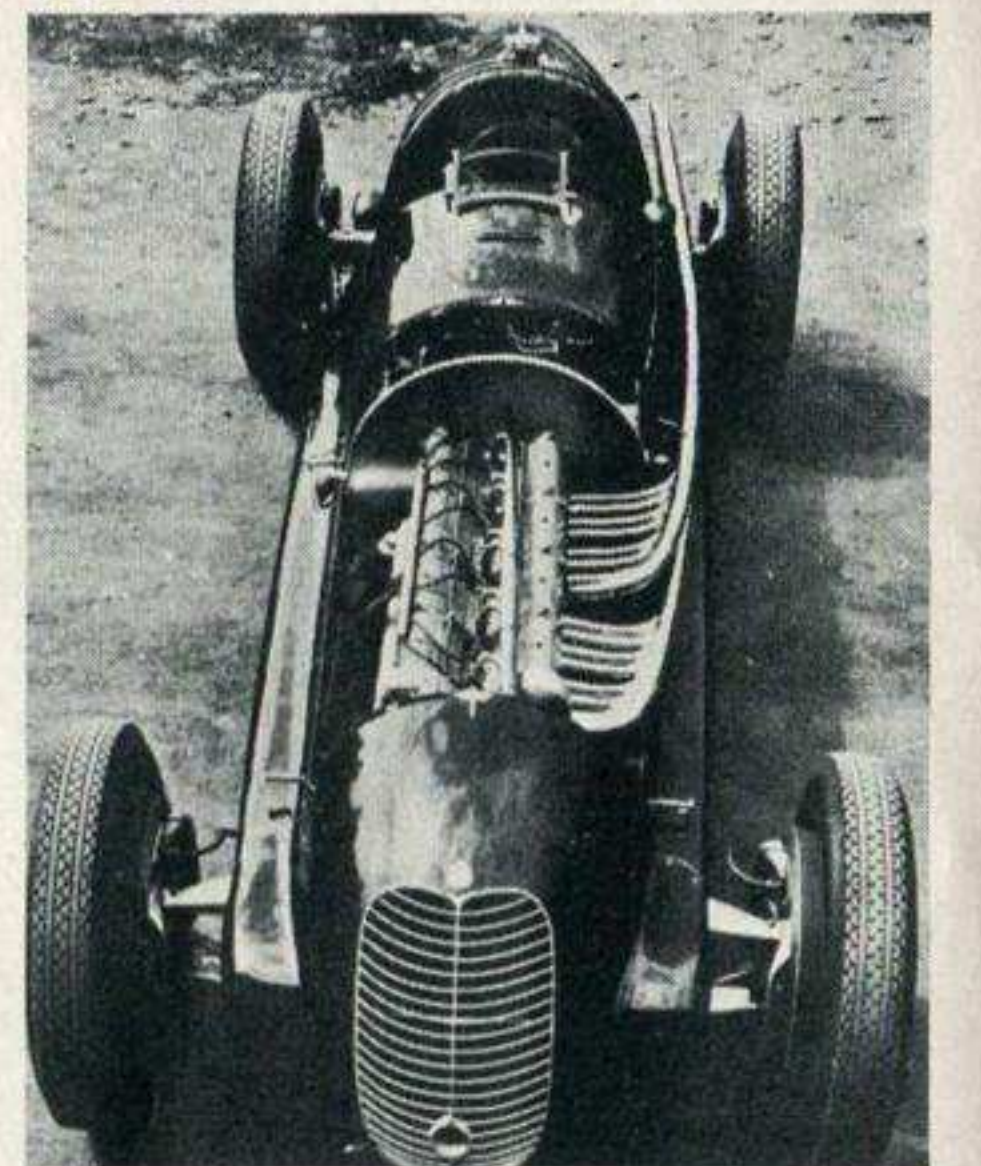
A sinistra, Jean Behra al GP di Svezia del '57 con la Maserati 450 S. Sotto, la trazione anteriore 4 cilindri di 1100 cc del 1931. Dotata di compressore, aveva 120 HP. In basso, lo stesso motore è servito per questa vetturessa da record



Sopra, la 16 cilindri a V con compressore del 1929: 3961 cc, 305 HP. A sinistra, la carenatissima 4 cilindri 1500 preparata per il circuito di Tripoli del '39. A destra, Gonzales al GP d'Italia del '47 con la 1500 4 valvole quattro cilindri



Ecco la 1100 da record conquistare il primato del km e del miglio da fermo (146,414 kmh) alla guida dell'ing. Giuseppe Furmanik. Sotto, la poderosa 8 cilindri 3000 4 valvole compressore con 415 HP

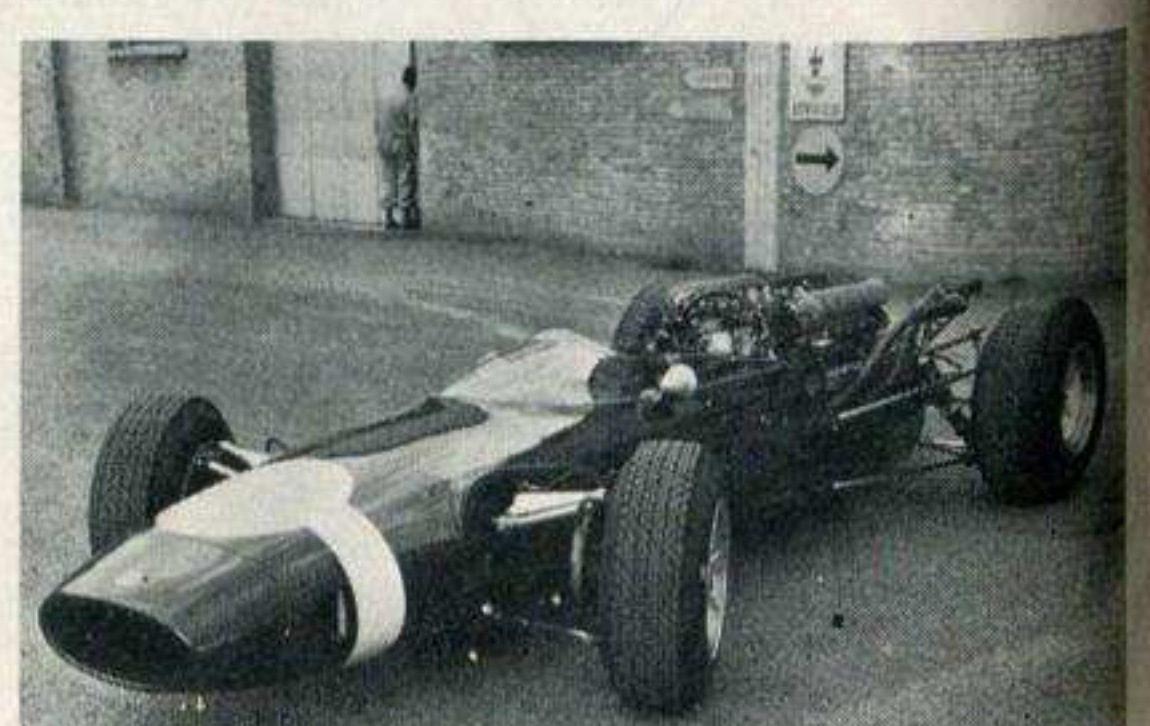


Sopra, a sinistra Fangio a Monaco con la 6 cilindri campione del mondo '57. A destra, Fangio a Monza primo con la 6 cilindri 2000 nel '53. A sinistra, la tipo 63 Sport a motore posteriore. Sotto, la 5 litri 8 cilindri prototipo per Le Mans del 1955

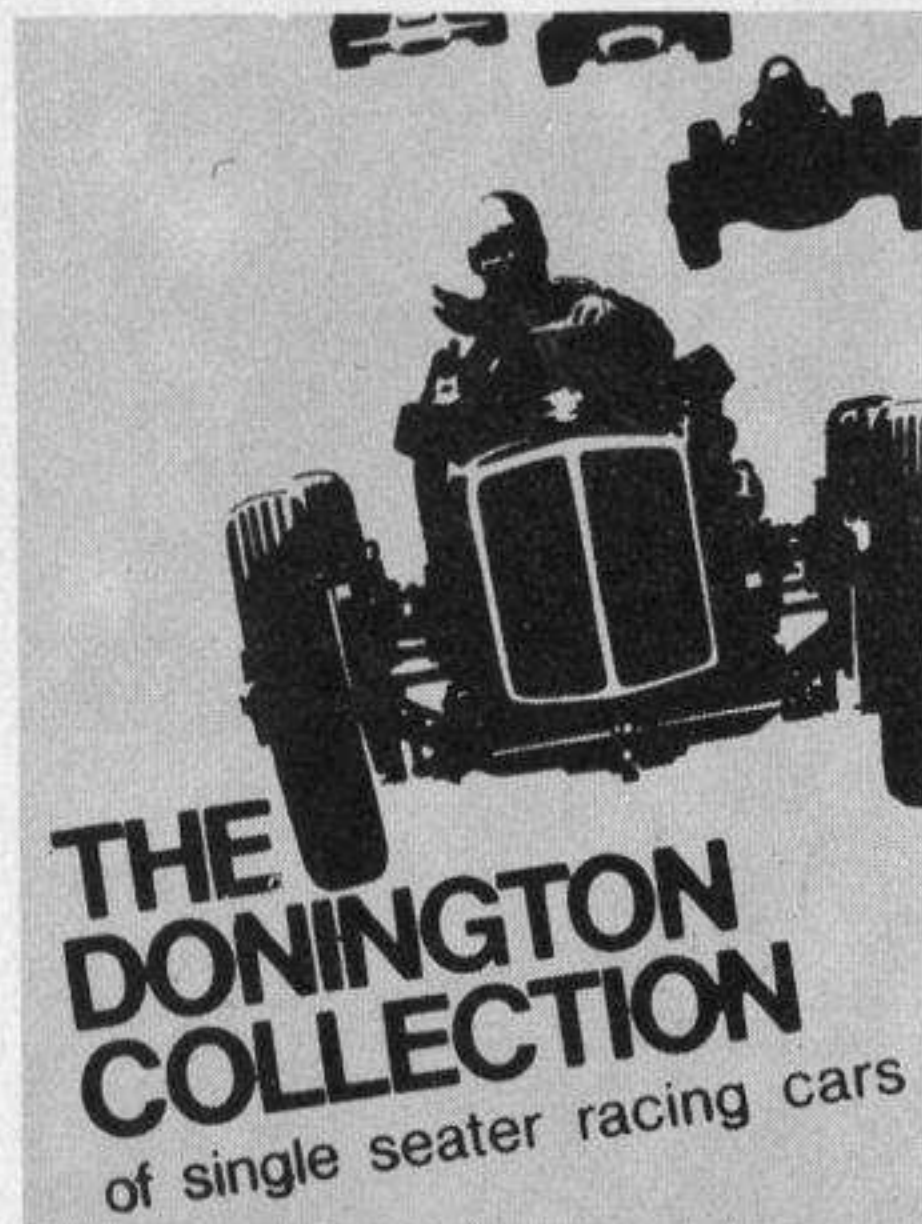
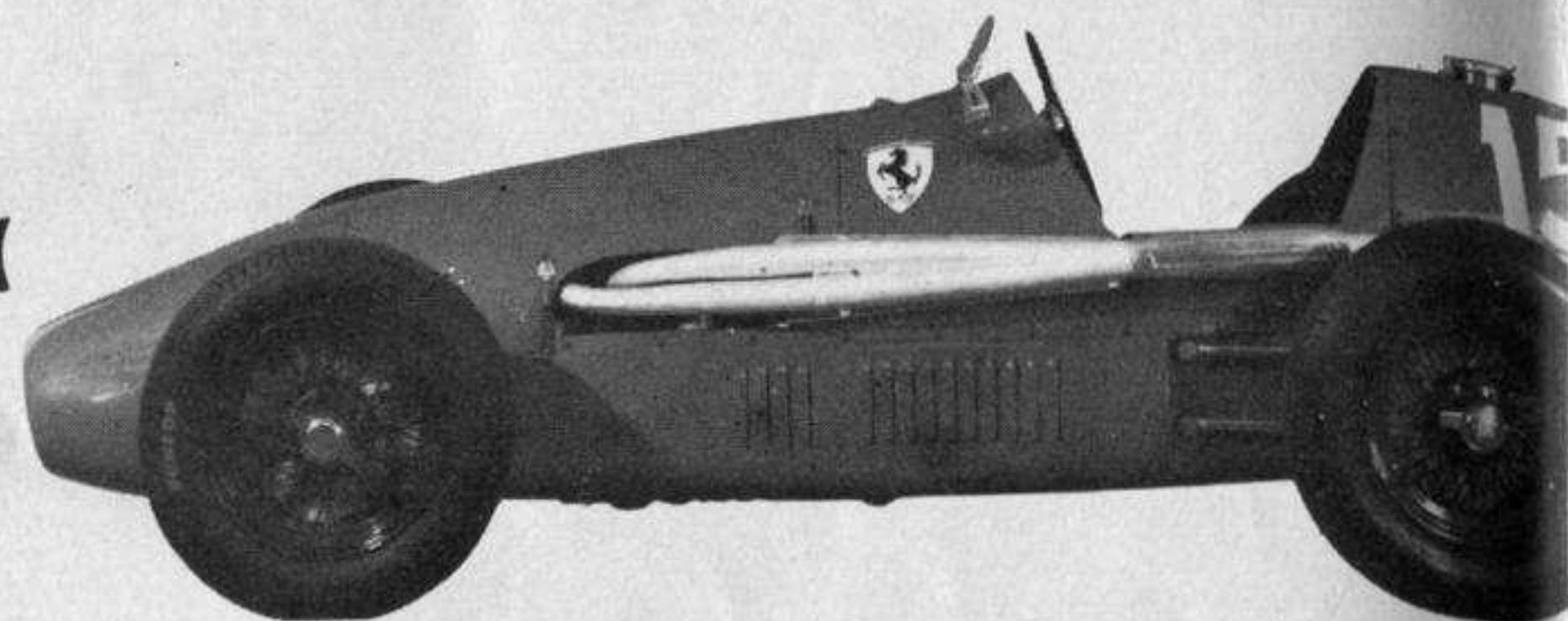
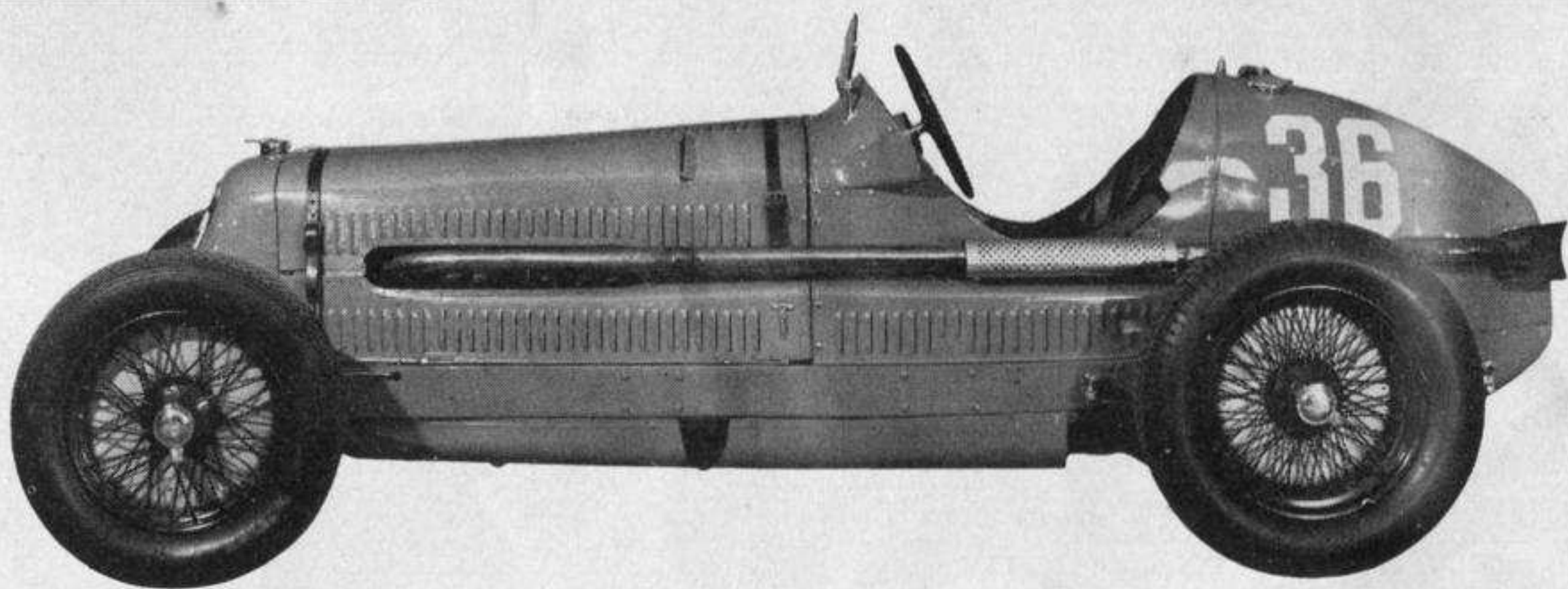
Alle Officine Maserati, ed in special modo ai Sign. Ori che mi hanno seguito aiutato ed incoraggiato in tutte le cose - concorse - Maserati



A sinistra, Moss a Sebring nel '61 con la favolosa «birdcage» 4 cilindri 2800. Sopra, una foto con dedica di Luigi Musso secondo assoluto alla Mille Miglia del '54 con la 2000 Sport 6 cilindri. A destra, la Cooper-Maserati 12 cilindri F. 1



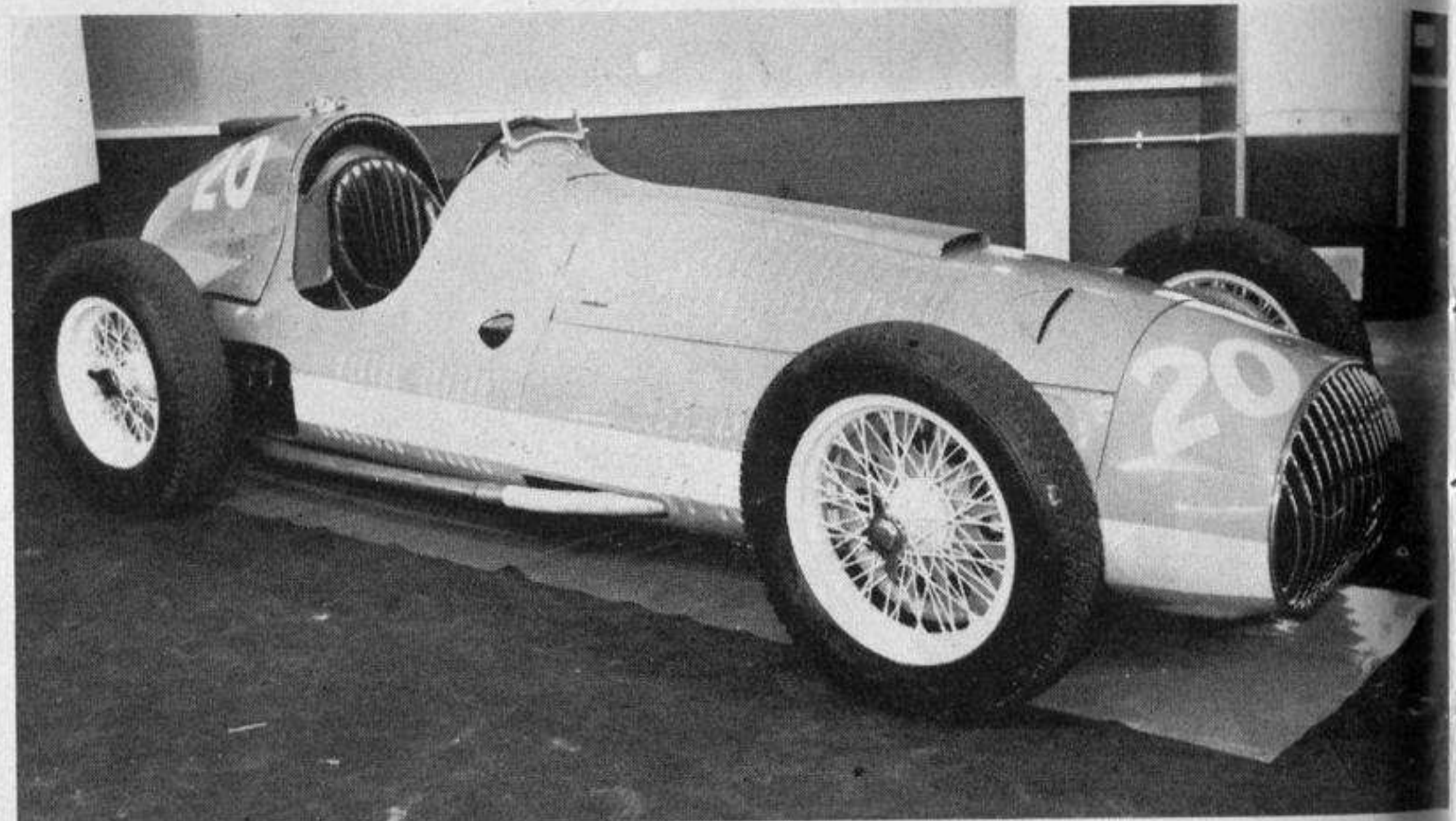
Nelle foto accanto, vediamo una Maserati 8CM del 1934, una Ferrari 500 del '53, una Lotus 18 del '61, ed una BRM 16 cilindri ad H del 1966, che fanno parte della collezione di monoposto di Wheatcroft



La passione di BERNARD WHEATCROFT ci offre il primo tempio da corsa

Qui sotto, la Derby del 1935 con motore Maserati, a trazione anteriore. Poiché non faceva parte di nessuna categoria, è stata messa in un corridoio

A destra, un magnifico esemplare dell'OSCA 4500 costruita a Bologna dai fratelli Maserati. E' una delle vetture più prestigiose del museo da corsa di Donington

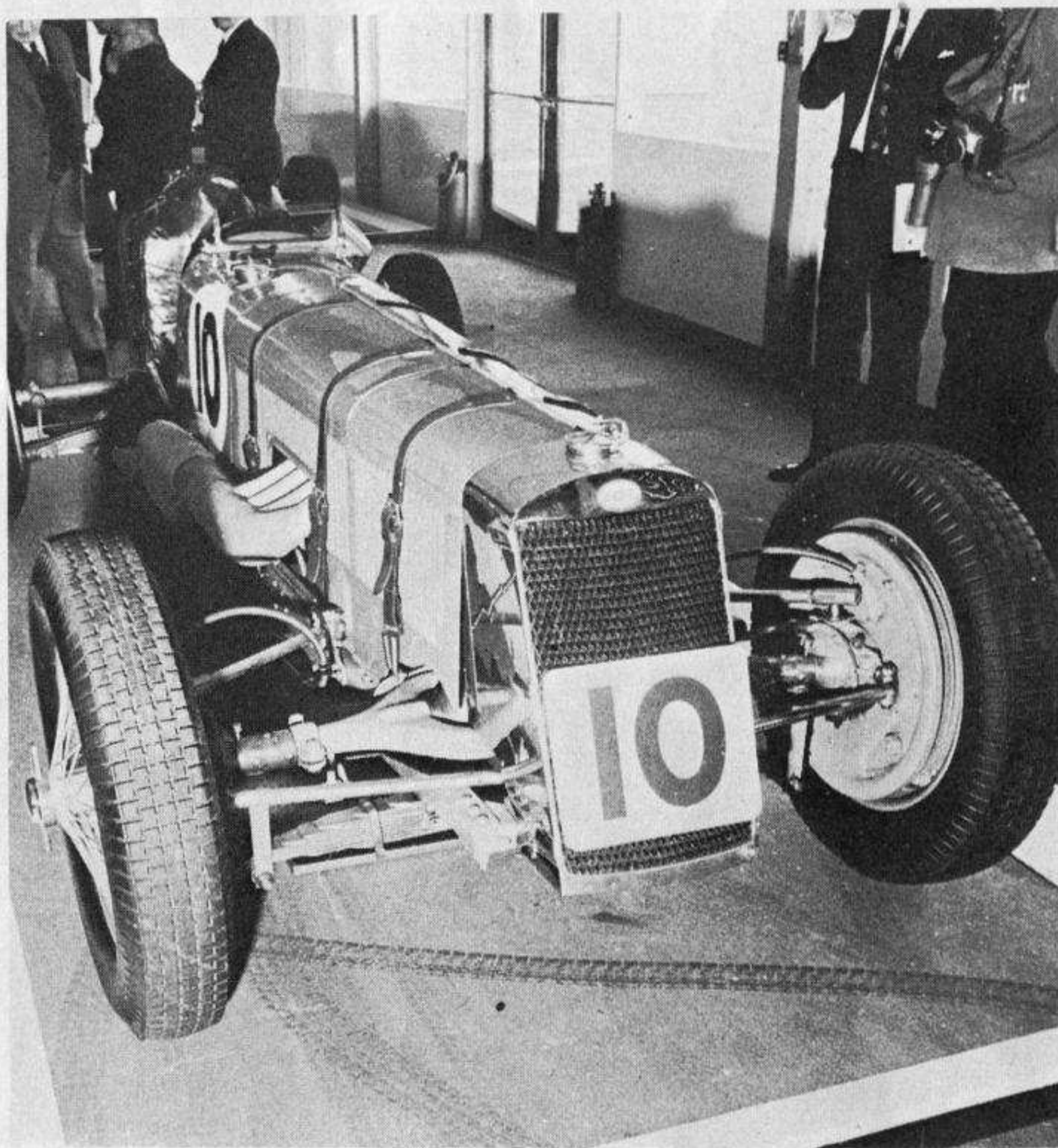


E indubbio che Donington diventerà un luogo internazionale di pellegrinaggio, per tutti coloro che si interessano allo sport automobilistico, grazie al museo delle sole vetture da corsa. Quasi certamente attirerà altrettanta attenzione per via dello splendido circuito, che sta già prendendo forma.

Il museo è stato inaugurato e aperto al pubblico il 17 marzo, la prima gara verrà disputata sul circuito nella stessa data del 1974. Entrambe le iniziative sono frutto dell'entusiasmo di un uomo, Tom Wheatcroft, di cui si può dire che sia uno dei pochi veri filantropi nel mondo dell'automobilismo. Wheatcroft ha il doppio scopo di conservare le vetture da corsa classiche e di fare rivivere la gloria del primo circuito stradale inglese, quello di Donington Park, vicino a Derby.

Bernard («Tom») Wheatcroft è conosciuto, nell'ambiente dell'competizioni, come un tipo schietto e pratico. Di umili origini, durante la guerra era carrista e quando fu congedato diventò muratore. Adesso la sua impresa di costruzioni edili è una delle più importanti dei Midlands e Wheatcroft spende a piene mani a Donington, senza pensare neanche minimamente di trarre un utile dal capitale. Parlandogli, si sente che la sua collezione di vetture rappresenta il suo più grande godimento, che sarebbe felice anche di metterle in mostra soltanto per il suo piacere personale, ancora più felice, però, al pensiero che questa gioia verrà condivisa con altri.

Attualmente le vetture presenti nel museo sono valutate a oltre 750 milioni di lire, una cifra per lo meno analoga è stata investita a tutt'oggi negli edifici del museo e nei lavori per il circuito. Per potere tenere fede alla data limite che si è imposto, per l'organizzazione



della prima gara, fra un anno, Wheatcroft, come ci ha detto, durante il 1973 «dovrà spendere almeno un altro miliardo e mezzo di lire.»

Tom cominciò a collezionare vetture nel 1964, quando vide un annuncio per la vendita di una Ferrari di un litro e mezzo, in Australia. La comprò «a scatola chiusa» e quando ne entrò in possesso scoprì che montava un Chevrolet V8. Il motore Ferrari originale fu poi scovato su un motoscafo in Australia e fra non molto la vettura (con la quale gareggiò un tempo Peter Whitehead, ottenendo quasi la vittoria nel GP di Francia del 1949) sarà restaurata ed esposta a Donington.

Intanto, che cosa c'è al museo? Circa cinquanta vetture, quasi tutte monoposto. Dove si comincia? Due furono usate da Nuvolari, campione il cui nome è stato dato alla sala centrale del museo.

Si tratta della Maserati 8CM, telaio numero 3018, che Nuvolari portò al secondo posto nella Coppa Acerbo del 1934, e di un'Alfa P3, la vettura normalmente pilotata da Varzi e anche da Guy Moll, che la portò alla vittoria nel GP di Monaco del 1932. (Ci siamo imbattuti in Howden Ganley, che ristava ad ammirare questa vettura in condizioni perfette; ci ha detto con rammarico: «E pensare che avrei potuto comprare una P3 per poche centinaia di sterline, prima di lasciare la Nuova Zelanda... quel tizio era quasi disposto a darla via per niente.»)

Raggruppate insieme, ci sono poi non meno di sei vetture grand prix a trazione sulle quattro ruote: la Ferguson P99, la McLaren M9A, la Lotus a turbina 56B coi colori nero e oro con i quali gareggiò nel GP d'Italia del 1971, la Cosworth che non scese mai

Il museo dello «zio» TOM

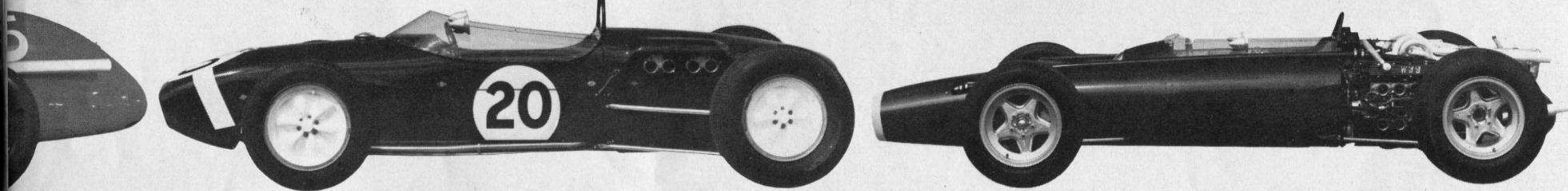
in pista, una Lotus 63 e la BRM P67 che effettuò prove ma non gareggiò mai. Si tratta di un vicolo cieco tecnico, che varrà la pena studiare nei prossimi anni!

Ci sono poi anche un'altra grand prix a trazione sulle quattro ruote e un'affascinante «possibilità che non fu mai», la Cisitalia Porsche 260, progettata da un gruppo di tecnici Porsche in Austria (la firma di Ferry Porsche è visibile su alcuni dei disegni originali a Donington) e costruita in Italia con caratteristiche sorprendentemente d'avanguardia. Aveva un motore piatto di un litro e mezzo, con doppio compressore, montato dietro il pilota (in teoria avrebbe potuto erogare 550 HP) e la trazione poteva essere su due o su quattro ruote, a scelta del pilota nell'abitacolo. E' chiaro che la Porsche non gradisce che sia un forestiero a possedere una

di queste vetture! Arrivò a Donington sotto forma di un gruppo «misto» di pezzi, alcuni non ancora lavorati, e benché il lavoro di restauro sia quasi finito, può darsi che non lo sia mai completamente. Il motore-cambio è così interessante che Tom pensava di non montarlo sul telaio. Per il momento mancano soltanto le ruote. Pur avendo speso un patrimonio, Wheatcroft non è uno sciocco, quando si tratta di denaro, e ha infatti osservato: «Vi si rizzerebbero i capelli in testa, se vi dicessi la somma che B...i ha chiesto per un gruppo di ruote a raggi...»

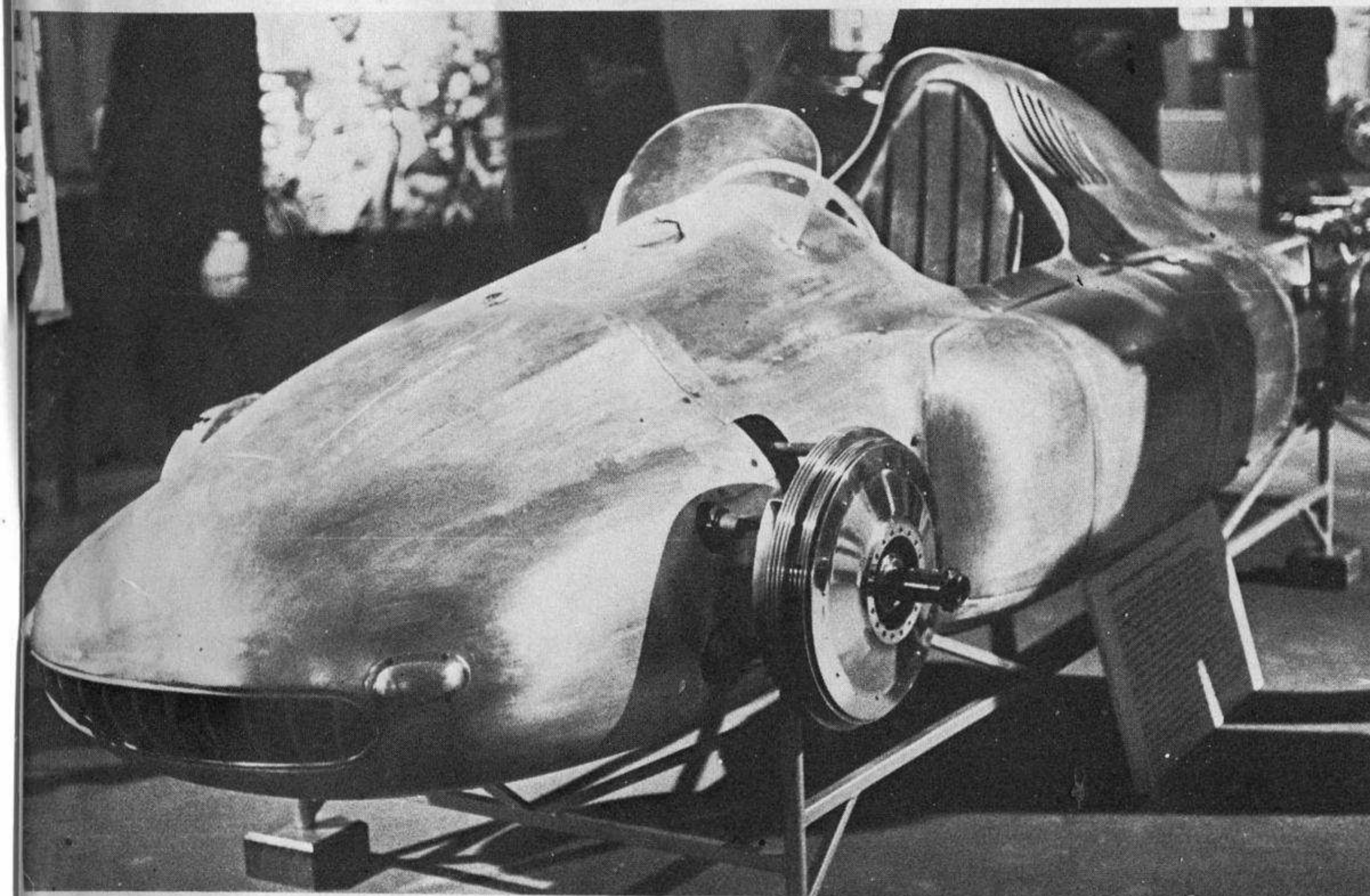
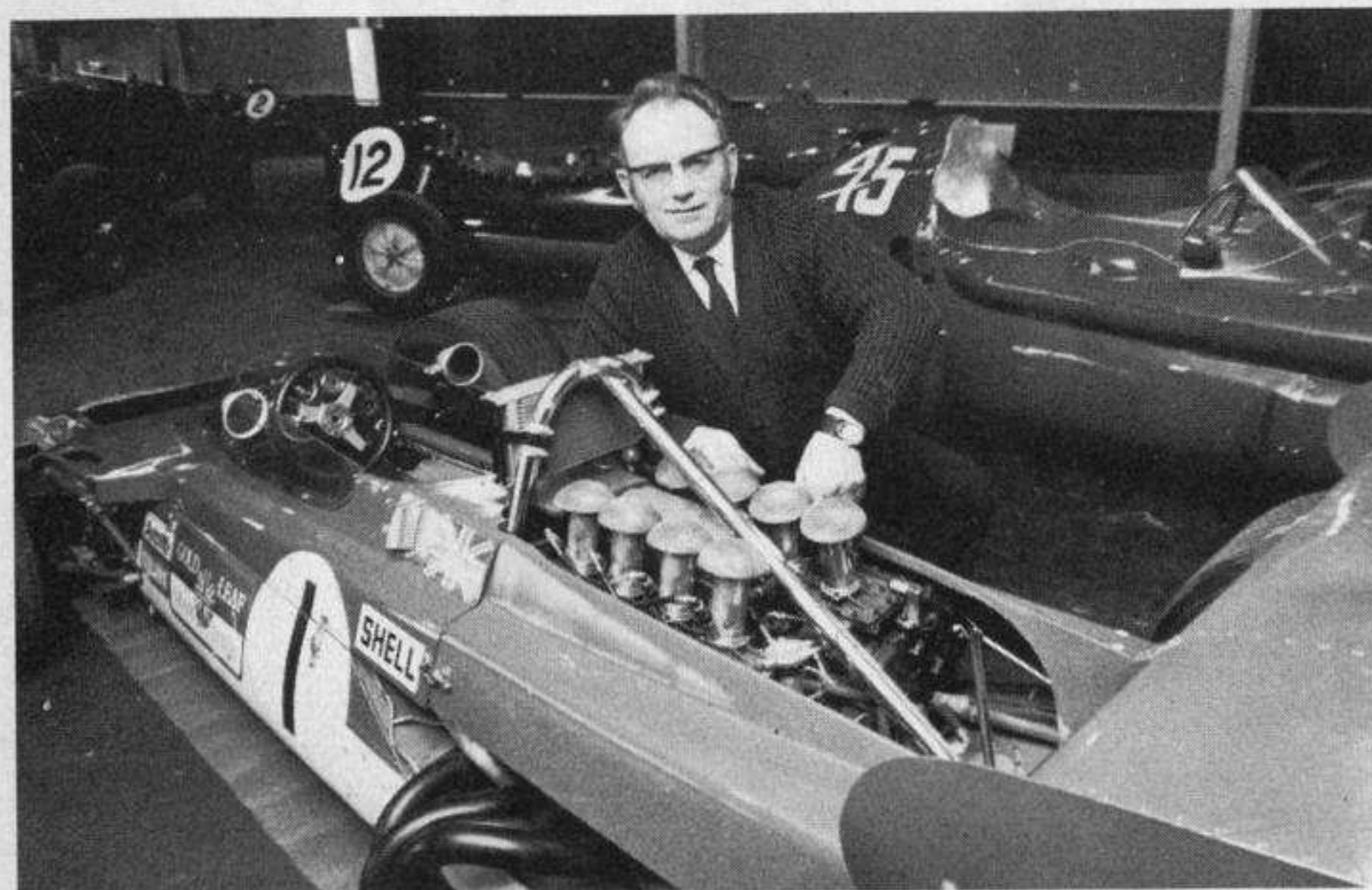
Il museo ospita anche due Porsche «pure», una delle quali è l'unica con motore piatto grand prix che sia sopravvissuta fuori della Germania, mentre l'altra è la nota quattro cilindri di de Beaufort.

La raccolta comprende mol-



A destra, Tom Wheatcroft, collezionista di bolidi, fra i suoi migliori pezzi: eccolo accanto alla Lotus 63 a 4 ruote motrici, mentre era in atto la sistemazione delle sale

Sotto, la Cisitalia a trazione totale, una delle più interessanti vetture di tutti i tempi, un bellissimo esempio di quella che è la vera « arte » del restauro automobilistico



ti primi esemplari di varie Case, fra gli altri le prime vere grand prix costruite da Lotus, Brabham, Lola, March e Eagle (e perfino Bellasi). Poi sei BRM, una P25 con motore anteriore, di due litri e mezzo, una P48 con motore posteriore di due litri e mezzo, una P56 di un litro e mezzo, con « scarico verticale », e una più moderna P261, poi la P67 e una H-16 P83. Quindi sei Lotus, che vanno dalla 16 con motore anteriore del 1958 alla 18 di Rob Walker, con la quale Moss vinse i grandi premi di Monaco e di Germania nel 1961, a una 21, alla 49 di Rob Walker che Siffert portò alla vittoria nel GP d'Inghilterra del 1969 e, per finire, a un modello con trazione sulle quattro ruote.

Seguono una TecMec Maserati F415, una Brabham BT 26A, due Cooper (una di un litro e mezzo, l'altra di due

litri e mezzo) una deliziosa « voiturette » Simca Gordini, una Ferrari 500, una Lola Mk 4, una Maserati 250F — naturalmente! — la Derby Maserati, una delle Osca GP di quattro litri e mezzo dei fratelli Maserati, una Alta GP, una Frazer-Nash del 1935, una Vanwall, una Maserati 4CLT-48, una Aston Martin DBR4/250, una Bugatti T51, una Connaught tipo A e la prima di tutte le ERA, la R1A. C'è poi una nota vettura azzurra, la Tyrrell 003 con la quale Stewart ha vinto otto gran premi.

Alcune fra le vetture, tra le quali la Tyrrell e una Lago-Talbot grand prix del 1948, sono state imprestate al museo.

Benché ci sia una maggioranza di monoposto, non mancano una o due vetture notevoli di altro tipo, che sono esposte separatamente. Ci sono la sempre velocissima

Bentley (una otto litri con doppio compressore), poi una Cottin-Desgouttes del 1911, la Sunbeam Tiger del 1926 — l'ultima vettura da corsa che abbia mai infranto il record di velocità su terra — e un coupé Mercedes Benz 300 SLR che non ha mai corso; fu costruito per Moss, che avrebbe dovuto pilotarlo nella Carrera Panamericana del 1955, che non fu poi effettuata.

Altre vetture sono ancora in fase di restauro e si passa dalla Ferrari, che diede inizio alla collezione, alle Cooper 500 e a una Stanguellini Formula junior. Tutte le vetture esposte sono per quanto possibile originali, oppure restaurate per tornare com'erano in passato, e in perfetto stato. Wheatcroft impiega nove persone per svolgere i restauri, compreso uno specialista in pannelli che deve essere un grande artigiano. Inoltre quasi tutte le vetture funzionano

e nei giorni in cui il museo sarà aperto verranno fatte girare sul circuito.

Il museo è ancora incompleto, per quanto riguarda piccoli particolari, ma le vetture che contano ci sono e possono essere viste. Il pubblico dispone soltanto di un bar-tavola fredda per ora, perché l'aereo Comet, che sarà il ristorante, deve ancora essere trainato dal vicino aeroporto. Il biglietto d'ingresso costa una sterlina (circa L. 1.400), quindi è costoso, in paragone con gli altri musei inglesi, però vale ogni lira spesa. L'accesso al museo è facile, da Londra si prende l'autostrada M 1, verso nord, per circa km 180, poi si volta al cartello che indica la strada per l'aeroporto di Derby.

Ci rendiamo conto che questo nostro servizio è, tutto sommato, un « freddo » elenco di vetture, ma non vogliamo dimenticare il lato umano che si cela dietro l'iniziativa. Non è dato a tutti di potere concretare un sogno, ma Wheatcroft ci è riuscito e sarebbe necessario vedere le cinquanta vetture attualmente esposte (e non soltanto leggerne la descrizione) per capire e apprezzare l'immane compito che Tom si è imposto, ammirando anche il risultato delle sue fatiche.

La perfezione dei restauri suscita forse l'unica critica: le vetture sono, appunto, troppo perfette in ogni minimo particolare e viene fatto di dirsi che, ai loro tempi, quando correvano sui circuiti, dovevano certamente avere « cicatrici », da ammaccature, a graffi, a macchie causate dal lubrificante. Questo non significa, però, che si tratti di oggetti senza vita, tanto è vero che, come già dicemmo, le rivedremo gareggiare.

Dopo questa occhiata panoramica, un parere personale: secondo noi il più notevole esempio di restauro è rappresentato alla BRM P25 di due litri e mezzo, la vettura con cui Herrmann ebbe lo spettacolare incidente all'Avus nel 1969. Chi non ricorda la famosa fotografia della vettura che volava in aria, sopra la testa di Herrmann, può vederla riprodotta sulla parete, dietro la macchina, nella foto che pubblichiamo.

Passando ora al futuro circuito, i lavori sono stati ritardati da problemi connessi con i permessi necessari, però, caso unico in Inghilterra, gli abitanti del luogo appoggiano validamente l'iniziativa. Attualmente uno degli scogli principali consiste nel fatto che boxes e tribune d'onore sarebbero proprio sotto a un « corridoio aereo » del vicino aeroporto. D'altro canto non esitiamo a credere che Wheatcroft sarebbe pronto a com-

prare l'aeroporto, se dovesse bloccargli i lavori per troppo tempo! Quale che sia il risultato delle tattiche burocratiche ritardatrici, si è già svolto molto lavoro sul circuito.

Non segue fedelmente ogni tratto di quello di un tempo (né GPDA, né CSI, né RAC, né nessun altro ente a cui si possa pensare, ammetterebbero che un circuito si snodi sotto un ponte largo quattro metri, per esempio) però sono stati ripresi dei lunghi rettili della vecchia pista, la lunghezza del giro sarà di km 4 e ci saranno un'lungo, veloce rettilo, una sezione tortuosa in discesa, in mezzo ai boschi, che arriverà a valle, poi una salita nella parte posteriore, con curve veloci. In complesso sarà un « misto-veloce » che renderà le gare interessanti e competitive. Oltre a essere un buon circuito per i piloti, ha tutte le premesse per diventare anche una pista che piacerà molto al pubblico, fatto abbastanza raro in Inghilterra.

Ci saranno inoltre molti concetti moderni. Tom Wheatcroft è un uomo che preferisce le uscite di sicurezza alle barriere, quando è possibile, e su tutto il percorso si disporrà di tubature per i liquidi anti-incendio, sicché in qualsiasi punto ci saranno ampie agevolazioni per combattere il fuoco, aprendo semplicemente un rubinetto. Abolite le sciocchezze antiquate, come i mezzi veloci per arrivare sul luogo dell'incidente!

Nelle giornate di gara la pressione del sistema anti-incendio verrà mantenuta da motori di vecchie pompe (« Perché lasciarle in capannoni? — dice Wheatcroft. — La gente si diventerà, a vederle. ») A questo proposito, non bisogna pensare che « vecchie pompe » significhi mancanza di efficienza. Come sa chiunque abbia assistito a corse in Inghilterra, si tratta di un macchinario efficientissimo.

Attualmente c'è già molto da vedere, per quanto riguarda il nuovo circuito. Fin'ora il lavoro si è concentrato soprattutto sulle cose più essenziali, per cui si può già girare alla meglio sulla pista ingombra di sassi, che sarà un circuito di prim'ordine l'anno prossimo, giudicando dalla decisione dimostrata da Wheatcroft nel completare il suo museo. Personalmente, non vediamo l'ora che sia pronto e che si possa assistere alle gare che verranno organizzate perché, con tutto il rispetto dovuto a circuiti come quello del Ricard, Donington promette di essere una delle più belle cose che si siano viste nel mondo europeo delle corse da molti anni.

David Hodges

Peter Gethin ha vinto la Corsa dei Campioni forse anche perché ha riverniciato il suo casco inserendovi due pescecani (Peter è dei pesci), ed ogni riferimento a Stanley e Taylor, suoi ex boss è forse casuale...

In basso, la Chevron B24 di Gethin davanti alla McLaren-Yardley di Hulme

LONDRA - Ormai è diventata più o meno un'abitudine scrivere un commento post-gara sulle competizioni più importanti, ma nel caso della Corsa dei Campioni dobbiamo confessare di essere imbarazzati al pensiero di fornire una valutazione veramente imparziale, dato che la straordinaria manifestazione sfida il giudizio logico. Negli ultimi decenni abbiamo assistito a numerose corse, ma non ne ricordiamo nessuna che avesse una così continua atmosfera di suspense, insomma un'atmosfera che induceva a chiedersi di continuo «e adesso, che cosa può ancora succedere?». A momenti, sembrava di non vivere un avvenimento vero, ma piuttosto un racconto nato dalla fantasia, quando i giornalisti si guardavano e dicevano scherzosamente: «Sai chi vincerà? Gethin. O Hunt. O Trimmer». Beh, la prima previsione ha colto nel segno. La seconda avrebbe potuto avverarsi. E dire che erano in gara squadre grand prix di primo piano. Incredibile.

I duelli son stati pochi, spesso s'erano lunghi varchi fra le vetture in pista, e il pilota arrivato sesto ha fatto due soste al box per questioni riguardanti i pneumatici. A una prima lettura del servizio, potrebbe venire fatto di pensare che si è trattato di una gara molto monotona! Dubito invece che una sola persona, fra il pubblico, sia andato via senza pensare di avere speso bene i soldi per il biglietto. Può darsi che alcuni abbiano poi cambiato un poco idea, mentre lottavano per reincasare, perché gli ingorghi nel traffico sono stati spaventosi. Per la prima volta si è usato l'altoparlante del circuito per cercare di controllare la folla, per chiedere alla gente di circolare attorno al circuito in modo che altri potessero vedere.

Mentre la logica si affloscia, torniamo con la mente a qualche aspetto isolato della gara. La vittoria di Gethin è stata fortunata, su questo non c'è dubbio. D'altro canto non si devono sottovalutare le sue prestazioni, perché la Chevron non è mai stata al di fuori della battaglia, e Peter l'ha sempre mantenuta in buona posizione per sfruttare qualsiasi momento infelice dei leaders... ed erano parecchi. Alla Chevron regnava naturalmente l'euforia e nell'ultimo momento in cui si è visto, Graham White era occupato a fare calcoli per l'inatteso colpo di fortuna finanziario.

Un pilota che ha fatto veramente buona impressione è stato Lauda, fuori di sé per la gioia di essere in prima fila nello schieramento (benché, come altri, fosse un poco avvilito quando ha saputo i tempi sul giro pre-gara delle Lotus). Nelle prime fasi ha



tenuto il passo con Beltoise, apparentemente senza difficoltà. Schuppan «serviva» la BRM come aveva fatto due volte lo scorso anno, prima di urtare, e ci chiediamo se il povero Vern verrà scacciato. Ha raccontato che Stanley gli aveva detto in tono pomposo: «Piloterai una delle mie vetture a Brands Hatch. Ti dò un buon motore e lo rivoglio intero». Be', nell'urto il motore non ha subito danni...

Parlando della sua partenza, Emerson ci ha detto: «Partenza orrida... ma già, io non so mai partire bene». Ha aggiunto in tono scherzoso: «Ho pensato di partire prima degli altri... mi sembrava una buona idea, dato che ero in quarta fila». Serio, ha poi continuato: «Ho creduto che lo starter stesse per abbassare la bandiera, ma sembrava che esitasse». Del resto Hailwood ha avuto la stessa impressione — in effetti metà

dei piloti sullo schieramento procedeva lentissimamente — eppure quello starter ha dato il via a infinite gare a Brands Hatch, generalmente in modo impeccabile.

Ripensando alla partenza, riteniamo che il pasticcio sia cominciato con le due Lotus che emettevano vapore. Avanzavano come lumache e forse questo fatto — oltre alle nuvole di vapore — ha distratto lo starter per una frazione di secondo. Riflettendo sulla sequenza degli avvenimenti — siamo onesti, la nostra attenzione era accentrata su Peterson e da vicino è difficile tenere d'occhio un intero, lungo schieramento — pare che Hill stesse cercando di passare il «pigro» Scheckter ed è stato urtato posteriormente, probabilmente da Pilette. Naturalmente la BT37 ha fatto un balzo proprio davanti a Scheckter, che è andato sull'erba per evitarla, si è poi ripreso ed è ripartito.

Cronaca di un fatto «storico»

Brands Hatch 18 marzo '73

La svolta 5000

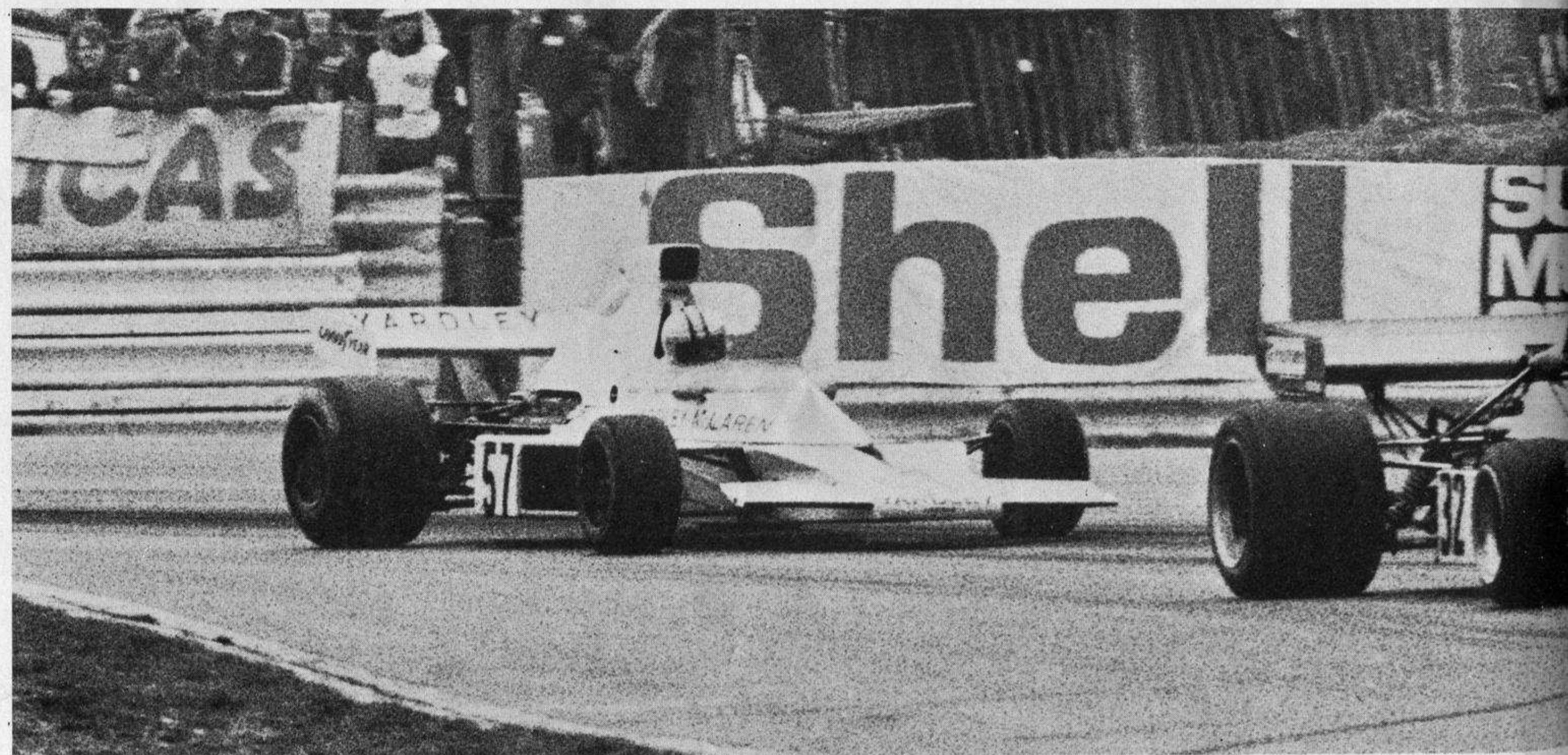
L'epidemia di forature non può essere spiegata limitandosi a dire «si era a Brands Hatch». Dopo le prove ufficiali molti addetti alla pista la percorrevano ripulendo meticolosamente ogni metro e i commissari, dopo ogni una delle gare di contorno, erano indaffarati con scope alle curve.

In queste gare di contorno (Formula Ford, Formula Atlantic e Corsa delle Celebrità) non si sono verificate molte forature, fra parentesi. Forse, per quanto riguarda le vetture di F. 1 e di F. 5000, potrebbe essere più esatto parlare di pneumatici sgonfiati, anziché forati. Non si può escludere che i pneumatici si siano sgonfiati per via del «pestagio» di queste vetture più pesanti e più potenti, sulle «gobbe» del circuito.

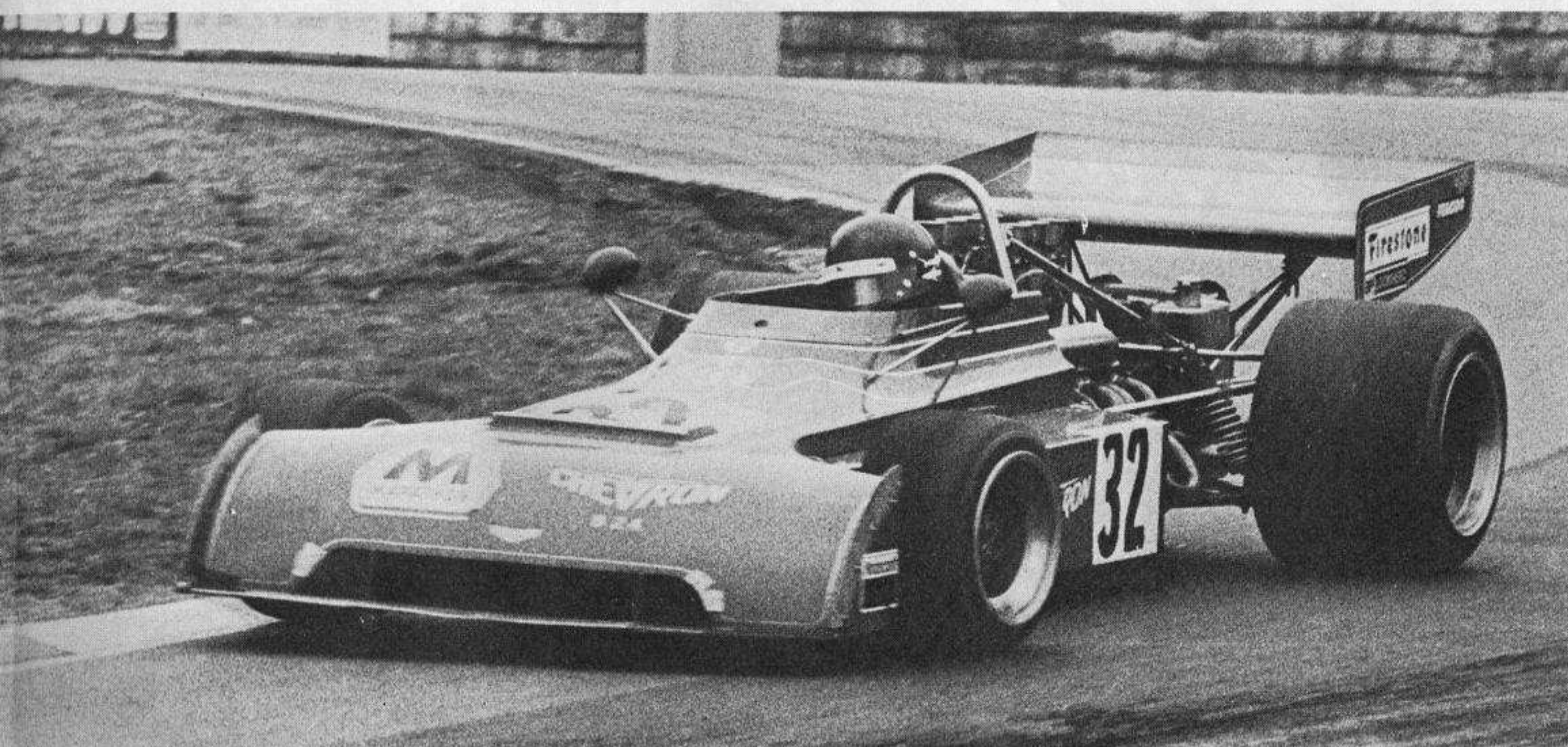
Al team Lotus regnava un inconsueto stato di confusione. Il programma di lavoro era in gran ritardo, sicché quando le vetture sono arriva-

te a Brands Hatch non si erano potute collaudare le modifiche apportate alla sospensione anteriore e, in loco, è stato chiaro che non andavano bene. Per questo, durante la notte, si sono dovute ricostruire le vetture e il mattino della gara il team, generalmente efficiente, si è trovato a dovere chiedere in prestito attrezzi ai boxes delle altre squadre. Poi si è visto l'inconsueto spettacolo, rappresentato da due vetture nero e oro che sullo schieramento parevano imitare locomotive...

Fin'ora l'incidente occorso a Watson non è stato spiegato. Il giro prima che accadesse, dalla parte posteriore della vettura usciva del liquido e questo potrebbe, o non potrebbe, avere avuto a che fare con l'incidente. I segni lasciati dai freni della vettura sulla pista erano assolutamente dritti, mentre in quel momento il pilota avrebbe dovuto gira-



Sotto, a sinistra Peter Gethin impegnato nella Corsa dei Campioni, dove con la sua F. 5000 è riuscito a battere le migliori F. 1, un avvenimento storico. A destra, Chay Blyth, l'uomo che ha attraversato l'Atlantico a remi, ha vinto la « Celebrity Race » a Brands Hatch, con le Ford Consul. Eccolo con il suo « maestro », Graham Hill



re per abbordare la curva; inoltre erano piuttosto lievi, non grandi strisce nere come sarebbe stato prevedibile. Purtroppo il muso della vettura si è parzialmente incastrato sotto la barriera Armco e non è la prima volta che succede una cosa simile, su qualche circuito. Gli esperti sulla sicurezza dovrebbero forse rimettersi all'opera?

Hulme non sembrava assolutamente nello stato d'animo adatto per gareggiare, non prevedeva di concludere niente, eppure ha condotto in gara. Hailwood non era soddisfatto della sua vettura (quella che si vide a Monza lo scorso anno) e neppure del motore, eppure ha condotto. Anche se la macchina non è rimasta distrutta, il danno ha però ridotto a zero lo « stock » delle Surtees F. 1 e « Big John » era tutt'altro che contento. A quanto pare, però il team prevede di avere due vetture nuove pronte per la corsa di Silverstone.

Accennando alle altre vetture, Hill ha osservato: « La Shadow è tornata dal Sud Africa con un elenco di circa 40 modifiche da apportare ». Adesso pare assai improbabile che si veda la nuova JPS F. 1 prima della seconda metà della stagione ed è decisamente possibile che le 72 modifiche debbano venire utilizzate per lo meno fino al termine della stagione europea.

Mentre guardava una esibizione di paracadutisti (quante cose in un giorno!) Fittipaldi ha detto che sta prendendo lezioni per pilotare aerei, aggiungendo: « Voglio anche imparare a fare il paracadutista, dato che volo spesso con Chapman! ».

Torniamo alle corse. La « brigata » della F. 5000 ha avuto un misto di sfortuna e di fortuna. Nell'attuale situazione si direbbe che siano stati i piloti che si erano rivolti a Derek Bennet per le loro vetture 1973 a fare la scelta migliore: le Chevron hanno occupato il 1., il 5. e l'11. posto nella Corsa dei Campioni, il 1., il 3., il 4. e l'11. nel precedente Trofeo Rothmans (strana coincidenza, l'americano Bob Brown si è piazzato undicesimo in entrambe le gare).

La Lola T330 è, tutto sommato, un po' un enigma; non ha dato l'impressione di essere migliorata un poco, da quando apparve per la prima volta lo scorso anno. Nessuno nega che Eric Broadley sia un ottimo progettista (si dimentica troppo spesso che progettò quella che fu poi nota come la « sospensione Chapman », tanti anni fa) e la Casa è giustamente orgogliosa del suo lavoro. D'altro canto si direbbe che si accontenti di consegnare una vettura basilamente soddisfacente, lasciando poi che sia il cliente ad occuparsi della messa a punto, con un minimo di assistenza. D'accordo, le T292 si sono piazzate prima e terza in Giappone, ultimamente, e le T330 hanno occupato il se-

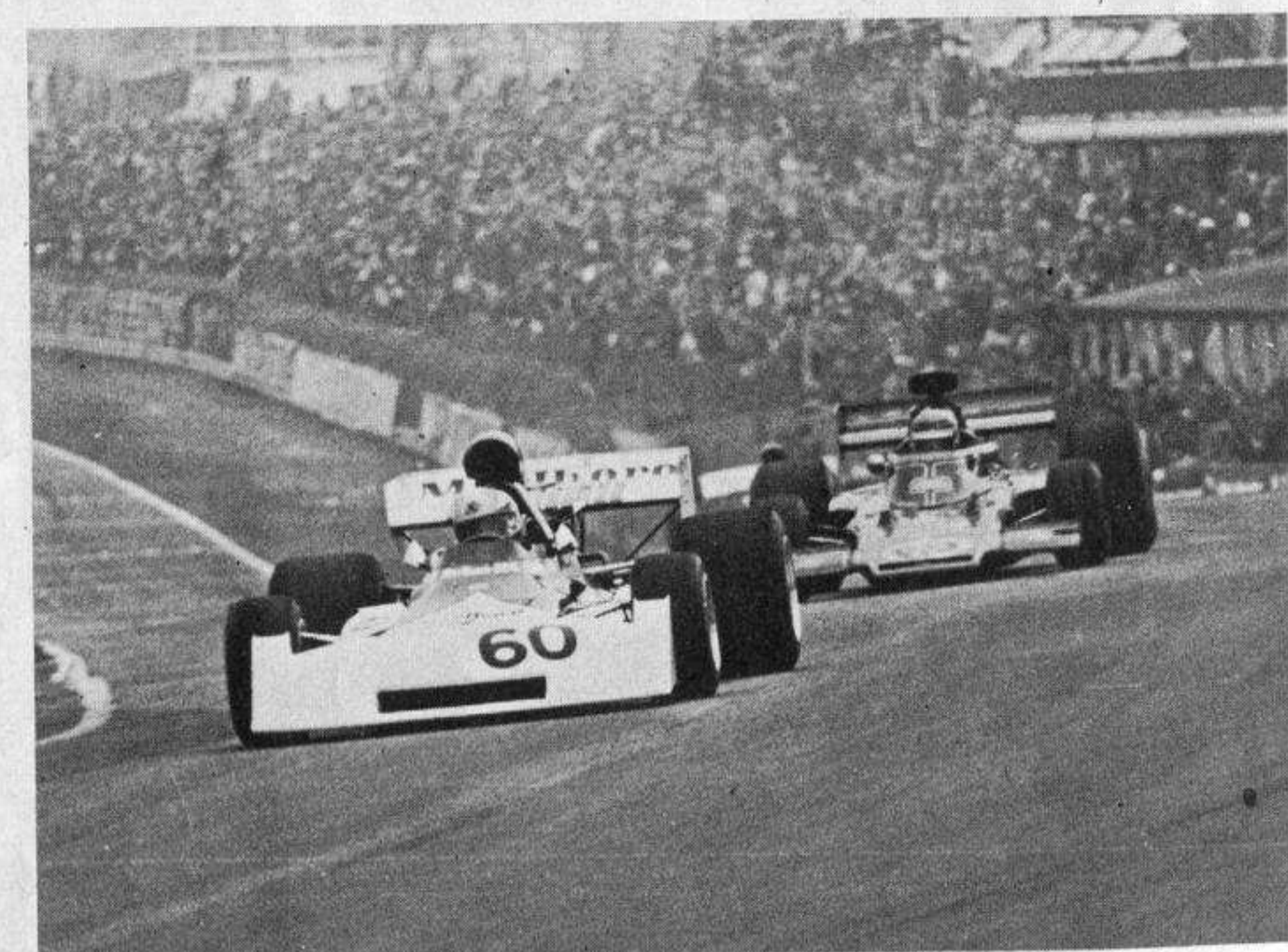
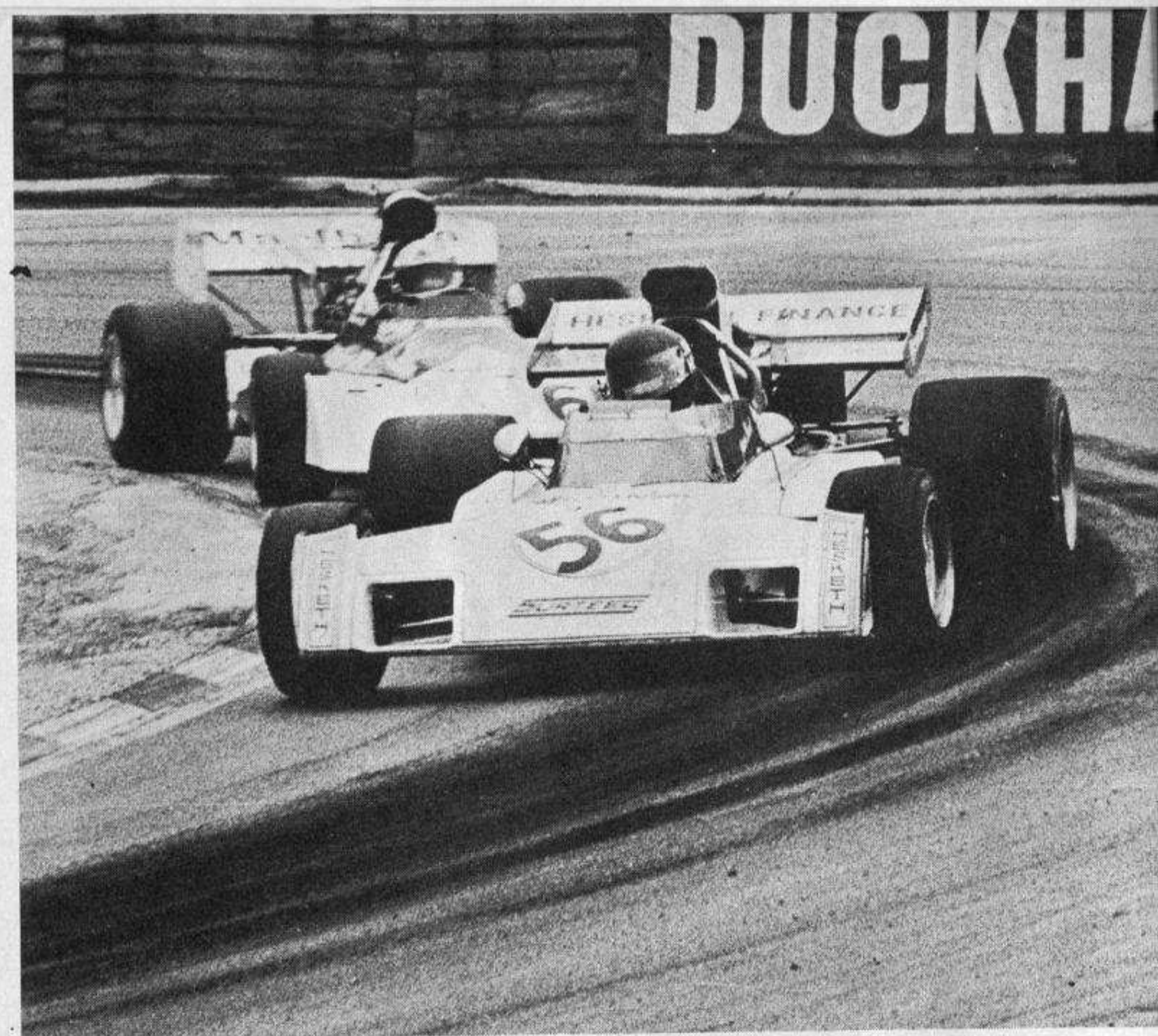
condo, il quinto, il sesto e l'ottavo posto nel Trofeo Rothmans, ma i contrasti nella maneggevolezza delle Lola erano sorprendenti, anche fra le due vetture del Team Hogan: in quella di Lunger, ottima, in quella di Hobbs pessima.

La Trojan non può essere valutata basandosi sui risultati. Nessuna delle vetture ha portato a termine la Corsa dei Campioni. Quella ufficiale, pilotata da Holland, è sembrata infinitamente superiore alle altre due e Tauranac passava dall'una all'altra, al box, cercando di colmare la totale mancanza di contatti fra Casa e Clienti.

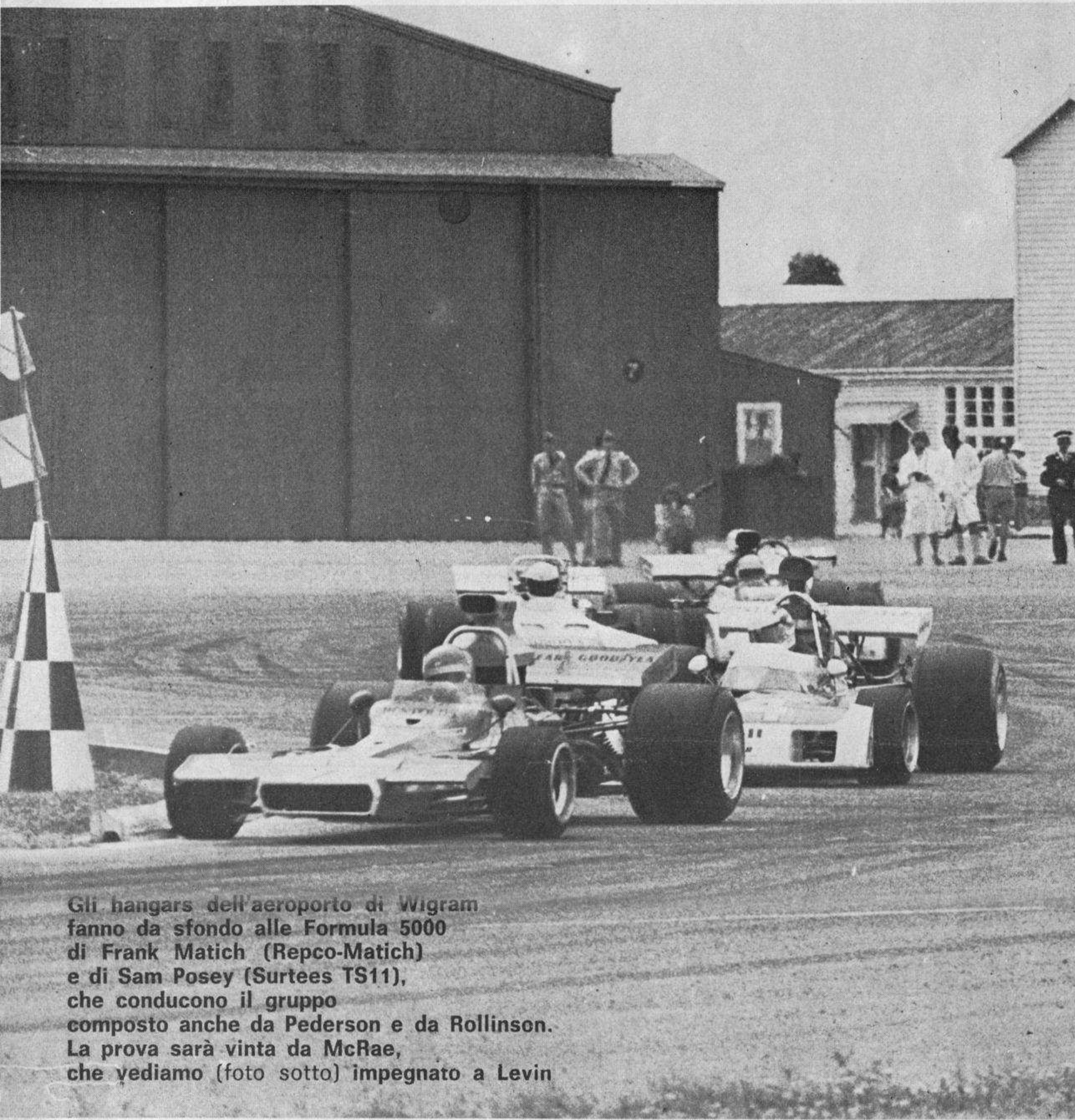
D'un tratto si è visto il campione della Tasmania, McRae, degradato a concorrente che gareggiava lontano dai leaders, anche se ha tentato con tutte le sue forze, nella Corsa dei Campioni, ed è riuscito a risalire fino all'ottavo posto, prima che il motore lo tradisse. In questo momento McRae spreca troppo tempo a « ginguillarsi » per tentare di apportare migliorie alle sue vetture, ma è indubbio che prima o poi lo rivedremo nei gruppi di testa. La McLaren, che in passato imponeva il ritmo a una gara, è adesso completamente fuori scena e non è facile pensare che una Surtees possa di nuovo apparire fra i leaders, finché non arriverà la promessa nuova vettura.

Parlando dei piloti (lasciando a parte Peter Gethin) Brett Lunger, disponendo di una buona vettura, ha fatto vedere come mai si è messo tanto in luce nelle gare americane di F. 5000, mentre Tony Dean sembra avere dato inizio a una vita nuova e Guy Edwards ha dimostrato di essere una degna aggiunta alle fila dei piloti di F. 5000. Molti fra i conduttori che avevano intenzione di partecipare soltanto alla serie americana, ora ci stanno ripensando e alcuni, come Lunger, hanno deciso di prendere parte ad entrambi i campionati.

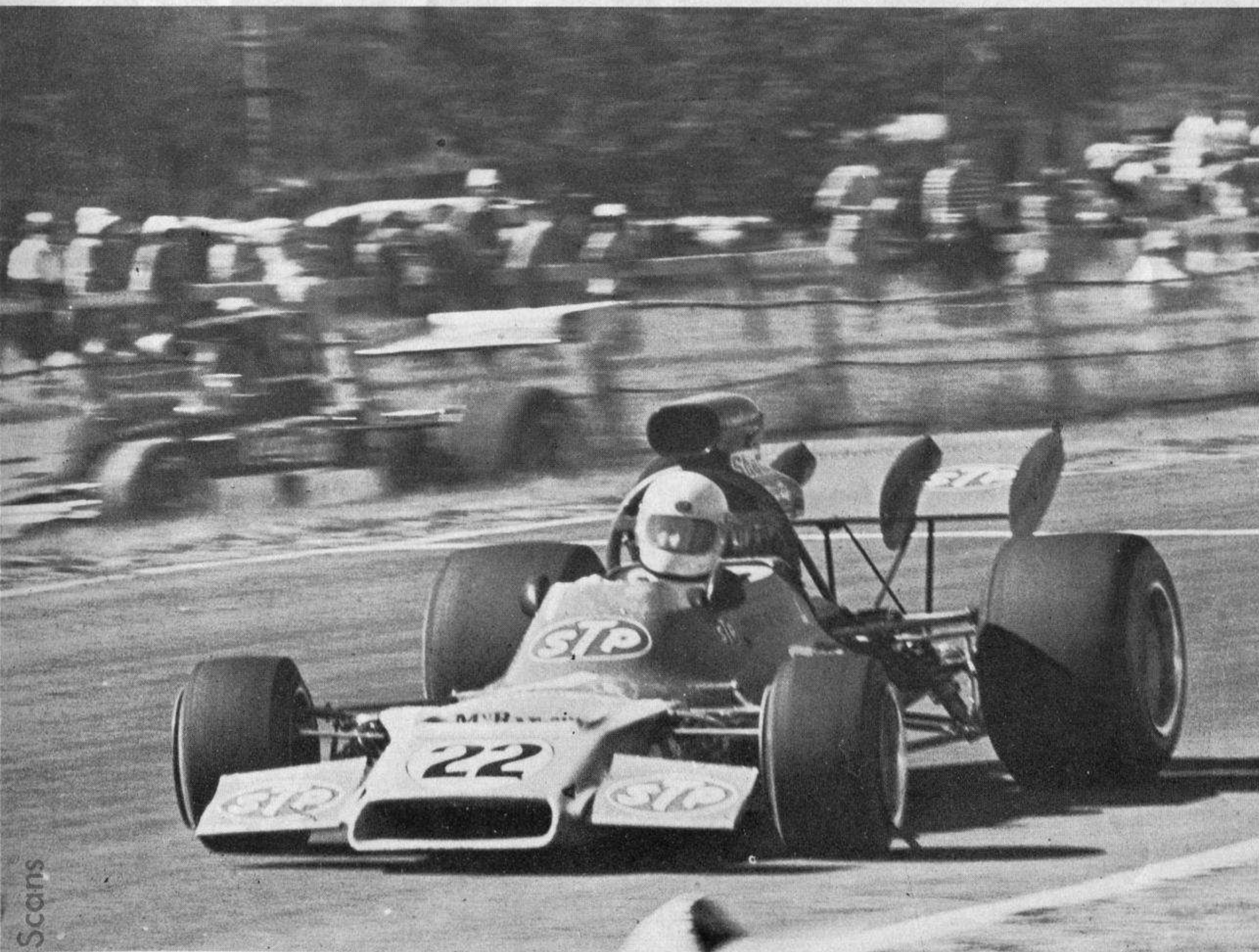
d. h.



In alto, James Hunt con la Surtees davanti alla BRM-Marlboro di Beltoise. Hunt alla Corsa dei Campioni per poco non strappava il secondo posto a Hulme. Qui sopra, il leader della prima parte della gara, Beltoise, qui davanti alla Lotus-JPS di Ronnie Peterson. Gli altri sono lontani, « bloccati » da Fittipaldi



Gli hangars dell'aeroporto di Wigram fanno da sfondo alle Formula 5000 di Frank Match (Repco-Match) e di Sam Posey (Surtees TS11), che conducono il gruppo composto anche da Pederson e da Rollinson. La prova sarà vinta da McRae, che vediamo (foto sotto) impegnato a Levin



All'ombra di McRAE

i conti in tasca

alla TASMANIA CUP

Prova per
prova la
coppa
TASMANIA
1973

	G.P. Nuova Zelanda 6/1	Corsa a Levin 13/1	Lady Wigram Trophy 20/1	Teretonga 28/1	Surfers Paradise 4/2	Warwick Farm 11/2	Sandown Park 18/2	Adelaide 25/2	Totale
McRae (McRae Chevrolet)	3	9	9	—	6	4	9	—	40
McCormack (Elfin Repco)	9	—	—	3	1	1	6	9	29
Match (Match Repco)	—	6	3	—	9	6	3	—	27
Thompson (Chevron)	4	—	4	1	—	9	—	4	22
Rollinson (McRae Chev.)	6	—	—	9	—	—	—	6	21
M. Stewart (Lola T330)	—	—	—	4	4	2	4	3	17
Brown (Lola T300)	—	4	6	—	—	—	—	—	10
Posey (Surtees TS11)	—	—	—	6	2	—	1	—	9
Walker (Match Repco)	—	—	—	—	3	3	2	—	8
Oxton (Begg Chevy)	—	2	2	—	—	—	—	—	4
Bartlett (Lola T300)	—	3	—	—	—	—	—	—	3
Pederson (Begg Chev.)	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Dunlop (McRae Chevy)	—	1	1	—	—	—	—	—	2
Takahara (Brabh. BT36)	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Cooper (Elfin)	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Smith (March 722)	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Keen (Elfin)	—	—	—	—	—	—	—	1	1

Spettato

E escluso che si possa dire che è stata una mediocre Coppa Tasmania. Infatti non lo è stata. Anzi, tutto considerato, si è trattato di una serie meledettamente buona, in cui si sono visti molti bravi piloti. Si potrebbe anche dire che è diventata una delle più grandi «livellatrici» di tutte le serie di F. 5000. Chi ha fama di «grande» non può vivere sugli allori, chi è sottovalutato ha la possibilità di buttarsi nella mischia e di crearsi una reputazione, in un modo o nell'altro.

Dal punto di vista statistico sono state otto settimane interessanti, anche se indubbiamente alcuni concorrenti, soprattutto quelli che venivano da lontano, le avranno trovate un poco costose. I seguenti piloti sono quelli che hanno ottenuto premi, avendo coperto un numero sufficiente di giri per avere diritto a riceverli: McRae, McCormack, Match, Thompson, Rollinson, Stewart, Posey, Bartlett, Brown, Walker e Takahara.

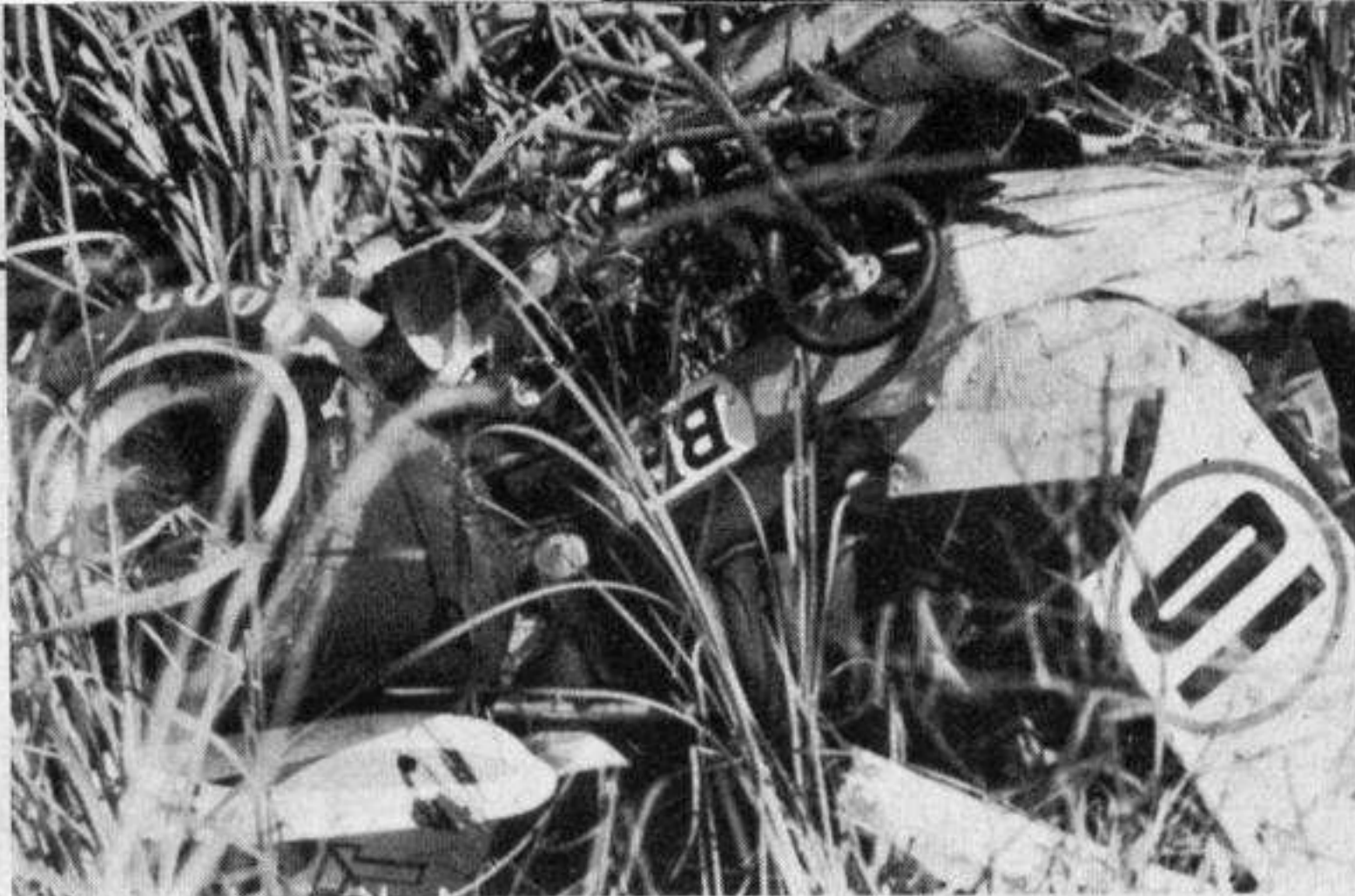
Questi undici primattori, in fatto di dollari intascati, dimostrano che ci si deve mettere in luce in ogni prova per ottenere un ragionevole utile nel corso delle otto settimane. Walker ha partecipato soltanto a quattro delle otto corse, tenendo così le spese al minimo, ma alla conclusione ha avuto soltanto cento dollari meno di Bartlett, che aveva gareggiato in tutte otto. Il loro risultato finale è stato identico: Bartlett con sei su otto e Walker con tre su quattro, ma Bartlett avrà speso più del doppio per correre nelle otto prove... probabilmente tre volte di più di quanto avrebbe fatto, partecipando soltanto alle quattro gare in Australia.

Quest'anno c'erano sei piloti d'oltremare, tre arrivati dall'Inghilterra (contando McRae come straniero), due dagli Stati Uniti (oltre McConnell, venuto dal Canada, ma rimasto per poco) e uno dal Giappone. Soltanto quattro sono rimasti fino all'ultima gara, intascano nelle ultime quattro quanto avevano guadagnato nelle prime quattro.

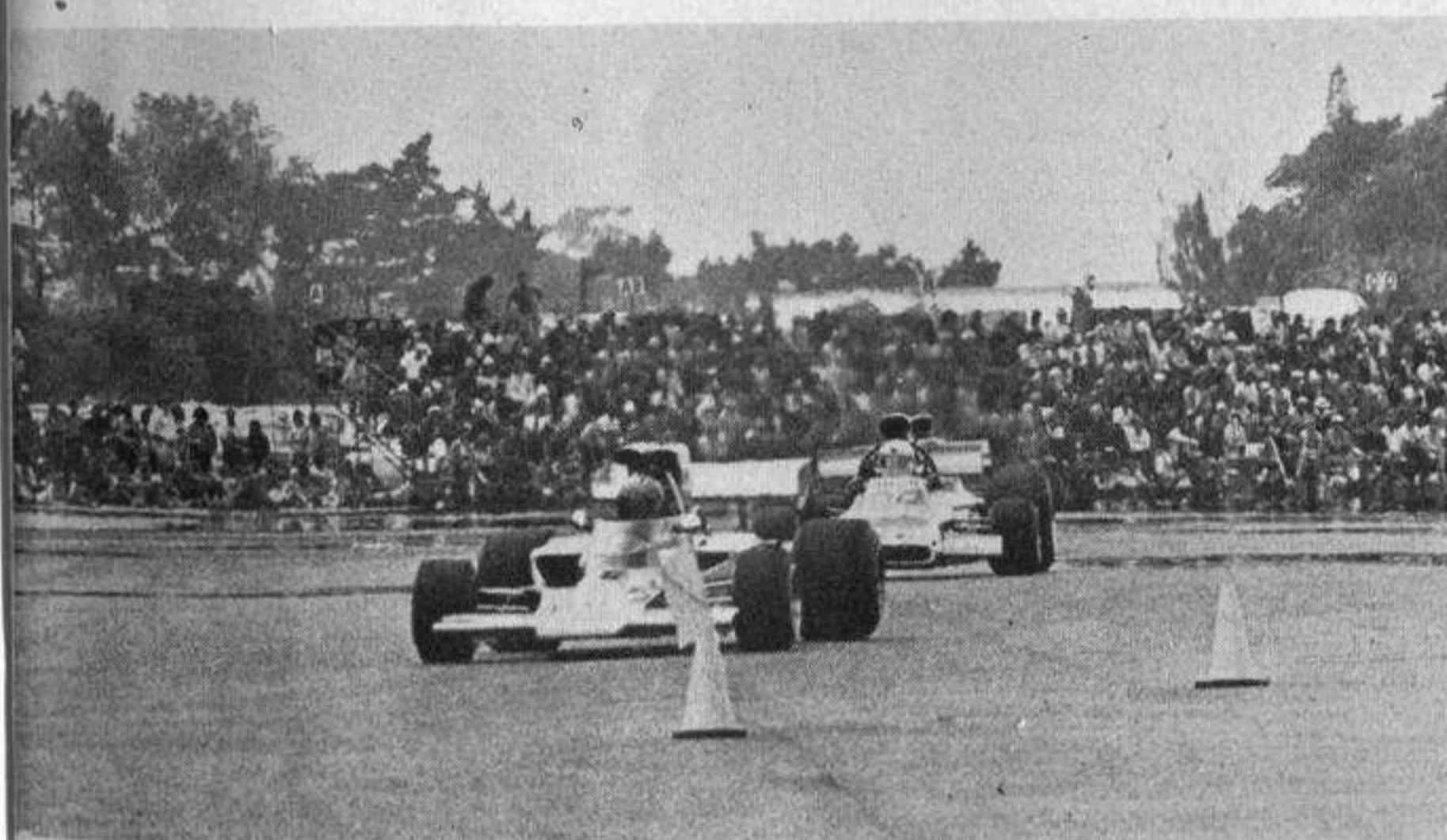
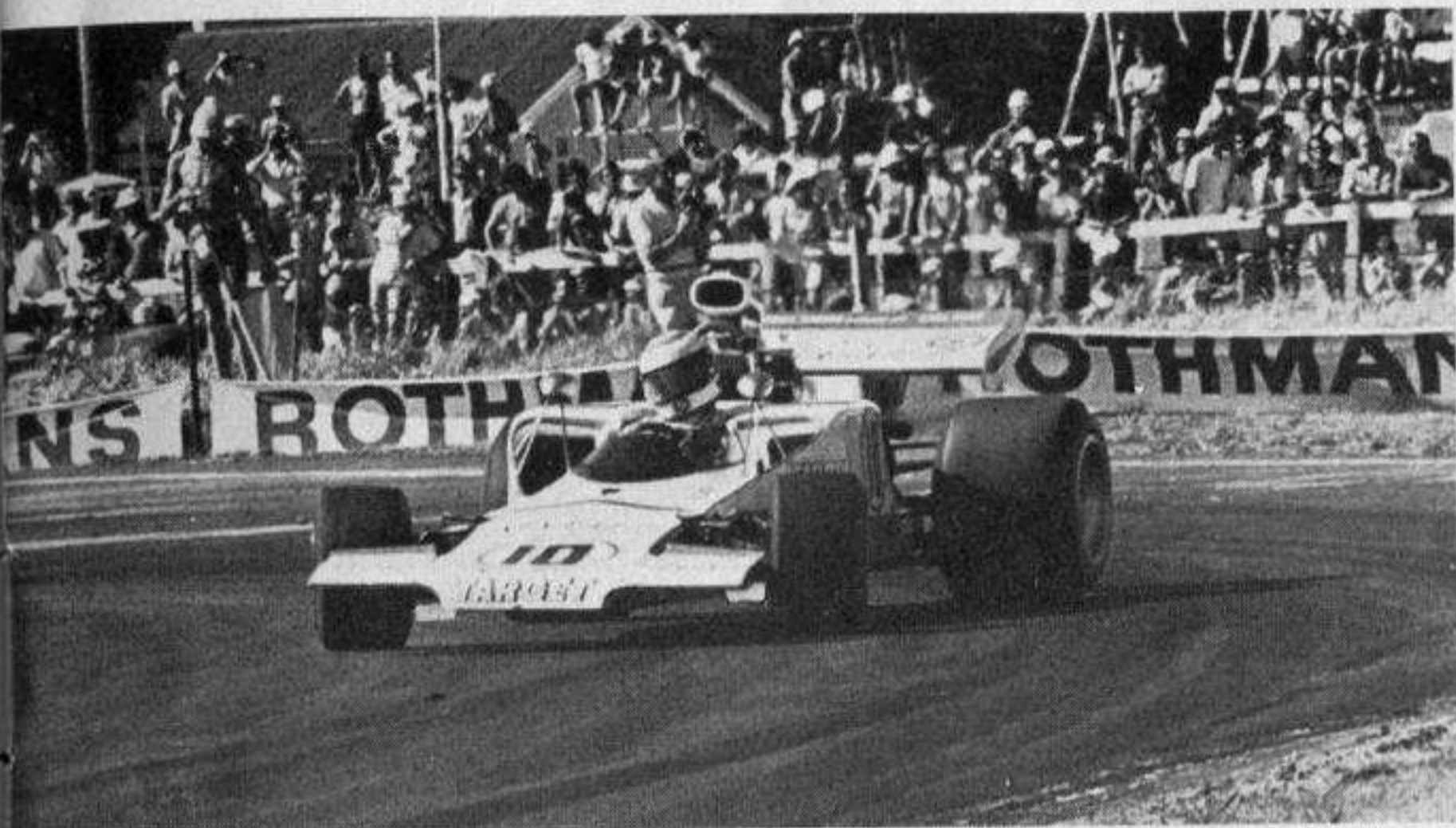
Anche se è difficile ottenere cifre esatte, quasi

Nella foto sotto, il giovane Warwick Brown, qui ritratto con la sua Lola T 300 a Levin, è stato la rivelazione della Coppa fino al suo brutto incidente al Surfers Paradise.

In basso, Max Stewart (Lola T 330) a Wigram ha comandato a lungo la corsa davanti a McRae prima di doversi ritirare



Sotto, Steve Thompson, con la Chevron B24, ha vinto la corsa di Warwick Farm, combattuta sotto una pioggia insistente. A sinistra, ecco come si è ridotta la Lola di Brown dopo la sua uscita di strada a 200 kmh. Il giovane di Sydney spera di tornare a gareggiare verso la fine della stagione



ri in più dollari in meno

tutti i circuiti hanno riferito che il numero degli spettatori paganti era assai superiore a quello dello scorso anno. Eccezione Warwick Farm, ove la pioggia aveva tenuto lontano il pubblico, anche se, considerando le spaventose condizioni del tempo, il numero degli spettatori era decisamente alto. Anche la corsa di Adelaide è stata un'eccezione, ma questa in senso buono, con 10.000 spettatori, cifra forse mai raggiunta dal giorno dell'inaugurazione del circuito.

La australiana Repco Engines deve sentirsi orgogliosa, per un secondo e un terzo posto nel punteggio della serie, considerato l'enorme peso dei Chevrolet puri in campo.

La Coppa Tasmania continua ad essere una delle serie del mondo più probanti e probabilmente anche la più costosa, per via dei trasferimenti necessari fra Nuova Zelanda e Australia. L'unica che si potrebbe paragonarle, sotto questo aspetto, è la serie Springbok in Sud Africa. Benché in questo caso le gare si svolgano tutte nel paese, richiedono viaggi abbastanza lunghi.

Attualmente, tuttavia, non pare esservi una via d'uscita per abbandonare la « formula » della Coppa, perché né Australia né Nuova Zelanda potrebbero affrontare una serie accorciata, di quattro sole gare, che non fornirebbe un montepremi adeguato per garantire la presenza di piloti di livello internazionale. Sembra però che per l'anno prossimo siano previsti alcuni cambiamenti, anche se per il momento non è chiaro di che cosa si tratti, e non lo sarà ancora per parecchi mesi. In ogni modo, piloti e concorrenti fanno pressioni per ottenere alcuni mutamenti nella graduatoria dei premi, nei metodi per decidere come debbano essere assegnati e nelle revisioni dei contratti, secondo i quali certi piloti si garantiscono una data cifra, sia che vincano sia che non vincano. Altri chiedono un miglioramento nell'attività di relazioni pubbliche e stampa (qui siamo compresi noi giornalisti), allo scopo di dare maggior rilievo alla

serie agli occhi del pubblico. Infatti, se c'è un settore in cui la Coppa Tasmania, nella sua veste di serie internazionale, è stata gravemente trascurata si tratta proprio di questo, perché gli occhi del mondo dovrebbero fissare Australia e Nuova Zelanda nei mesi di gennaio e di febbraio. Invece soltanto pochissime nazioni dimostrano interesse e lo fanno unicamente perché dispongono di uffici stampa sul luogo, per cui i servizi sono un lavoro di normale amministrazione, o se non altro un prolungamento di quello svolto per altre attività dell'anno. Una situazione, dunque, non adeguata all'importanza della manifestazione e i promotori della Coppa devono capire le pecche per due motivi: primo, potrebbe verificarsi un ampliamento della F. 5000, oltre i suoi attuali limiti e, in secondo luogo, la futura Pacific Series di F. 2 richiederà un servizio di stampa e di PR adeguato, se diventerà una « formula di prestigio », come continua a dire gente pratica di queste cose. Se i due paesi si ritroveranno ancora una volta in condizioni d'inferiorità — come accade da sei anni — potranno addebitare la colpa soltanto a loro stessi.

McRae si è dimostrato di nuovo indistruttibile quando era necessario esserlo, infallibile quando poteva permettersene il lusso. Come successe lo scorso anno, la prima e la quarta gara sono state veri disastri per lui, eppure si è ripreso, vincendo in Australia e ottenendo un numero sufficiente di secondi e terzi posti per tenere a bada il resto della « banda ». I piloti che hanno maggiormente sfiorato la vittoria sono stati quelli che hanno mancato una o due gare più di quanto abbia fatto McRae. Il neo-zelandese ha portato a termine sette delle otto prove, McCormack sei e Matich cinque, ma Matich e McCormack erano sempre fra i primi sei, quando sono arrivati al traguardo.

Con un poco di fortuna Rollinson avrebbe potuto fare meglio. Ha portato a termine soltanto tre delle otto gare, ottenendo un primo e due secondi posti, mentre suo cugino, Steve Thompson, ne

ha concluse sette su otto. Entrambi hanno dovuto lottare con seri problemi causati dai motori.

Pare indubbio che la serie di quest'anno suoni la campana a morto per le due litri contro le F. 5000. Ken Smith non è riuscito a stare al passo, Takahara altrettanto e Lawrence, apparso nella serie al quinto round, si è intascato soltanto poco meno di Takahara. I piloti delle due litri hanno occupato buoni posti in classifica soltanto due volte: Smith con un sesto posto nel G.P. di Nuova Zelanda, Takahara con un quinto a Teretonga.

I piloti stranieri hanno tutti elogiato la serie, però si ha l'impressione che la grande ospitalità della gente nei due paesi serva a mitigare un poco le pecche congenite nel lavoro promozionale. Per fortuna il mondo corsaiolo di queste due nazioni è privo dell'atteggiamento da « cane e gatto » così evidente in altri paesi e la cordialità che vi si trova deve certamente essere uno dei motivi per i quali quaggiù siamo tutti tanto apprezzati e stimati, perché Dio sa che piloti e concorrenti potrebbero trovare difetti a bizzeffe, più o meno in tutto! Nel montepremi, per esempio, nella eccessiva brevità delle prove, nei costi sempre crescenti per viaggi e alberghi, nelle formalità a malapena sopportabili alla dogana e nella severità per quanto riguarda importazione ed esportazione delle vetture.

Ciononostante, la Coppa Tasmania conserva un'ottima posizione nel mondo dello sport automobilistico. E' la prima serie dell'anno, vi partecipano piloti conosciuti in molti paesi e fornisce ai conduttori d'oltremare la possibilità di « scaldarsi », prima di affrontare le loro gare di F. 5000 della stagione. Inoltre, chi si reca in Nuova Zelanda e in Australia per la serie, dovrebbe abbonarsi alle pubblicazioni tipo « Playboy » che vi si stampano, perché anche in questo campo i due paesi possono andare a testa alta!

Thomas B. Floyd



LE CONFIDENZE

di Eoin S. YOUNG

sui retroscena
di APRILE

La ferrovia «sub» di LILLA ha... giovato alla MATRA?

LONDRA - Come per dimostrare che la sua vittoria a Le Mans, lo scorso anno, e il ritmo di Daytona non erano dei casi fortunati, la Matra ha ottenuto una netta vittoria nella gara sport di Vallelunga, spedendo i tecnici della Ferrari e della Gulf-Mirage ai loro tavoli da disegno, per tentare di trovare qualche rimedio! E' stato particolarmente irritante per Ferrari, che nella stagione scorsa aveva totalmente dominato le gare di lunga durata, vedersi superare dai francesi proprio di fronte all'eccitabile pubblico di casa. Nessuno ha mai accusato gli spettatori italiani di essere imparziali, infatti quando Cévert è arrivato al box con la prima Matra che fumava, lasciando così il comando della gara dopo 64 giri, è stato accolto da una vera ovazione da parte del pubblico balzato in piedi... ma l'ovazione era suscitata dal fatto che adesso la Matra era fuori gara e la Ferrari in testa! Altri applausi fragorosi, per Cévert, quando la Matra ha coperto un altro lento giro, per esalare poi l'ultimo respiro. Però ride bene chi ride ultimo e questo l'ha fatto François. Più tardi, mentre Pescarolo tallonava Schenken che era sulla Ferrari di testa, il silenzio fra il pubblico era quasi assordante. Le azioni di Schenken scendevano pesantemente fra gli spettatori,

che un'ora prima lo portavano alle stelle.

Perché questa improvvisa velocità della vettura francese? Liberata dal programma di F.1, che non serviva certamente a fare migliorare il lavoro di sviluppo né a tenere alto il morale, la Matra ha «estratto» 475 HP dal motore V12, ottenendo risultati di tutto rispetto, come quelli della Lotus '72 quando fece vedere che cosa voleva dire la trazione, a Zandvoort, nel 1970.

In complesso il team Matra adesso sembra un'organizzazione soddisfatta, e il maggior responsabile per lo stato d'animo del suo «reggimento» è il direttore del team, Gerard Ducarouge. Il direttore della squadra F.1, Bruno Morin, attualmente sta lavorando ad un progetto della Matra per costruire una ferrovia sotterranea a Lille, che parrebbe l'equivalente francese della Siberia. Corre voce che Ducarouge sarebbe stato chiamato a dirigere anche il team di F.1, se la Matra avesse continuato in questo campo.

Quasi a conferma dell'angoscia che regnava in seno alla squadra, Ferrari ha ordinato che si svolgesse una sessione di prove a Vallelunga il lunedì mattina, dopo la gara, e Pace è stato messo al timone, per cercare di trovare risposte a tanti quesiti, mentre i francesi tornavano a casa in volo...

Lo champagne dell'assicurazione per HAILWOOD

Mike Hailwood ha ricevuto gli elogi per il «salvataggio» di Regazzoni in Sud Africa con una scrollata di spalle e un sorrisetto tipici dell'uomo, ma mentre le lodi degli inglesi erano pacate, come sempre, gli italiani sono felici che «Mike the Bike» (Mike la Moto) abbia rischiato la pelle per estrarre Regazzoni — uno dei loro beniamini — dai rottami in fiamme. A Vallelunga i giornali riportavano il gesto di Mike e, poco prima che la gara avesse inizio, la folla gli ha rivolto uno speciale applauso.

Clay faceva la sua prima apparizione su una pista, dopo l'incidente, e Hailwood lo ha accolto in maniera particolarmente cordiale. Lo svizzero ha ancora la mano destra fasciata e dolente, ma a parte questo è pronto a ripartire all'attacco. Hailwood non gli ha detto che una società di assicurazioni gli ha telefonato per offrirgli champagne perché ha salvato dalle fiamme il loro cliente..... evitando così alla società una grossa spesa! «Clay avrebbe voluto una parte dello champagne — ha detto Mike — per cui ho pensato di tenere la cosa segreta.»



GORDINI
vende
... aria

Amedée Gordini (che vediamo nella foto sopra), una specie di Keith Duckworth, anche se i suoi successi sono meno evidenti, ha guadagnato più quattrini lontano dalle piste, di quanto abbia mai fatto quando dirigeva la sua squadra negli anni cinquanta. Giocando sulla fama di cui gode Gordini in Francia, la Renault «acquistò» il suo nome e le sue idee per una grossa somma che permise al vecchio di rilassarsi e di tornare al lavoro che gli piace: la progettazione di motori. Gordini è stato famoso per i suoi motori, che erano dei veri capolavori

anche se erogavano raramente un numero sufficiente di HP. Adesso ne ha progettato un altro, nella sua vecchia officina nei pressi della sede del Salone parigino, ma la modesta potenza di questo nuovo gruppo propulsore non creerà imbarazzi perché, al momento, Gordini si occupa senza volerlo di beni immobili. Ha infatti venduto lo «spazio aereo» al di sopra della sua officina alla Holyday Inn Corp. che intende costruire uno dei suoi motel-grattacieli, destinato al pubblico che va al Salone o ad altre mostre.

Quale parte dell'accordo, Gordini conserverà il seminterrato del nuovo edificio, come officina, e l'atrio del motel dovrà ospitare un piccolo museo permanente di vetture da corsa. Le prime a essere esposte saranno delle Gordini, abbastanza logico del resto.



Toh, chi si
rivede:
Jim HALL!

A proposito di F.5000, vediamo che il progettista della Chaparral, Jim Hall (foto sopra) è tornato per provare una delle due nuove Lola T330 che iscrive al campionato Lyggett & Myers, in società con Carl Haas, pilota Redman e Wisell. Hall fungerà da direttore tecnico del team, di cui Haas sarà direttore corsa. Hall ha provato la vettura sul Rattlesnake Raceway, la pista che lui stesso ha costruito nel Texas, e dopo ha osservato: «Direi che le nostre prove sono come quelle di tutti gli altri; abbiamo rilevato che c'è qualche problema nella vettura, però continuiamo a essere soddisfatti dell'attuale situazione.»

La finestra sul garage

Di questi tempi sono rari i nuovi libri sulle corse e, quando ci sono, non offrono

nulla di molto interessante. Il giornalista francese Jerard («Jabby») Crombac sta colmando questa lacuna, con un volume molto originale che prepara sulla stagione Grand Prix 1973. Ogni capitolo riguarda un team in particolare e Crombac viaggia e vive con la squadra per tutto il periodo della gara, intervistando piloti, progettisti, direttori di corsa e meccanici, riuscendo generalmente a penetrare il segreto del successo — o dell'insuccesso — del team. Ha accentrato la prima parte della stagione su Carlos Reutemann e il team Brabham in Argentina, su Emerson Fittipaldi e il team Lotus in Brasile, su Hulme e le McLaren in Sud Africa. Dopo che la «magia Lotus» delle prime due gare è parsa passare al team McLaren, durante le prove in Sud Africa, «Jabby» riferisce che le altre squadre pregavano di non dovere «fare la coda» per il loro capitolo!

Per capire perché prevedo che questo libro in particolare avrà successo, bisogna capire Crombac, che vive per vetture e corse con una passione che rasenta l'eccentricità. I suoi vicini lo ritengono indubbiamente un eccentrico. Vive in una fattoria a poco meno di cento chilometri da Parigi, con una moglie deliziosa, il suo bambino di quasi due anni Colin James (chiamato così per Chapman e per Clark) e con un cane battezzato... Lotus. La grande finestra nel salotto dei Crombac non dà su pacifici campi, fino a qualche fiume pieno di vino bianco secco. Guarda direttamente attraverso un garage riscaldato elettricamente, ove una gigantesca Hispano Suiza ha il posto d'onore. Per ottenere un effetto speciale, un riflettore punta sull'elegante emblema, la cicogna sul tappo del radiatore. Si deve riconoscere che è un po' diverso, da una fila di anatre in ceramica o sulle pareti!

«Jabby» è l'equivalente dell'inglese John Bolster e parla un inglese che imita quello del famoso scrittore umoristico Wodehouse, imparato probabilmente da Bolster che condivide la passione di Crombac per le corse ad alto livello, con l'unica eccezione che il suo garage nel Kent contiene una Rolls Royce Silver Ghost in ottimo stato. Ignoro come sia sistemata l'illuminazione, per la dama alata sul radiatore di questa vettura.

Il «morbo» per le corse colpì Crombac subito dopo la guerra e, arrivati al 1949, lavorava come meccanico nel team di Raymond Sommer, guadagnando qualche soldo in più scrivendo servizi per

«Autosport», ai tempi in cui lo dirigeva Gregor Grant e i lettori o credevano o non credevano ai suoi articoli con meravigliosa indifferenza, amando la rivista perché era parte di Grant e di Bolster, una coppia che rappresentava un inno alla vita stessa. La passione di Crombac per la Lotus ebbe inizio più tardi, con la prima Sport 6, e da allora non è mai scemata, anzi. Si dà molto da fare per il miglioramento delle corse in Francia, ricopre una carica nel corpo direttivo del team Matra e dirige una rivista motoristica francese, che di recente ha cominciato a uscire anche in lingua tedesca. Se Crombac potrà mai risvegliare l'interesse di un editore inglese, vi garantisco che l'eventuale rivista sarà un best-seller.



Il silenzio non è da corsa

John Cooper, (nella foto) della Cooper Car Co. e della Mini Cooper, uomo di fama

quando le sue vetture vincevano nei Gran Premi, era presente a Brands Hatch per vedere all'opera gli uomini moderni. Io mi sono comprato da poco un paio di «proteggio-orecchie», attualmente di moda e molto utili, che hanno l'aspetto di una di quelle cuffie per ascoltare musica ad alta fedeltà. John mi ha chiesto di che si trattava e, dopo esserselo messo, il suo viso si è soffuso di stupore. «Non sento un accidente, vecchio mio» ha detto. Quando gli ho fatto notare che lo scopo era precisamente quello, ha ribattuto: «Allora tanto vale rimanere a casa. Sta a vedere che adesso tireranno fuori tappa-buchi-del naso per evitare di sentire l'odore che fanno le vetture! Ai miei tempi era diverso.»

L'Aquila di maggio per McRAE

Da poco Graham McRae ha fatto montare un telex nelle sue officine di Poole, nella contea del Dorset, per tenersi in contatto con quanto accade nel mondo, ora per ora. E' molto probabile che quest'anno debutterà a Indianapolis, al volante di una nuova Eagle, come «numero due» del team Norris Industries, di cui il «numero uno» è Sam Posey. Se ne discusse con Posey durante la Coppa Tasmania e, se la cosa andrà in porto, McRae rinuncerà alle gare di F. 5000 di Oulton Park e di Mallory Park, in maggio, per concentrarsi su quelle quattro curve veloci d'Indianapolis.

Che cosa pensa, della prospettiva di partecipare alla «500»? «Mi sentirò certamente un ragazzino, in mezzo a tanti uomini importanti — dice — ma prima o poi si deve correre là e tanto vale farlo adesso...»

L'anno scorso McRae provò una Lola all'Ontario e rimase soddisfatto dei propri progressi. La pista non lo impaurì, probabilmente perché non ci era andato con nessuna idea già chiara su come girarvi.

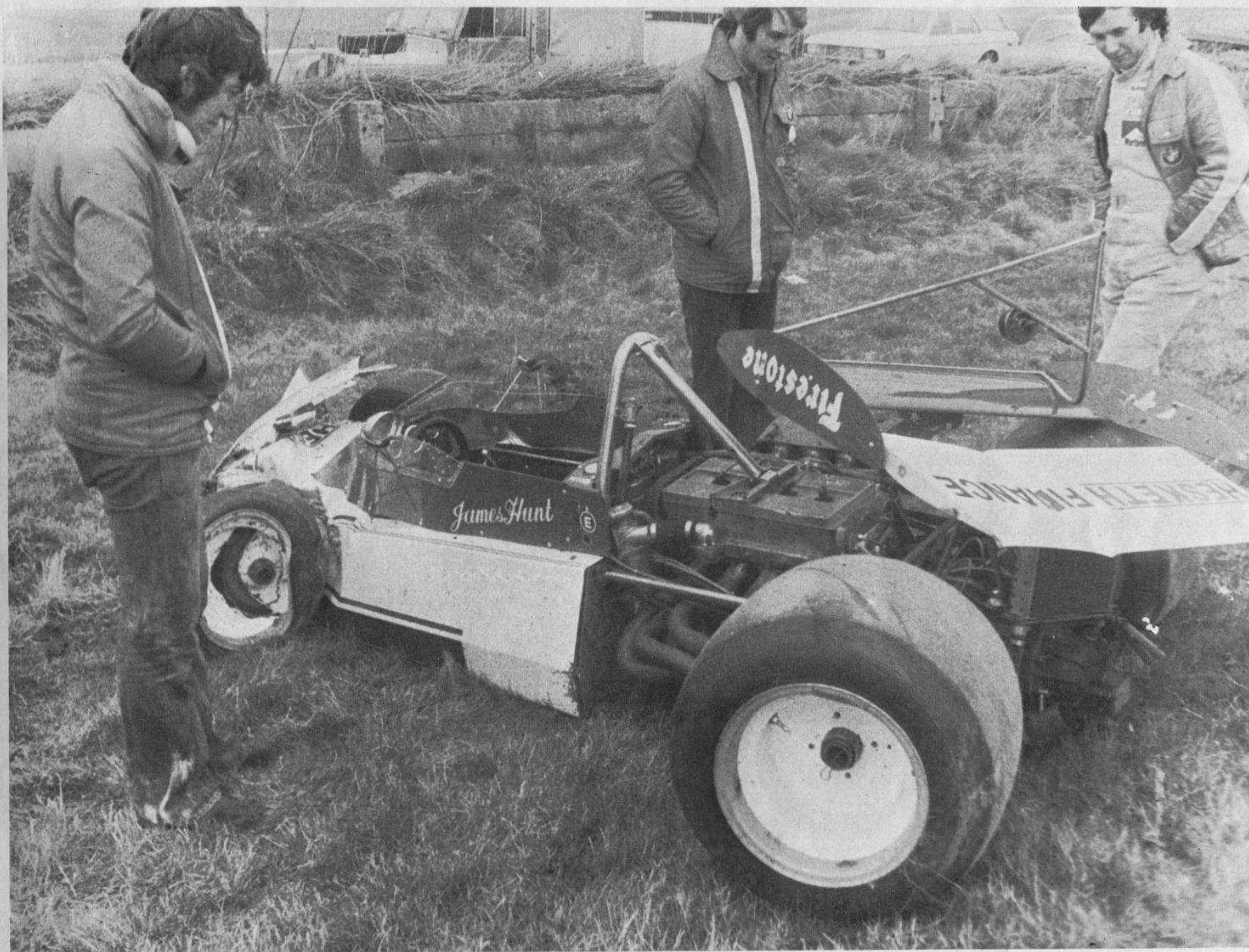
La drammatica persecuzione di HUNT

Sempre parlando di Brands Hatch, lord Hesketh aveva portato al circuito la sua «Eleven» tutta in bianco, come si addiceva alle sue condizioni «verginali» in fatto di F. 1, e James Hunt si è dato proprio da fare per arrivare terzo nella Corsa dei Campioni. Per James, il solo fatto di portare a termine una gara è un «nobile tentativo». Come ha osservato un cinico, dopo la competizione, James si sarà trovato un po' perso non sapendo che cosa fare per il resto della giornata, dato che in genere a quel punto di una corsa si trova già all'ospedale! Hunt è perseguitato dalla sua fama di pilota dedito agli incidenti, nella foto a sinistra ecco come è finita la sua Surtees TS 15 durante le prove a Goodwood, ma con l'appoggio di Hesketh, su una Surtees TS 8 B privata, adesso ha la possibilità di uscire dalla caotica F.3 e di mettere in luce il proprio potenziale nelle fila più «signorili» della F. 1.

La targa di NUVOLARI

Gli appassionati dello studio dei numeri, con un debole per la storia motoristica, hanno scoperto un affascinante significato nascosto nel numero di targa della mia Porsche. Tornando dall'inaugurazione del Museo di Donington, mi sono fermato per fare rifornimento di benzina e per vedere la sala di esposizione di vetture di Wilson, a Castle Donington. Un pezzo grosso della Brooklands Society si è fermato dietro di me, per chiedermi se mi rendevo conto che il mio numero di targa era in effetti il segnale dal box per Nuvo-lari: «NUV 6L». O meglio «ancora sei giri, Tazio...» Non ci avevo mai pensato. Deve valere una bella somma.

Eoin S. Young



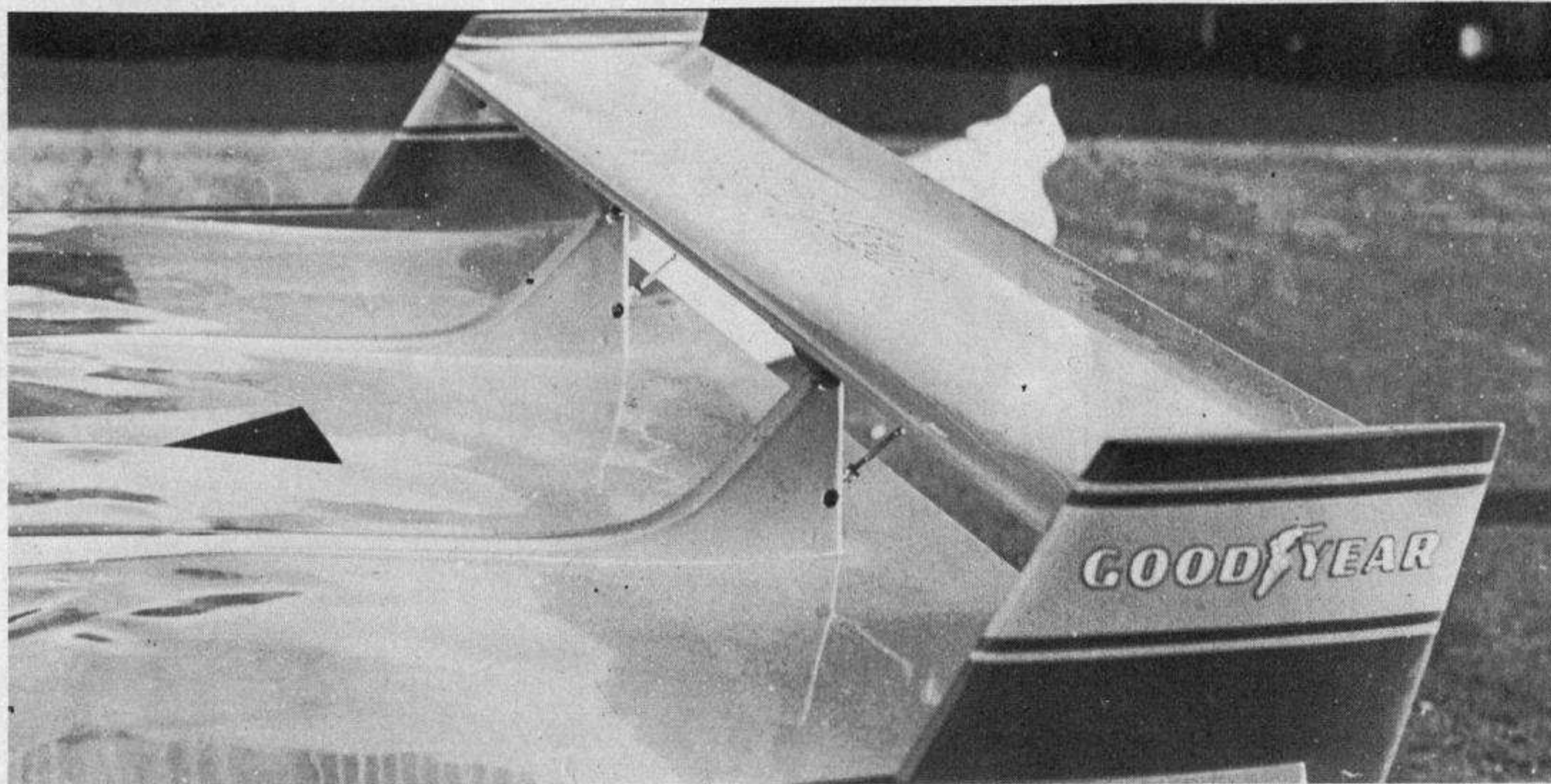
concessionario **Benelli**
KAWASAKI
LAMBERTINI

AUTOSWEDEN

di Dini Brunero

vasto assortimento moto usate

via degli Artisti 9 tel. 58 88 08 Firenze



Siamo
in una fase
di transizione
nella
progettazione
aerodinamica
delle carroz-
zerie di vetture
da corsa

A la grande o ala piccola? Ovvero, a parità circa di apertura, dato il vincolo della larghezza massima della vettura, sono preferibili sulle odierne Sport profili alari con corda relativamente corta o lunga? Per gli appassionati di problemi aerodinamici, questo è un interrogativo avvincente, perché si trascina quantità di considerazioni: e potremo affrontarlo più approfonditamente, in avvenire, se appena scopriremo tanto interesse nei lettori, stabilendo anche quali nozioni dare per scontate.

Per ora, un accenno s'impone, allo scopo di intendere meglio la trasformazione che stanno compiendo le Sport attuali: «Sono delle piccole Can-Am», va ripetendo l'ing. Caliri, che oltre ad intelligente «manager» dell'«équipe» Ferrari Sport, è proprio un espertissimo e appassionato studioso di aerodinamica. Perciò, si mettono un po' in disparte le caratteristiche che interessano la riduzione delle resistenze aerodinamiche, nel conseguimento delle più alte velocità di punta, a favore delle crescenti deportanze, come in «F.1», in funzione delle opportunità lasciate dagli odierni pneumatici.

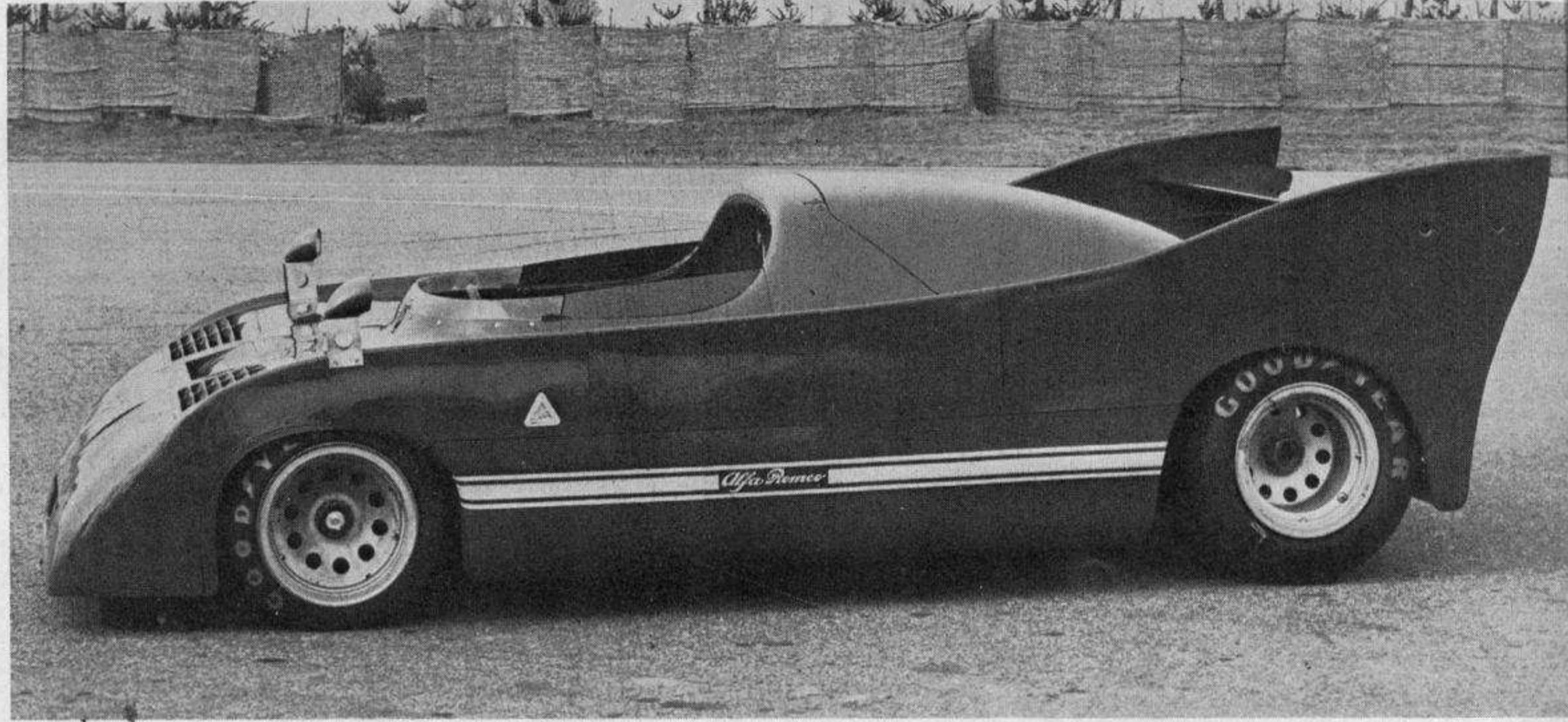
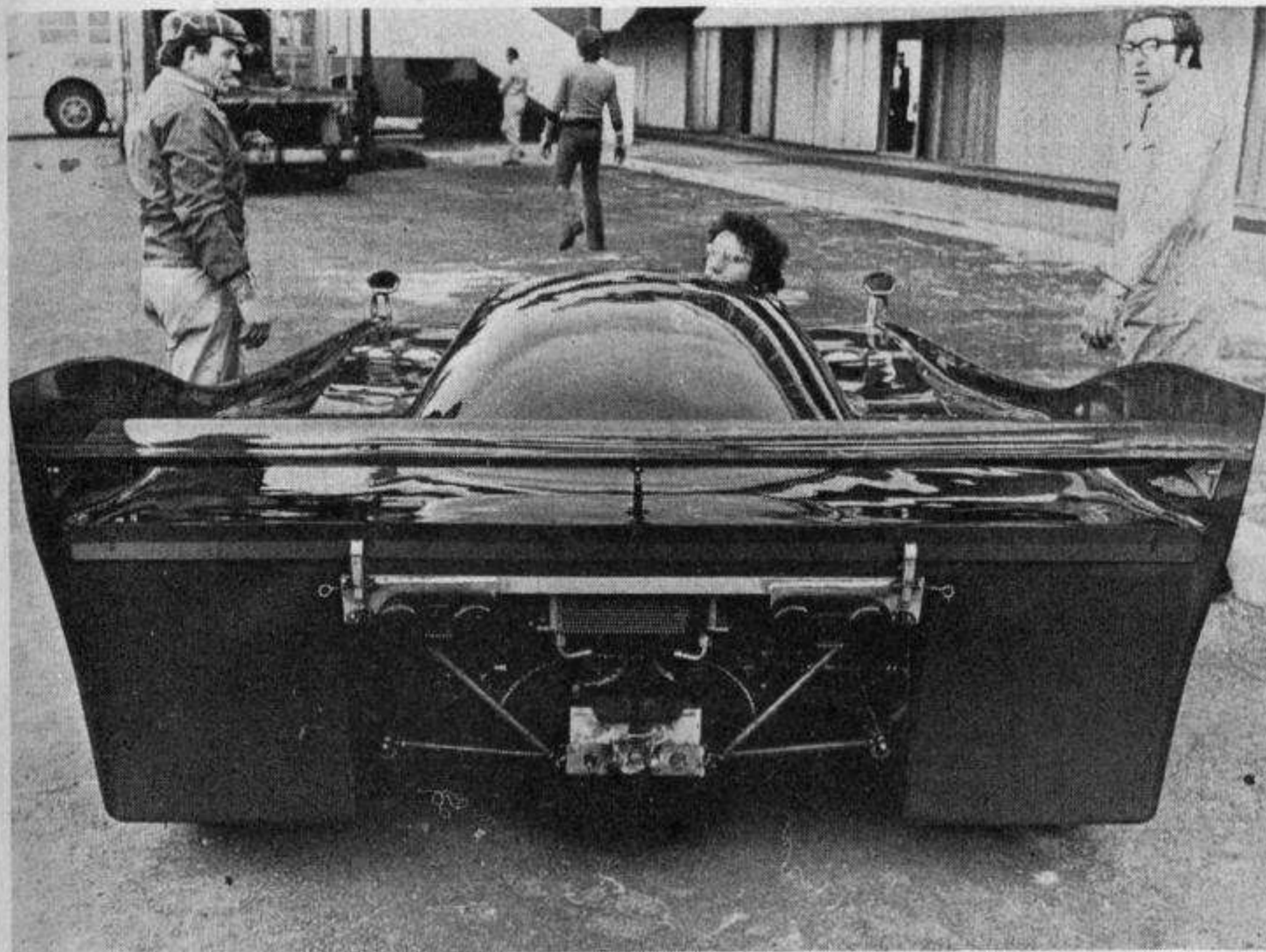
Il profilo alare ne dà una indicazione abbastanza facilmente valutabile; naturalmente, con tutte le premesse relative a queste applicazioni automobilistiche, con tante interferenze, con necessità di ampie correzioni e di valutazioni approssimate. Specie con i nostri bassissimi valori del rapporto tra apertura e corda, rapporto che indichere-

Dopo timide apparizioni nel '72, sulle Ferrari Sport quest'anno si è visto un vero e proprio alettone con un'ala di notevole allungamento (foto sopra al titolo) con profilo concavo convesso

Qui accanto, di notevole mole l'alettone utilizzato dalla Gulf-Mirage, che ha utilizzato un'ala rialzata fin dall'inizio. A destra, sulla Lola 3 litri vi sono ora tre supporti centrali all'alettone fra le pinne

Lo spreco alato





mo per comodità con la lettera A; essendo noto il peggiorare dell'efficienza aerodinamica al diminuire di A.

Infatti, la stessa Ferrari 312 nacque senza «alettone» ed un sottile profilo alare con $A=9,4$ è stato aggiunto solo a partire dalla «1.000 km» di Monza dell'anno scorso, per di più a filo della cofanatura, quasi come nella Lola 280, con funzione di aspirazione dello strato limite.

Poi, le richieste di carichi aerodinamici sono aumentate rapidamente e s'è dovuta seguire la strada della Gulf-Mirage, con ala rialzata e con deportanze via via più ingenti. Ora, per una comparazione approssimata, vista la generalizzazione dei profili leggermente concavo/convessi adottati e la similitudine di disegno, riduciamo tutto al disegno più somigliante, che ci sembra il «Four-digit» NACA 4415 del 15% di spessore; e calcoliamo le polari, con una correzione di 0,8 del rapporto A (Perkins-Hage), forse ancora ottimistica. Troviamo che a 300 km orari la deportanza, con l'aletta Ferrari '72 inclinata a 5°, era di 130 chili, con un dispendio di circa 5 cavalli. Con l'ala attuale, le cui dimensioni sono grosso modo uguali a quella montata sulla Matra 670, a parità di incidenza, calcoliamo circa 160 chili a 300 kmh, con un prezzo di 13 cavalli di resistenza. Per contro, la Gulf-Mirage '72, con $A=4,4$ circa, nelle stesse condizioni dava 210 kg con 15 cavalli circa. Adesso questa macchina monta un'ala con corda più lunga, per $A=3,4$ approssimativamente e lo stesso dimensionamento è se-

guito anche per la Lola 282; sempre a 5° e a 300 kmh, abbiamo un carico di 267 chili, pagato 25 cavalli almeno.

Ecco, allora, le due soluzioni: Ferrari-Matra e Mirage-Lola. Ammettendo lo stesso profilo e calcolando le polari con la sola variazione del rapporto A, troviamo un interessante punto d'incontro con incidenze dell'ordine 5° per l'ala con corda maggiore e di 10° per quella con corda minore, fino a carichi massimi di 260 kg e resistenze di 25-30 cavalli, a 300 km all'ora.

Al disopra di questi valori, l'andamento quadratico e cubico di queste grandezze, allontana sensibilmente l'entità delle deportanze e delle resistenze in gioco. Ma è chiaro che, al crescere delle esigenze di carichi aerodinamici sugli assi posteriori di queste vetture, è l'ala con più basso valore di A, ad assicurare la maggiore efficacia, giacché i piccoli angoli di incidenza sono l'unica garanzia di alta efficienza del profilo.

Del resto, anche la stessa Alfa Romeo a dodici cilindri, aerodinamicamente una delle vetture certamente più avanzate del momento, segue la strada dei profili di minore allungamento, più prossimi ai valori delle Gulf-Mirage e Lola, che non a quelli delle Ferrari e Matra.

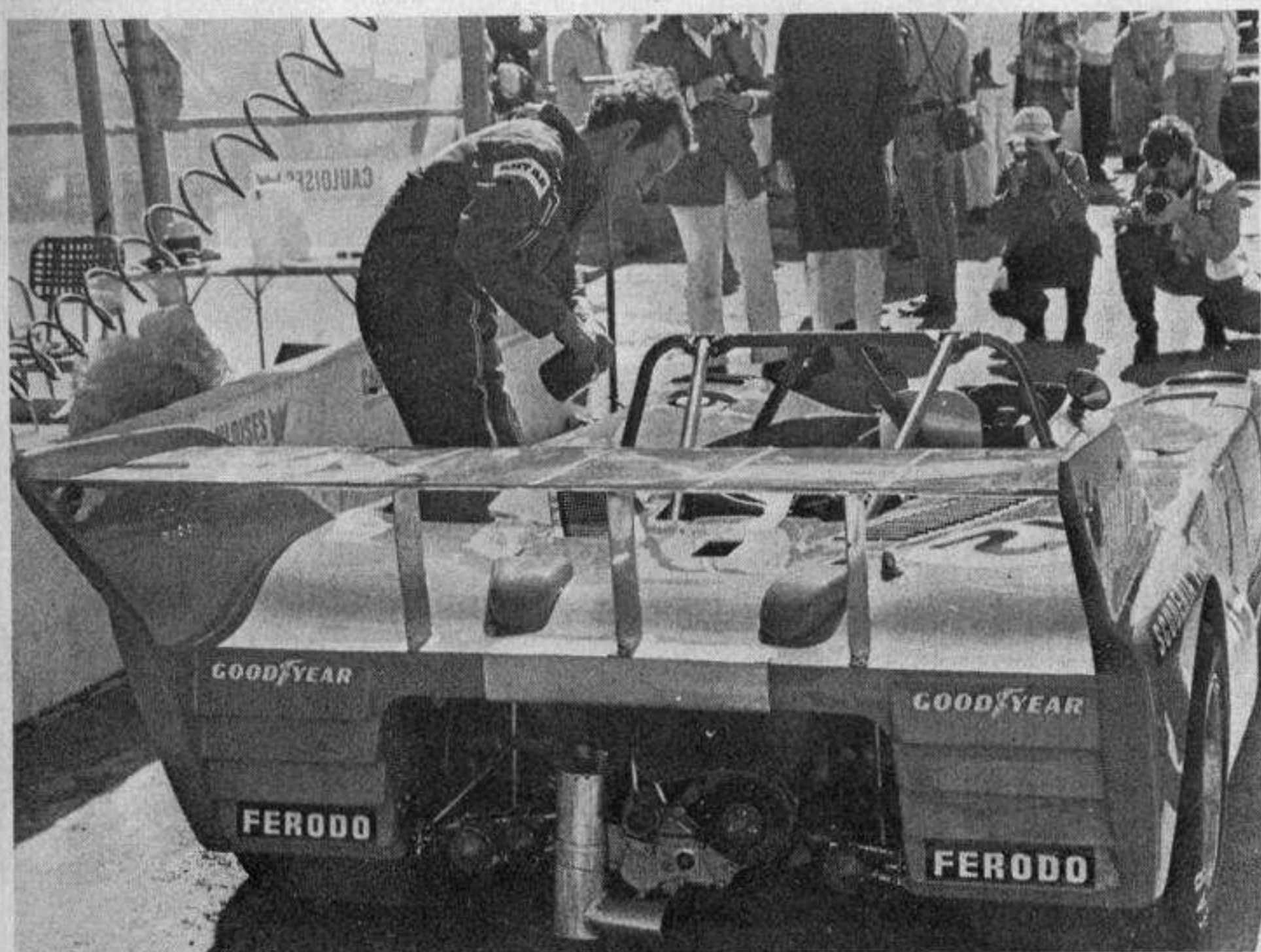
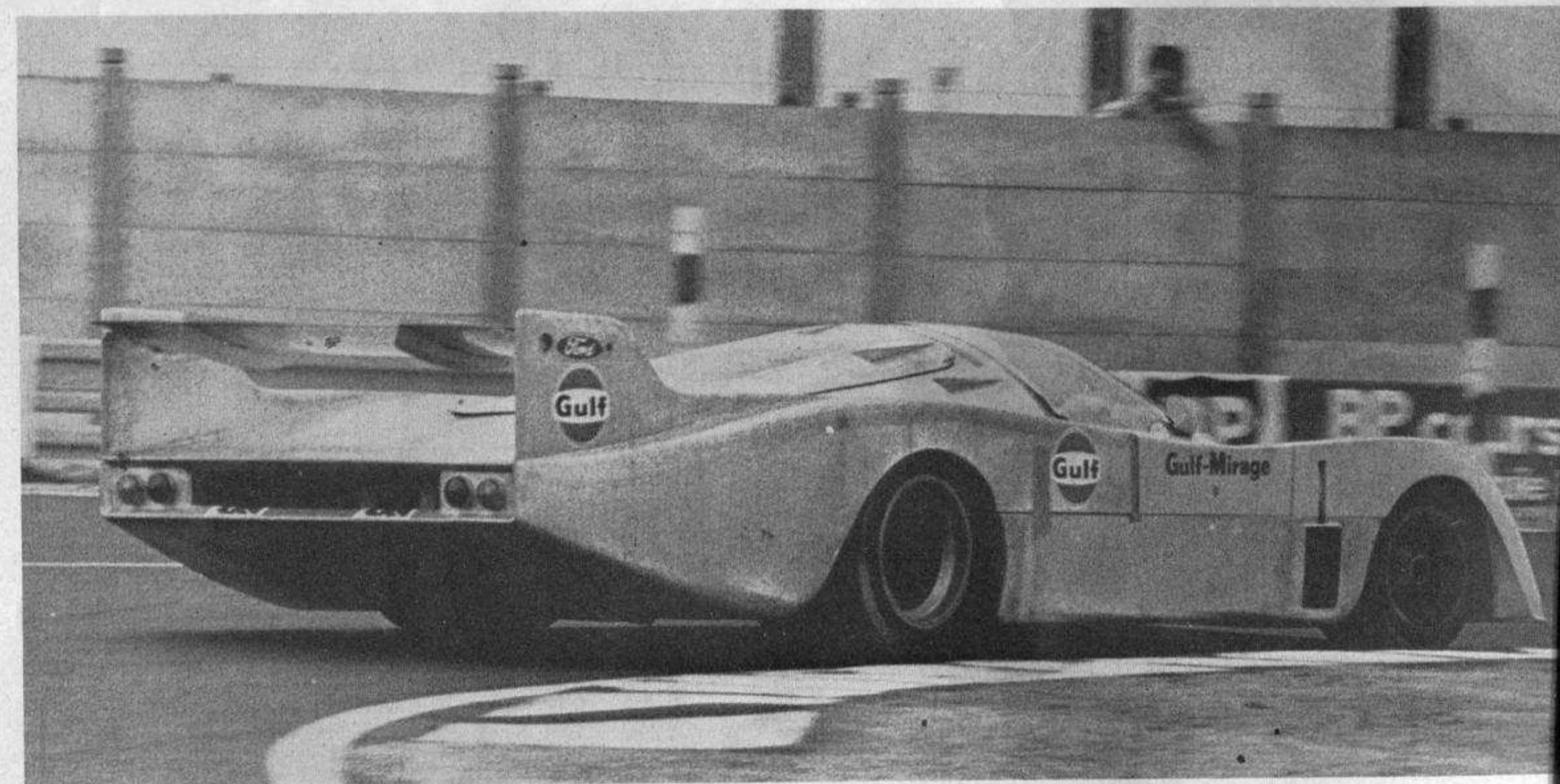
Siamo, tuttavia, in una fase di transizione, in cui all'impegnativa e proficua ricerca per le carrozzerie si accoppia una incredibile indifferenza per i profili alari, con coefficienti di resistenza così alti, da rappresentare uno spreco autentico.

Enrico Benzing



Nelle foto sopra, due viste della recentissima Alfa 33tt12, una delle più avanzate sagome del momento. Anch'essa ha utilizzato un'ala a tutta larghezza, il cui lavoro è integrato dalla forma della coda

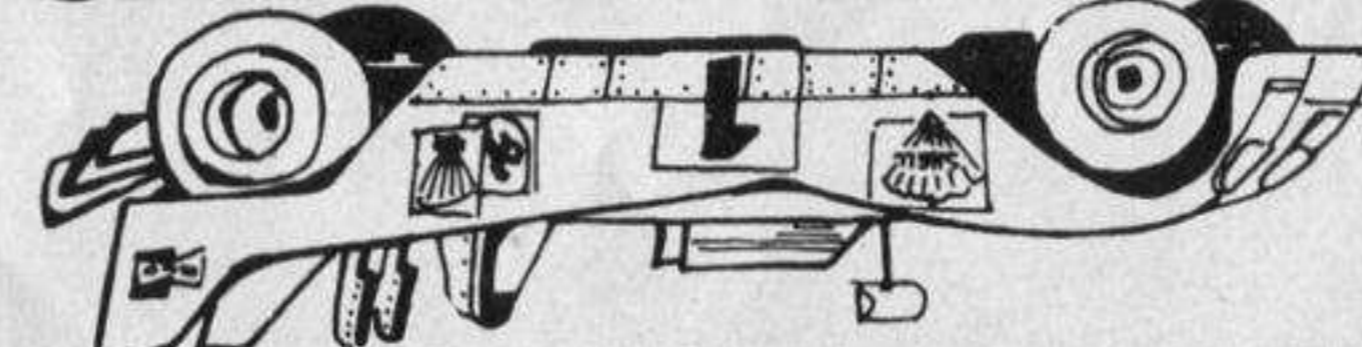
A sinistra, la sezione di coda di una delle Matra 670 vincitrici a Le Mans. Questo è l'esemplare a coda corta, con ala posteriore a larghezza ridotta. Sotto, l'accuratissima forma della Gulf-Mirage provata recentemente a Le Mans



SE CI TIENI ALLE
SUE PRESTAZIONI



SARA' SUBITO TUA



GRATIS RICHIEDENDO

IL CATALOGO DI ARTICOLI PER AUTO PIÙ RICCO E PRESTIGIOSO D'EUROPA. SE SIETE UNO CHE SA USARE L'AUTOMOBILE, SE CI TENETE ALLE SUE PRESTAZIONI AL SUO COMFORT, ALLA SUA EFFICIENZA, ESAMINATE CON ATTENZIONE OGNI PAGINA DI QUESTO CATALOGO. NON AVRETE MAI LETTO NULLA DI PIÙ INTERESSANTE!

Ecco solo alcuni dei vantaggi che potrete ottenere con i numerosi articoli illustrati nel catalogo.

• viaggiare senza candele • trasformare la benzina bruciata in una nuova fonte di potenza • risparmiare carburante • ridurre dal 10 al 40% l'usura del vostro motore • pulire il carburatore senza essere costretti a smontarlo • guidare come un vero campione • riparare il motore da soli anche senza essere dei meccanici • eliminare la ruggine rapidamente e in modo definitivo • neutralizzare l'abbigliamento delle auto che incrociate • non correre il rischio di addormentarvi al volante • scegliere gli ornamenti che personalizzano la vostra macchina • avere tre volte più luce con i fari • far ripartire allistante il motore anche con il freddo più intenso.

Più di 2500 articoli di auto-accessori e auto-ricambi, selezionati in tutto il mondo da una équipe di tecnici specializzati. Moltissimi accessori in esclusiva e cioè introvabili nei normali negozi.

Un continuo ed accurato aggiornamento tecnico di tutti gli articoli presentati. Una lunga esperienza nel mercato dell'automobile che vi permetterà di migliorare le prestazioni, il comfort e la sicurezza della vostra autovettura. Alle prime 5000 persone che faranno richiesta del CATALOGO EUROMAR, verrà inviato, insieme agli articoli ordinati e solo per il periodo di lancio, un OMAGGIO SICURO ED UTILISSIMO. RICHIEDETECI OGGI STESSO QUESTO MAGNIFICO CATALOGO!

BUONO PER UNA GUIDA GRATIS

Da ritagliare e spedire oggi stesso a:
EUROMAIL cas. post. 232 - 25100 Brescia

Inviatemi gratis, senza alcun impegno e senza il catalogo EUROMAR ultima edizione.

Cognome
Nome
Indirizzo
Cod. Post. Città
Provincia
(si prega di scrivere chiaramente)

ASM

Per fare un esempio ridicolo, supponiamo che in una certa vettura, il peso delle masse non sospese eguagli quello delle masse sospese. In questo caso, gli scuotimenti della carrozza tenderebbero per interposta molla a riprodurre pari pari i sobbalzi da rodeo cui le ruote vanno soggette nel passare su eventuale fondo sconnesso.

Chiaro adesso perché ci si sforza tanto di alleggerire cerchi, portamozzi e fuselli, mentre si corre coi tubeless e si portano i freni al centro quando le ruote sono indipendenti? Il machiavello sta nel mantenere il peso delle masse non sospese entro i limiti inferiori che l'ingegno consenta; cosa che, nelle vetture da competizione, induce talvolta i progettisti a rasentare i limiti dello sbriciolio. In compenso, lo scuotimento del corpo vettura è minimo rispetto a quello delle ruote.

Non possiamo qui perdere di vista il fatto che AUTO-SPRINT è concepito (a parte le indispensabili flatulenze umanistiche) come lettura piacevole e tale deve sempre rimanere. Pertanto non ci occuperemo, almeno per il momento, di analisi dettagliata del moto armonico e relative ampiezza e frequenza. Salteremo piuttosto alle conclusioni sperimentali di un certo Mr. Janeway, autore di uno studio sulle sensazioni inebrianti dell'essere umano sottoposto ad oscillazioni cicliche di intensità variabile. Sia il Janeway di cui sopra che una masnada di altri sperimentatori sono tutti d'accordo sul fatto che una sospensione è scadente quando la frequenza di oscillazione della massa sospesa è superiore a 100 cicli/minuto, accettabile nell'intervallo $100 \div 75$ cicli/minuto, buona da 75 a 50 e di nuovo balorda quando la frequenza scende al di sotto dei 50 cicli/minuto. Tutto questo perché il corpo umano possiede, con rispetto parlando, una certa elasticità e l'esperienza ci dà per certo che, in posizione regalmente assisa, tutti quanti « risuoniamo » per una frequenza $N = 3$ cicli/secondo circa. Inoltre, come ben sa l'abominevole uomo delle nevi, il corpo umano capta disdicevolmente le sollecitazioni (o anche solleticazioni in questo caso) che gli sfrucolano l'orecchio interno; questa forma di sensibilità si manifesta generalmente per N inferiore a 0,5 cicli/secondo ed è causa di disturbi neuro... vomitativi che intender non li può chi non li prova.

Stabiliti così i limiti del desiderio ascoso, proviamo un po' a vedere quale sarebbe il tipo di elemento elastico ideale per le sospensioni del nostro carrozino: semplice a dirsi in quanto dovrebbe solo assorbire istantaneamente

una maniera sicura per rendersi conto di come « lavora » una sospensione potrebbe esser quella di sperimentare, noi, nel fondo schiena l'urto che riceve il battistrada nel passare sopra un sassolino. Oltre a rivelare certe nostre insospettite abilità canore, l'esperienza ci darebbe in un attimo l'idea precisa del « grado di smorzamento » necessario affinché il nostro andare si trasformi in amabile sollazzo. Come si arriva al comfort di viaggio? Beh, all'inizio si sarà trattato senz'altro di considerazioni intuitive che inducevano i progettisti di bighe a risolvere ogni problema a suon di imbottiture. Ahinoi, il pericolo di questi argomenti consiste proprio nel pensarci su e pertanto non è poi un gran male che lo si faccia in pochi. Chi sarà mai, per esempio, che inventò la storia delle masse « sospese » e « non sospese »? Prima di costui, comunque, ci dovette esser qualcuno che, mica tanto soddisfatto dei pur molli cuscini, decise di inserire qualche cosa di elastico fra il corpo vettura e le ruote che lo portavano a spasso. Infatti basta chiedersi: « Sospese (o non sospese) a che cosa, 'ste masse? » perché sul labbro ci fiorisca la risposta esatta: « Alle molle! » Bravo: il Signore vince un dollaro. Perciò, qui non ci piove: la scocca e le parti ad essa collegate ivi compreso il vespillone che guida, sono MASSA SOSPESA mentre le ruote, i mozzi, l'eventuale assale rigido completo di differenziale sono MASSA NON SOSPESA. Perché vi raccontiamo tutte queste panzane? Perché in queste considerazioni, dalle quali può saltar fuori non tutto ma di tutto, risiedono aggrovigliati alcuni dei più interessanti concetti riguardanti l'autoveicolo e il suo comportamento su strada.

l'energia di un urto che lo comprima e lo distenda, per restituire gradualmente l'energia stessa nella corsa di ritorno alla posizione normale. Se inventate una molla che soddisfi a quanto sopra, smettete pure di preoccuparvi per il futuro che la grana è in arrivo. Datevi semmai un'occhiata alle spalle ogni tanto, specie nelle serate nebbiose: potreste essere pedinato dai sicari di chi fabbrica (o fabbricava) ammortizzatori.

Per il momento e fintanto che non avete inventato l'invenzione, non c'è barba di molla che soddisfi, da sola, le esigenze di una buona sospensione in quanto, se troppo molle, assorbirà bene gli urti in compressione ma con eccessiva deformazione e successivi rimbalzi per un quarto d'ora. La molla molle non può d'altronde essere semplicemente sostituita dalla molla dura, in quanto quest'ultima trasmetterebbe un po' troppa dell'energia ricevuta alle terga di chi viaggia, suscitandone l'ira funesta. La soluzione di compromesso, indipendentemente dal tipo di elemento elastico adottato, nasce dall'impiego di una molla relativamente morbida o flessibile avente le escursioni frenate da un adatto ammortizzatore.

divagazioni sospensive

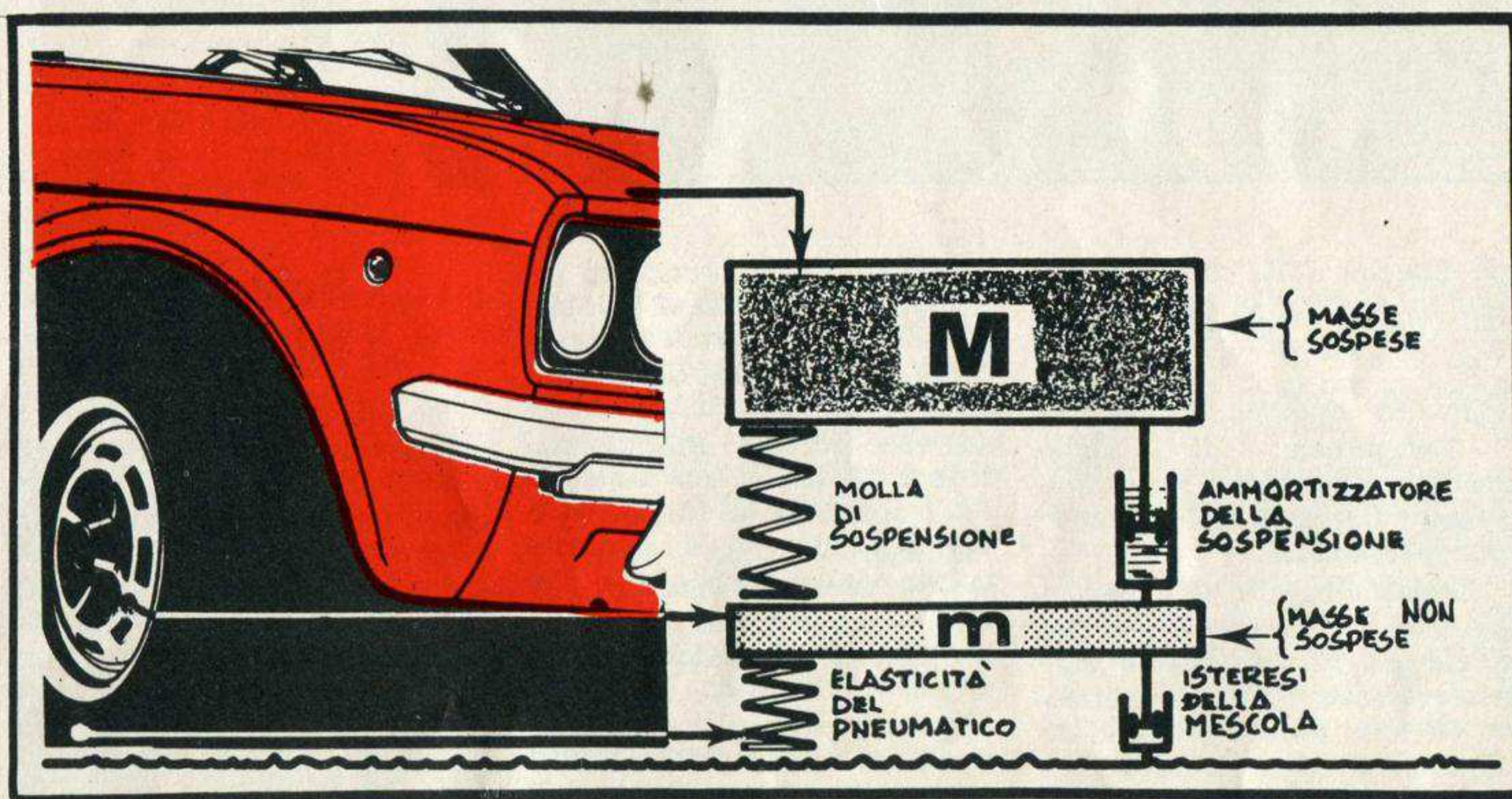
Le oscillazioni alla mr. JANEWAY

Miti e leggende

Ma vegliate e vigilate: vi capiterà prima o poi il cacciaballe, magari in tuta da meccanico, a raccontarvi che la funzione degli ammortizzatori si esaurisce nel farvi viaggiare sul morbido. In questo caso (più frequente di quanto non si creda) avete a che fare con qualcuno che non afferra il concetto di rigorosa certezza con la quale — specie se guidate allegri — un semplice ammortizzatore difettoso è capace di buttarvi fuori strada o contro un altro veicolo: garanzie in questo senso, non inferiori a quelle di un'avaria allo sterzo o di una ruota persa in velocità.

Basta riflettere: sappiamo ormai che gli ammortizzatori sono necessari per mantenere le ruote stabilmente a contatto col terreno, cosa che non potrebbe avvenire se l'elasticità della molla rimanesse priva di controllo. Un ammortizzatore scarico permette alla relativa ruota di rimbalzare e mulinar frenetica, priva di quell'impronta a terra attraverso la quale vengono possibili piccolezze come sterzata e frenata. Ammortizzatori scarichi dan-

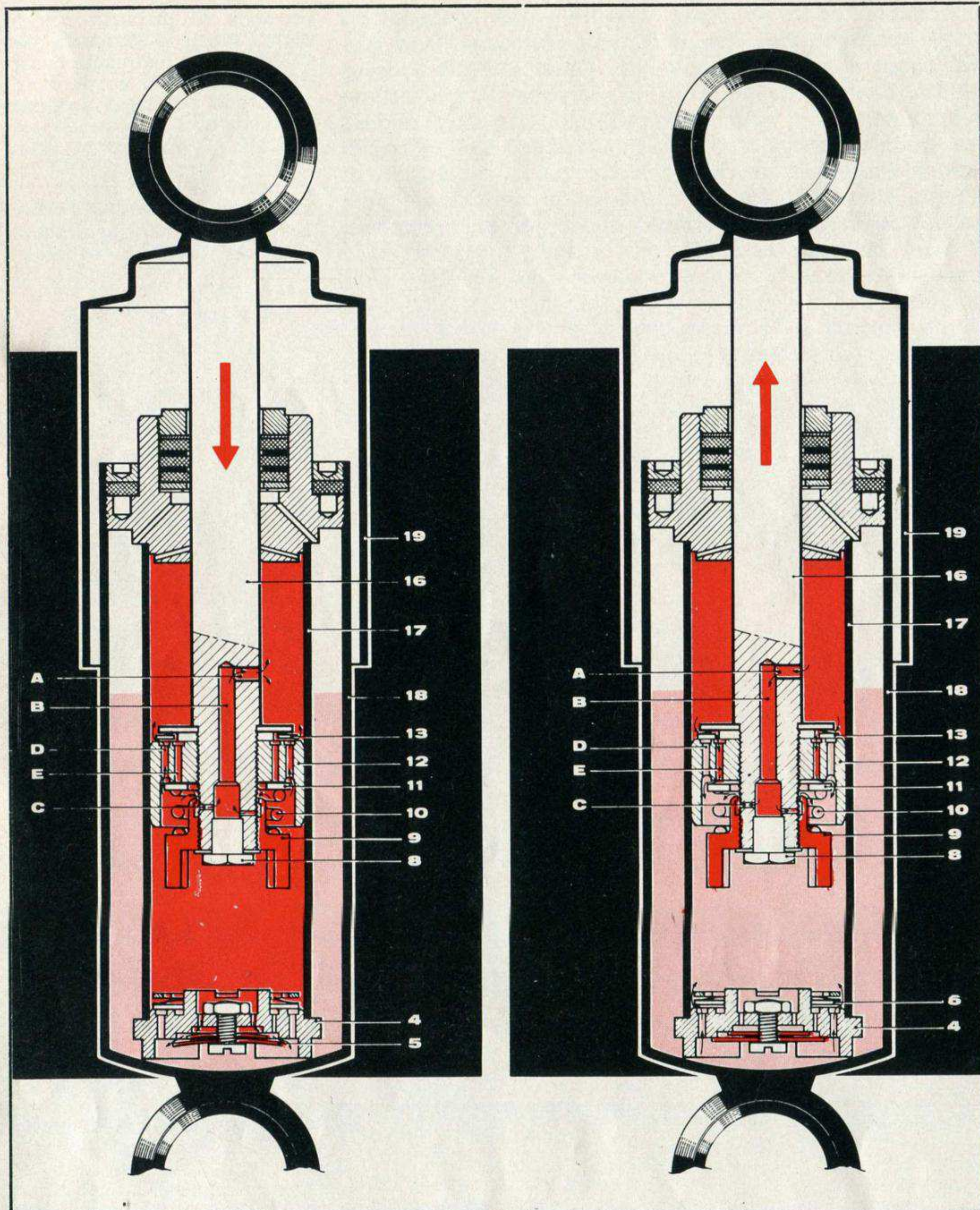
Giuliano Orzali



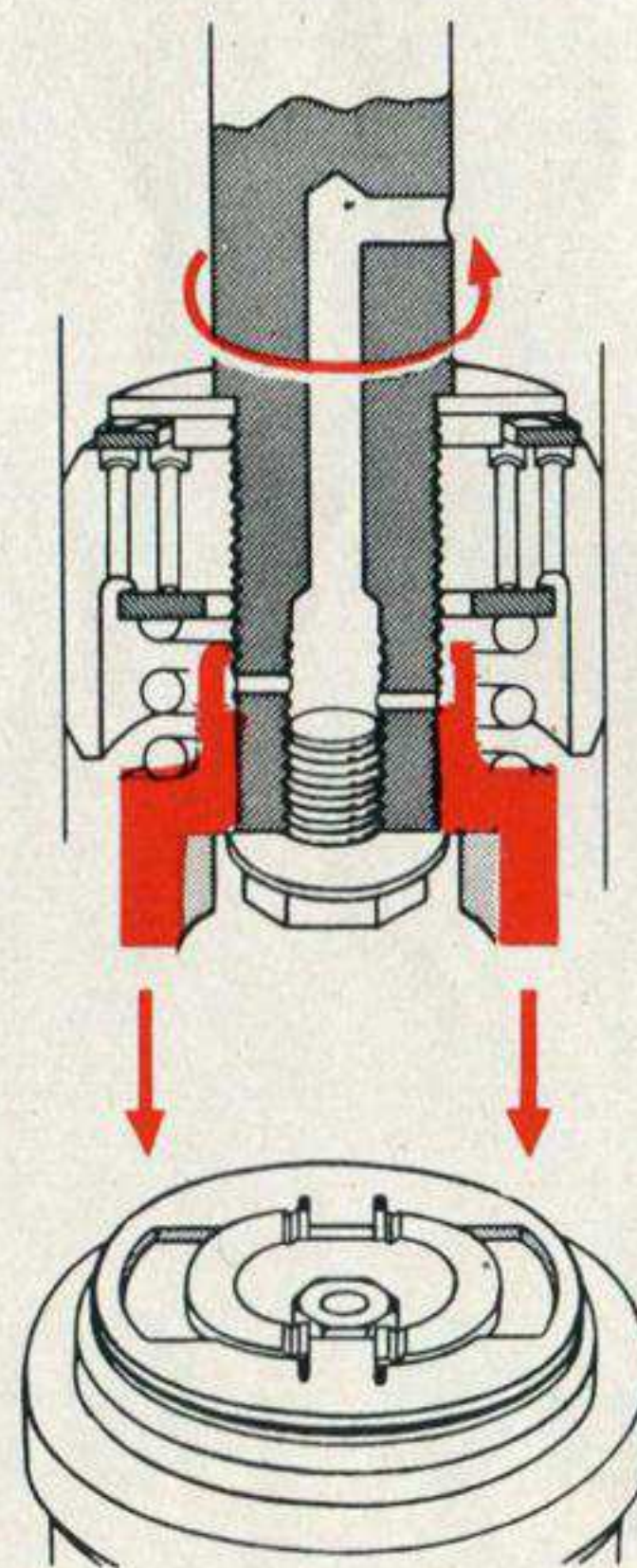
In figura è rappresentato schematicamente l'insieme di un veicolo appoggiato al suolo. La massa M rappresenta il corpo vettura e tutta quella parte del veicolo sopportata dalle ruote. Detta massa è collegata tramite una sospensione (molla+ammortizzatore) alle cosiddette masse non sospese (ruote, freni ecc.), identificate con « m » nel disegno. A loro volta, le masse non sospese risultano collegate al suolo per mezzo di una loro propria sospensione, costituita dal pneumatico. Per ottenere una buona tenuta di strada, si dovrà ridurre al minimo e se possibile impedire, l'insorgere di oscillazioni da parte di ogni massa non sospesa. Sappiamo infatti che per ogni oscillazione di queste masse si hanno delle fluttuazioni della forza con la quale il pneumatico preme al suolo, ossia dell'aderenza, il che è estremamente anti-igienico. È interessante notare che al gioco partecipa, con le sue proprietà di autosmorzamento, il pneumatico; il fatto non vuol dire — badiamo — che il pneumatico da solo sia in grado di risolvere i nostri problemi, tuttavia non si possono trascurare certi risultati ottenuti proprio mediante l'impiego di « gomme ad alta isteresi », spesso citate come cosa ovvia da alcuni addetti ai lavori. Questi pneumatici hanno fatto la loro comparsa da oltre una decina di anni, ragion per cui hanno ormai diritto di cittadinanza fra le cose di tutti i giorni. Basta non confonderli con qualcosa di più aderente del solito, in quanto il « mu » (coefficiente di attrito) cala, se mai, di qualche spicciolo. In compenso si ha una maggior lentezza nel riprendere la forma primitiva, da parte del tassello di battistrada testé acciaccato ed avvi con ciò smorzamento dei balzi e rimbalzelli di ciò che ci preme mantener tranquillo.

CONTINUA A PAGINA 70

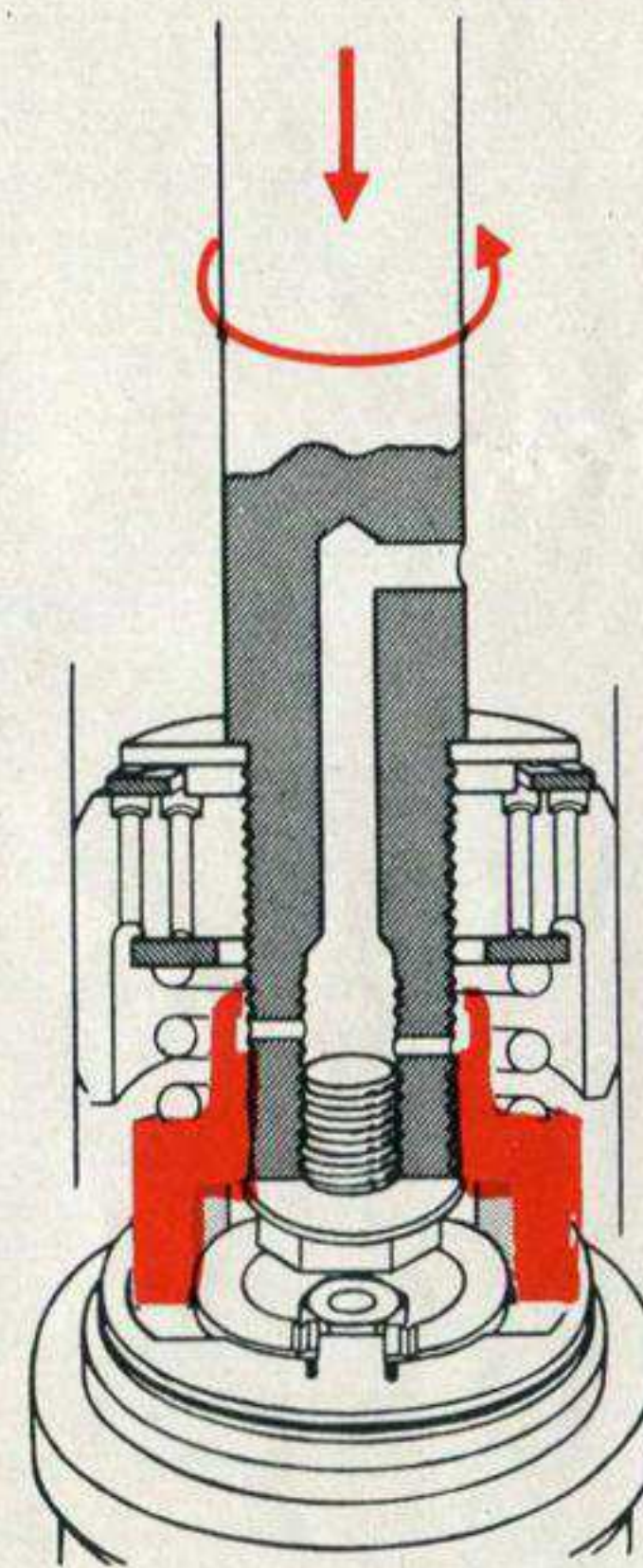
Le oscillazioni alla Mr. JANEWAY



A sinistra la sezione schematica di ammortizzatore KONI regolabile in estensione. I riferimenti numerici, sono spiegati nel testo della figura sotto, dove viene esemplificata la regolazione di un ammortizzatore nelle quattro principali fasi.



Comprimere completamente l'ammortizzatore e ruotare adagio il copripolvere (19) o l'asta del pistone (16) in senso antiorario, fino a percepire l'avvenuto impegno del dado (9) coi suoi denti negli appositi recessi della valvola (4).



Continuare la lenta rotazione a sinistra, senza esercitare sforzo, fino ad incontrare una certa resistenza. NON forzare né tentare di proseguire la rotazione da questo momento in poi.

CONTINUAZ. DA PAGINA 69

no luogo a orrende vibrazioni, quando non si arriva alla deformazione da «tamponamento» degli organi della sospensione; in ogni caso, sono le condizioni ideali per successivi cedimenti «a fatica» di pezzi solitamente importanti. Gli ammortizzatori scarichi oppongono minor resistenza ai movimenti di beccheggio durante il moto. Vale a dire che si percorre parte della strada con angoli di camber, incidenza e convergenza ben diversi da quelli che ci garantiscono la stabilità direzionale. Il risultato può essere un rimbalzo fuori strada, anche in rettilineo.

Come funziona l'ammortizzatore

Ci riferiremo allo schema di un ammortizzatore KONI ti-

po Special «D» che, in cambio di una leonardesca complessità, permette la realizzazione di varie curve di smorzamento disponendo inoltre — l'esageroso — di un sistema di regolazione della durezza. Descriviamolo, tanto per cominciare.

Essenzialmente, abbiamo un cilindro (17) pieno d'olio nel quale scorre un pistone (12) attraversato longitudinalmente da fori accuratamente calibrati, (D) ed (E). I fori (D) permettono il passaggio dell'olio solo durante la corsa di compressione, mentre i fori (E) rimangono in tal caso chiusi. Nella corsa di estensione avremo per contro i fori (D) tappati stretti ed i fori (E) aperti a condizione che la pressione differenziale a cavallo del pistone, insistendo sulla sezione dei fori stessi, vinca l'antagonismo della molla di precarica (10).

Chiaro che dal grado di penetrazione dello stelo (16) nel cilindro (17) dipenderà il volume e la quantità dell'olio contenibile nel cilindro stesso: ecco perché l'ammortizzatore è dotato di una capacità (18) destinata a fornire o a ricevere olio nella quantità voluta dalla posizione di lavoro.

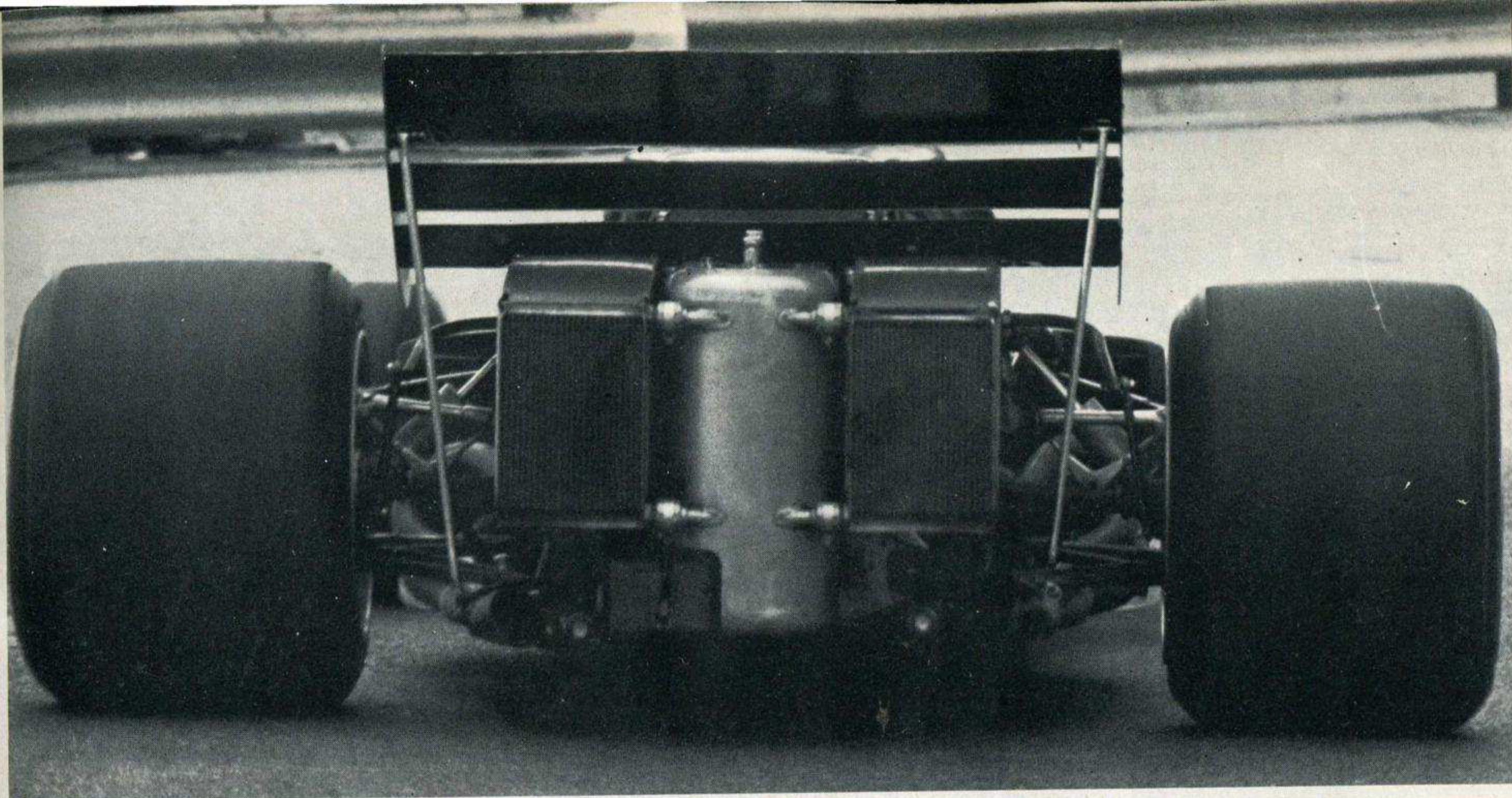
All'estremità inferiore del cilindro troviamo l'assieme (4) della valvola di compressione, che offre assai minor resistenza al passaggio dell'olio dal cilindro (17) alla capacità (18) rispetto al caso contrario; ciò si spiega con quanto già visto, ossia che l'ammortizzatore non ha lo scopo di guerreggiare col sobbalzo, ma deve uccidere sul nascere le successive esuberanze della molla. Se ciò non fosse, la poco onesta avrebbe la possibilità (se non il diritto) di saltabeccare a frequenza naturale.

Sobbalzo e compressione

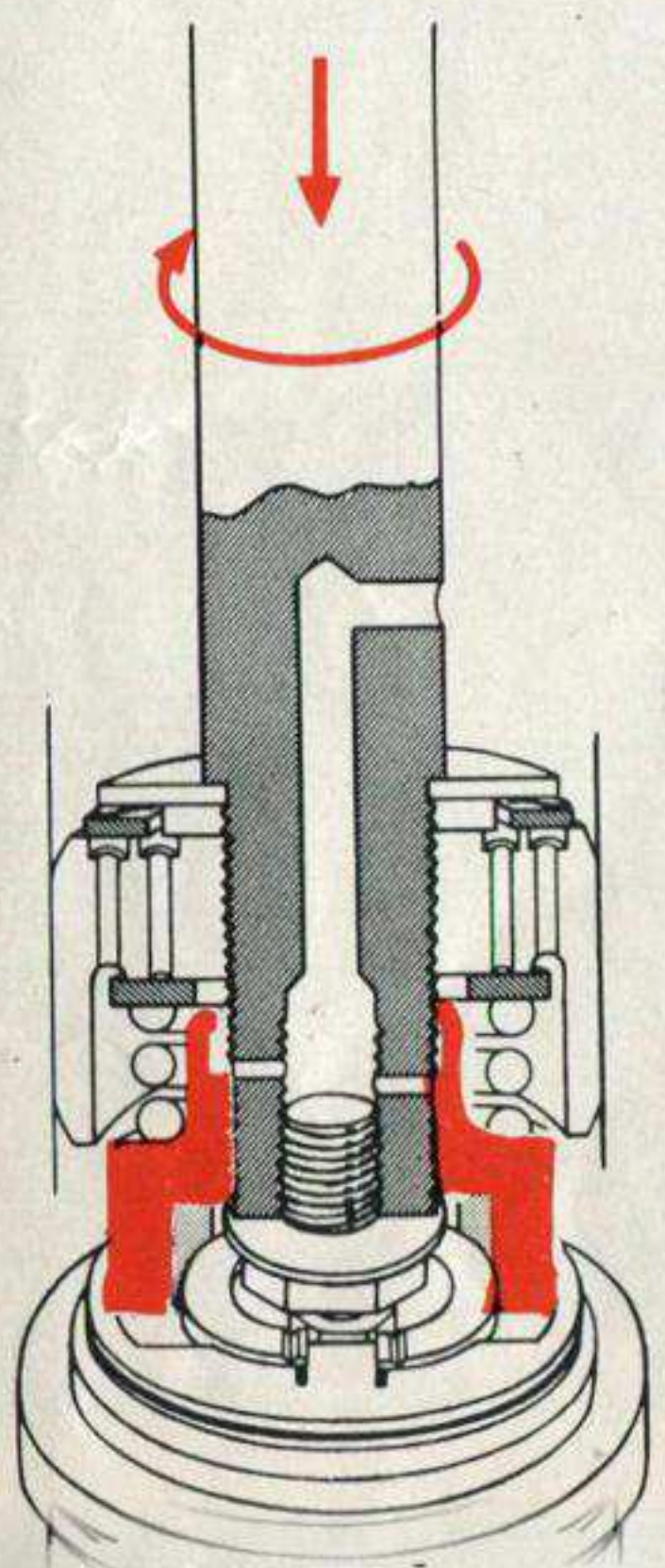
Zompa la ruota e tende ad avvicinare fra loro i due occhielli di attacco dell'ammortizzatore. La conseguenza è uno spostamento verso il basso del pistone (12) con l'olio che schizza via dal fondo tramite i piattelli (5) che si aprono e un lieve aumento di pressione nella camera inferiore del cilindro. Si apre d'altronde la valvola di equilibramento (13) e provvede tramite le luci (E) astutamente surdimensionate ad eguagliare le pressioni insistenti sulle opposte facce del pistone.

In questa maniera, la pressione nel cilindro si mantiene praticamente costante sopra e sotto il pistone il che è di vitale importanza nei confronti di una brutta bestia dei sistemi idraulici, la famigerata cavitazione. Lungo ed inop-

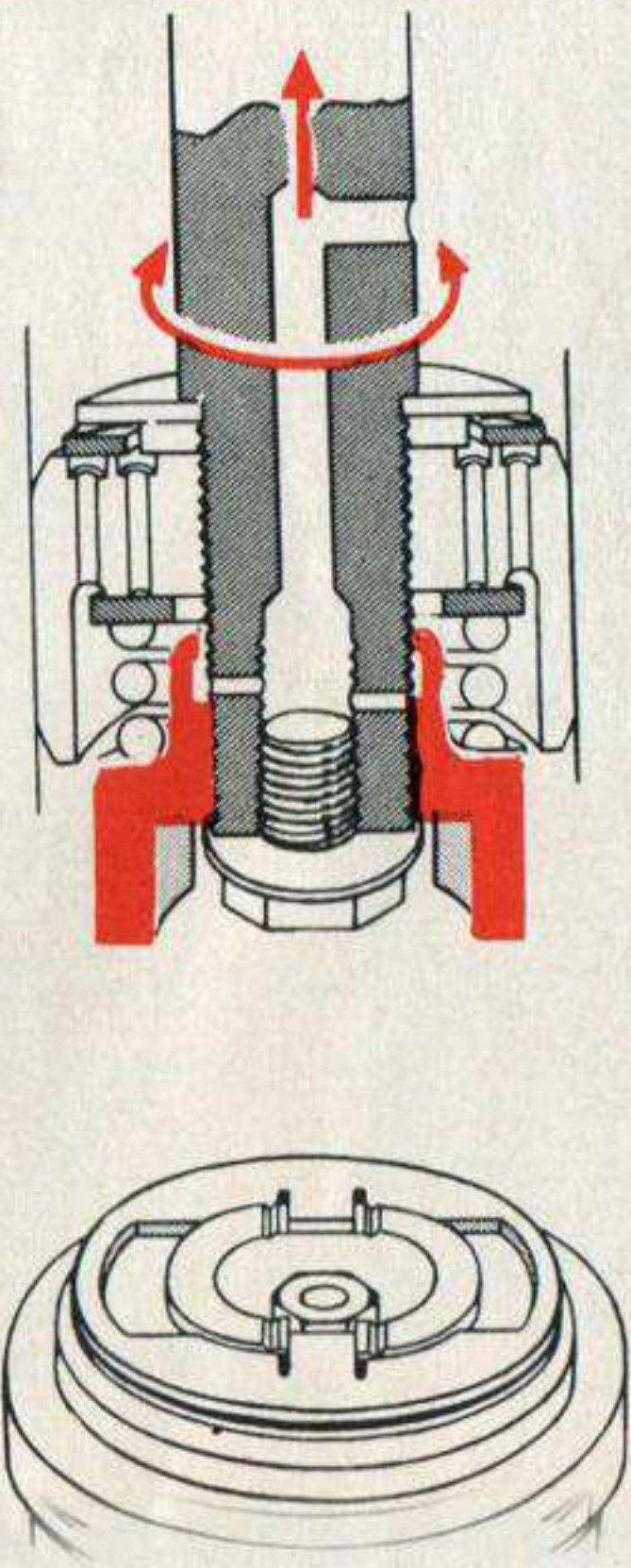
portuno sarebbe a questo punto infognarsi nel soggetto: basti dire che un brusco e notevole trafilar di fluido può far raggiungere all'olio la pressione corrispondente alla sua tensione di vapore. Compaiamo a questo punto le «bolle di vuoto» (espressione dovuta a un saggio di mia conoscenza) sinché, a valle della sezione minima di passaggio si ha fatalmente una decelerazione che inverte il processo di scambio energetico e fa sì che la pressione risalga al disopra del valore critico. Cesano così le condizioni per l'esistenza delle suddette «bolle» e si ha una rapida successione di micro-implosioni, capacissime di rosicchiare il più duro dei metalli come se si trattasse di grana padano. Producendosi questo fenomeno, esso ha luogo di norma nella camera soprastante il pistone, ovviamente se ci riferiamo alla disposizione illustrata in figura.



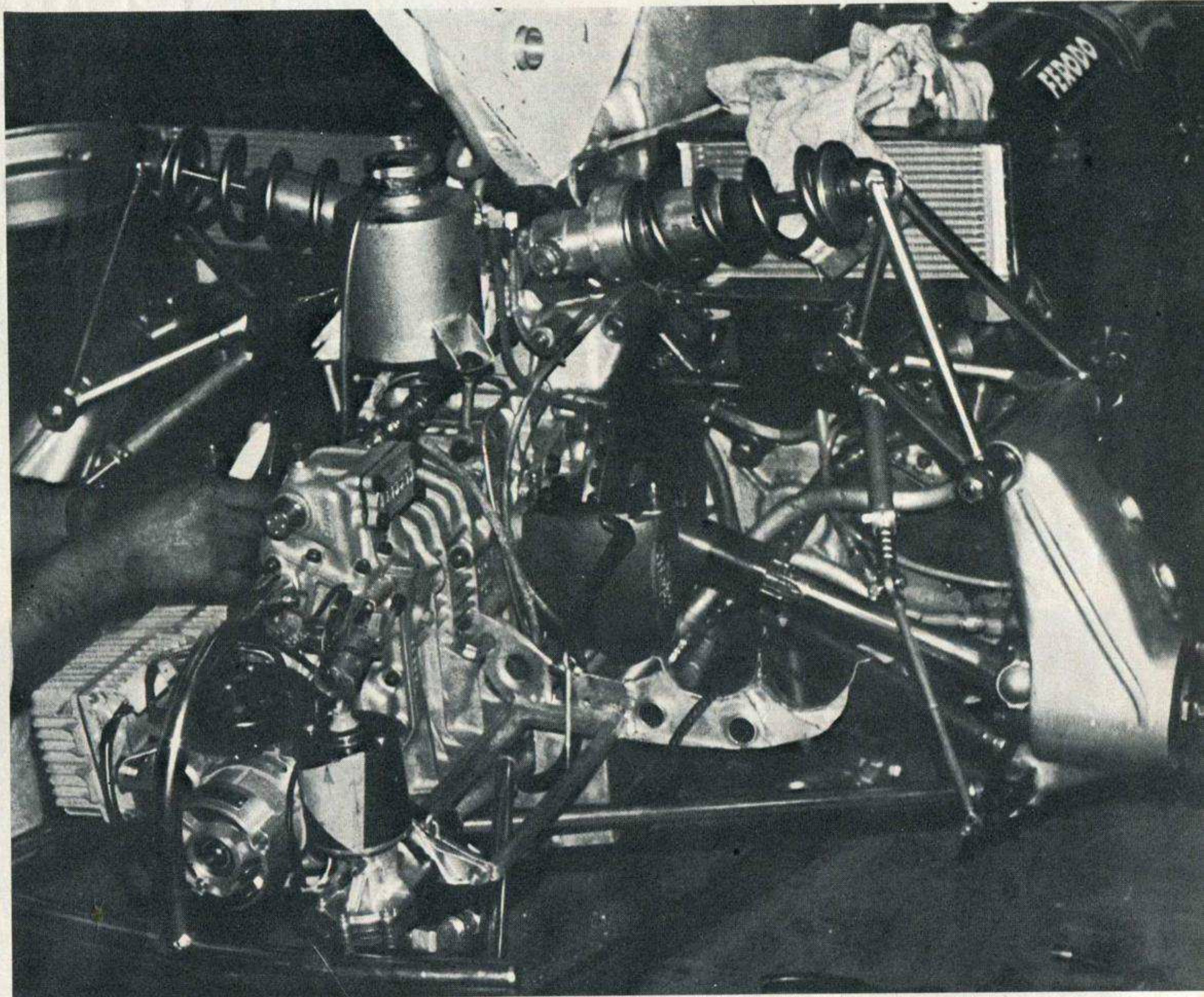
A sinistra una bella veduta « chiarificatrice » del sistema classico di sospensioni in una monoposto di F. 1. Sotto, un classico esempio di sforzi mal indirizzati. Si potrebbe commentare con un « chi troppo vuole nulla stringe » questo tentativo fatto per la B. 3 '72 Ferrari



Mantenendo l'ammortizzatore compresso al massimo, ruotare il copripolvere (19) o lo stelo (16) di due giri in senso orario. A questo punto uno dei fori (10) è otturato, mentre è aumentata la precarica della molla (10).



Sollevarlo il copripolvere o lo stelo verticalmente di almeno un centimetro - senza girarlo - per disimpegnare l'innesto fra dado (9) e valvola (4). Copripolvere e stelo possono ora essere ruotati liberamente. L'ammortizzatore è ora praticamente ritardato: la gamma totale di aggiustaggio è di 6 mezzi giri a destra e, usufruendone totalmente, l'ammortizzatore verrebbe portato al massimo di rigidità.



Rimbalzo ed estensione

Questa volta sono le valvole (5) e (13) ad esser chiuse dagli eventi, per lo spostamento verso l'alto del pistone (12). Si spalanca per contro la valvola (6), permettendo l'afflusso di olio dalla capacità (18) al cilindro (17). La valvola (6), in riposo, è mantenuta chiusa da una rondella-molla volutamente assai rachitica: cosicché la pressione esistente nella parte inferiore del cilindro si mantiene in pratica uguale a quella nel serbatoio (18). Se la velocità di scorrimento del pistone è ridotta, l'olio passerà tutto attraverso le canalizzazioni (A) e (B) ricavate nello stelo, nonché per i pertugi calibrati (C) e la resistenza alla trafilazione per le dette luci farà sì che la pressione al diso-

pra del pistone si elevi alquanto. Se il pistone scorre veloce, la pressione di cui sopra diviene sufficiente a esercitare sul bypass (11) una forza maggiore alla precarica dovuta alla molla (10), nel qual caso si aprono al passaggio dell'olio anche i fori calibrati (E). Il che aumenta — è naturale — la sezione di passaggio, diminuendo nel contempo l'effetto ammortizzante ed evitando a chi viaggia il dar del cranio nel soffitto.

Quando si cambiano gli ammortizzatori

La fregatura nel nostro caso consiste nel fatto che non si hanno sintomi improvvisi, ma la perdita di efficienza è talmente graduale da passare inosservata fino alla prima ma-

novra di emergenza. Il conduttore, ormai abituato al comportamento del mezzo, tende a compensare automaticamente e a prevedere certe mancanze di stabilità e di aderenza al terreno.

Come e dove si verifica l'usura negli ammortizzatori? A domanda facile, facile risposta: nel pistone e relativi annessi. Per effetto delle assai ridotte sezioni di passaggio, la velocità dell'olio attraverso le stesse risulta piuttosto elevata.

A parte quindi la già accennata e deleteria cavitazione, è inevitabile una intensa attività erosiva che ingrandisce rapidamente le sezioni degli orifizi con diminuzione dell'efficienza dell'ammortizzatore. In genere, non si tratta di unità meccaniche destinate alla manutenzione periodica, probabilmente più impegnativa — economicamente — della so-

stituzione, tuttavia, spendendo qualche tallero in più, ci possiamo permettere una serie di ammortizzatori regolabili (che poi sarebbero quelli fin qui descritti), riconducibili alle condizioni ottimali con qualche giro dell'apposito dado. Si acquista inoltre la facoltà di irrigidire più o meno la sospensione a seconda dei gusti depravati dell'utente. Nutriamo in proposito seri dubbi sull'esistenza al mondo di una sola macchina da rally sprovvista di ammortizzatori regolabili (e non solo in estensione).

L'aggiustaggio si ha per un maggiore o minor avvvitamento del dado (9). Con questa manovra si agisce in due maniere sulla rigidità in estensione:

1 Ad ogni mezzo giro, si intercetta uno dei sei orifizi (C), diminuendo così la se-

zione totale di passaggio dell'olio.

2 Si aumenta la tensione della molla (10), ritardando così l'intervento in apertura della valvola di bypass (11).

Avrete notato che questa regolazione agisce solo sugli elementi interessati dalla corsa di estensione. L'usura ha infatti maggiore importanza in questo caso che non nelle caratteristiche di funzionamento a compressione. Una raccomandazione per finire: è sempre valido il consiglio di cambiare meccanico qualora vi si pontificasse che l'ammortizzatore è solo un elemento del comfort di viaggio, tuttavia non è neanche il caso di aspettarsi dal rinnovo o dall'aggiustaggio degli ammortizzatori la scomparsa di certi difetti di stabilità direzionale dovuti magari alle ruote strobiche o alle molle snervate

al volante c'è
il nostro pilota **PROVA**

Come NON è facile guidare una monoposto

Marco MAGRI si è misurato in questo test con la
LOTUS F. FORD e la berlina ESCORT-MEXICO



Identi-kit della Lotus 69

Vettura Lotus type 69 FF, monoposto di Formula Ford, progetto e disegno David Baldwin e Martin Wide. Motore Ford-Delta derivato dal Cortina GT, alesaggio 80,98, corsa 77,6, cilindrata totale 1599, potenza 103 CV a 6000 giri. Cambio Hewland 8, a 4 velocità più retromarcia. Dimensioni: passo 2300 mm, carreggiata 1400 mm, peso 412 kg.

A sinistra, quello di spalle è Francisci. Un colloquio con lui è sempre utile quando la pista è quella di Vallelunga.

Sotto, Sassi e Francisci ci accompagnano con lo sguardo mentre ci muoviamo con la Lotus-Delta F. Ford

Lo choc della DECELE RAZIONE

Una monoposto, anche se definita «addestrativa», è sempre una monoposto. Quando poi sulla targhetta nella parte bassa del cruscotto c'è scritto Lotus, il rispetto per l'oggetto cresce. Infatti, era con un certo timore reverenziale — peraltro ben camuffato — che mi accingevo a lasciare i box per qualche giro di assaggio con la Formula Ford Lotus 69 con cui Lorenzo Sassi era stato il protagonista del Trofeo '72 fino ai «fatti di Varano».

Una bella macchina, veramente, l'unica in circolazione in Italia ed una delle poche esistenti in assoluto anche se, com'è il caso di molte altre Formula Ford, il suo telaio derivava da quello impostato per la F. 3, che a sua volta derivava da quello della F. 2, non a caso siglati sempre con il numero 69. Facevo fatica ad immaginarmi quell'essenziale traliccio di tubi tondi e quadri provvisto delle grosse gomme da F. 2 (per quanto potevano essere grosse nel '70) e del poderoso 1600 FVA, mi sembrava anzi che esso fosse molto più adatto al motore Cortina che a qualcosa di più potente. Ma in ef-

fetti le analogie si fermavano all'aspetto generale della macchina, mentre molti particolari fondamentali — come le sospensioni — sono diversi, anche per adattarsi agli obblighi regolamentari della Formula.

Mi allungo con riluttanza cercando i pedali. Pur non essendo la prima monoposto che provo, ogni volta ho un attimo di smarrimento non trovando i comandi dove me li aspetto, mentre scompaio sempre di più scivolando attraverso la centina della strumentazione. Disabitudine. Infatti, la sensazione di disagio sfuma non appena, all'unisono, arrivano i pedali e gli appoggi del sediolino. Perfetto. Ora mi legano come un salame (le cinture mi vanno sempre strette...) e sono pronto. Anche se so cosa si deve fare per mettere in movimento il complesso, cerco istintivamente con gli occhi il proprietario della macchina, se non altro per averne il benessere. Le essenziali istruzioni di Sassi si limitano ad un cenno per indicarmi il bottone di messa in moto.

Bene, lo spingo ed il motore si avvia subito a ruota tranquillo alle mie spalle, come

si addice ad un onesto aste e bilancieri di serie, alimentato con il carburatore di serie, con la distribuzione e la compressione di serie, anche se fa un chiasso del diavolo con lo scarico 4 in 1. non di serie: in complesso, una sensazione di affidabilità notevole.

Le mie (scarse) esperienze in materia mi giocano, a questo punto, un brutto scherzo. Abituato evidentemente ad avere a che fare con cambi duri e dagli innesti problematici, impugno con decisione la leva e la spingo in avanti tenendola verso di me... con il risultato di andare all'indietro dopo aver mollato la frizione. Dopo che si è chiesta l'ilarità generale, Sassi mi rincuora dicendo che anche a lui è successo di infilare la retromarcia invece della prima al momento di muoversi, solo che a lui era accaduto alla partenza di una batteria, con dietro un bel numero di altre vetture!

Per fortuna, ho mollato la frizione con circospezione, evitando così di «arrotare» i presenti, per cui ripeto l'operazione con più accortezza e — finalmente — mi tolgo dai box.

Siamo a Vallelunga, ed il

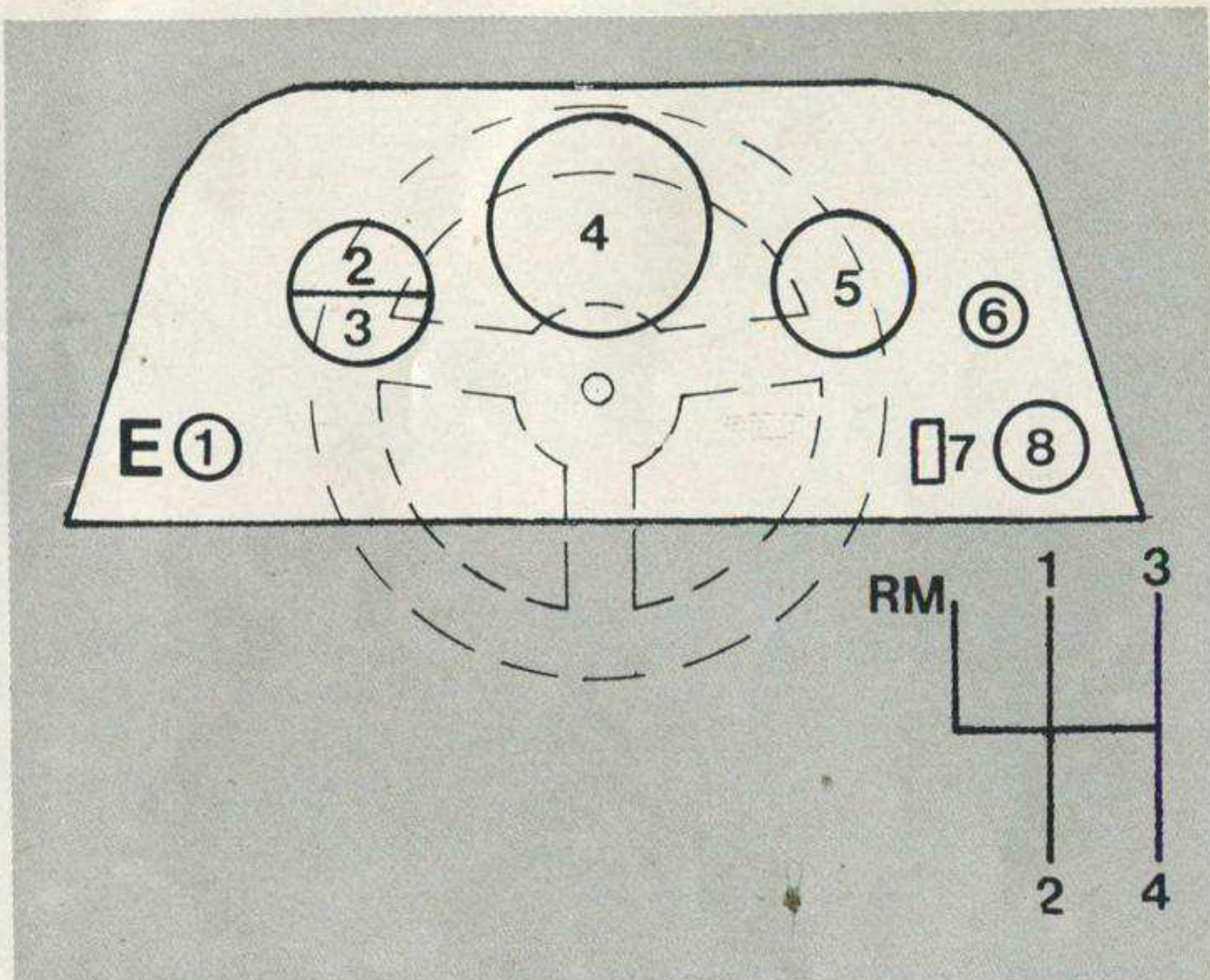


circuito invita ad una conoscenza immediata del mezzo. La Lotus collabora, mostrandosi perfettamente messa a punto, precisa e dolce nei comandi ed aggrappata al terreno come una sanguisuga non ostante i Firestone Torino, che sono pneumatici mol-

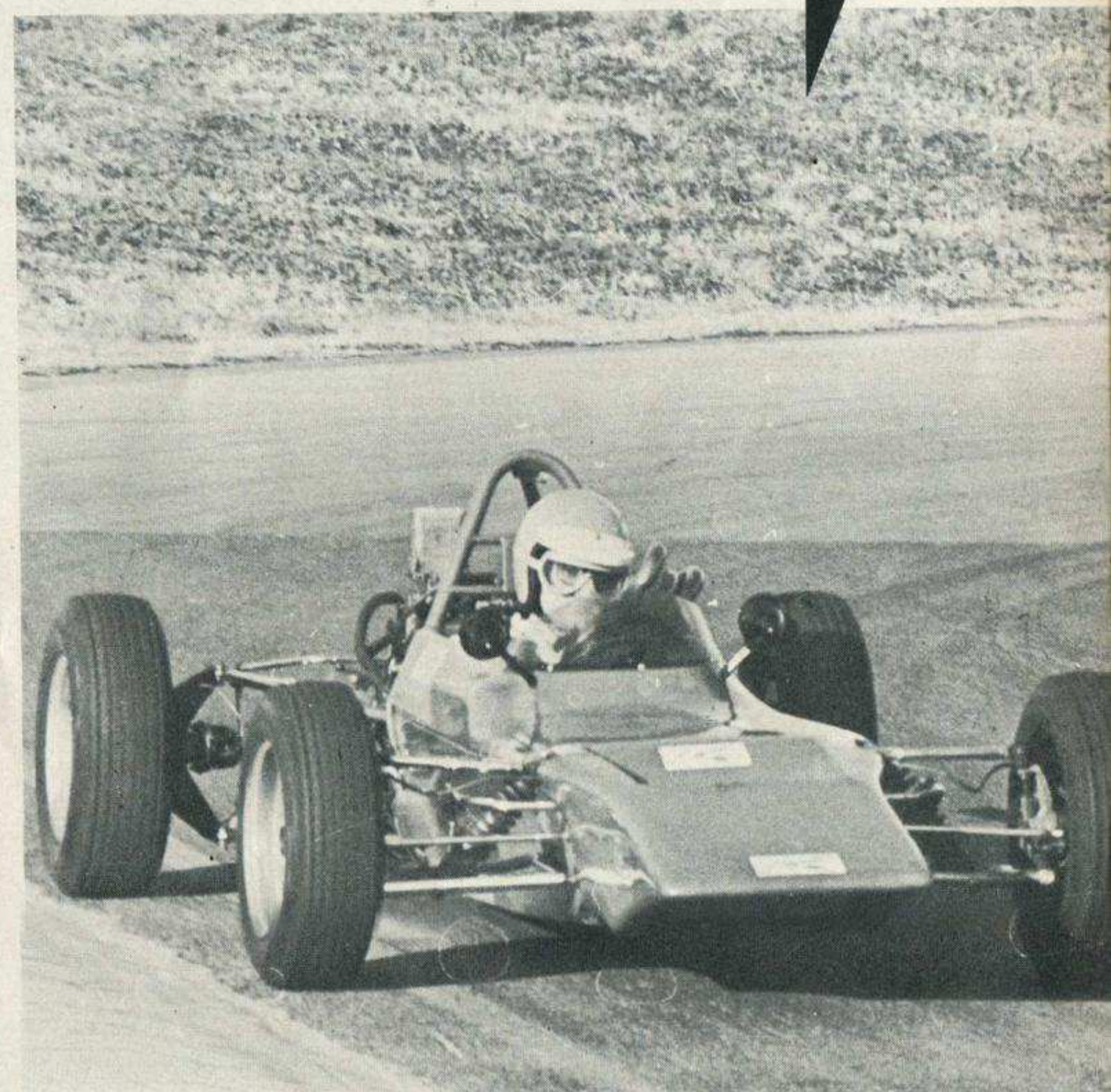
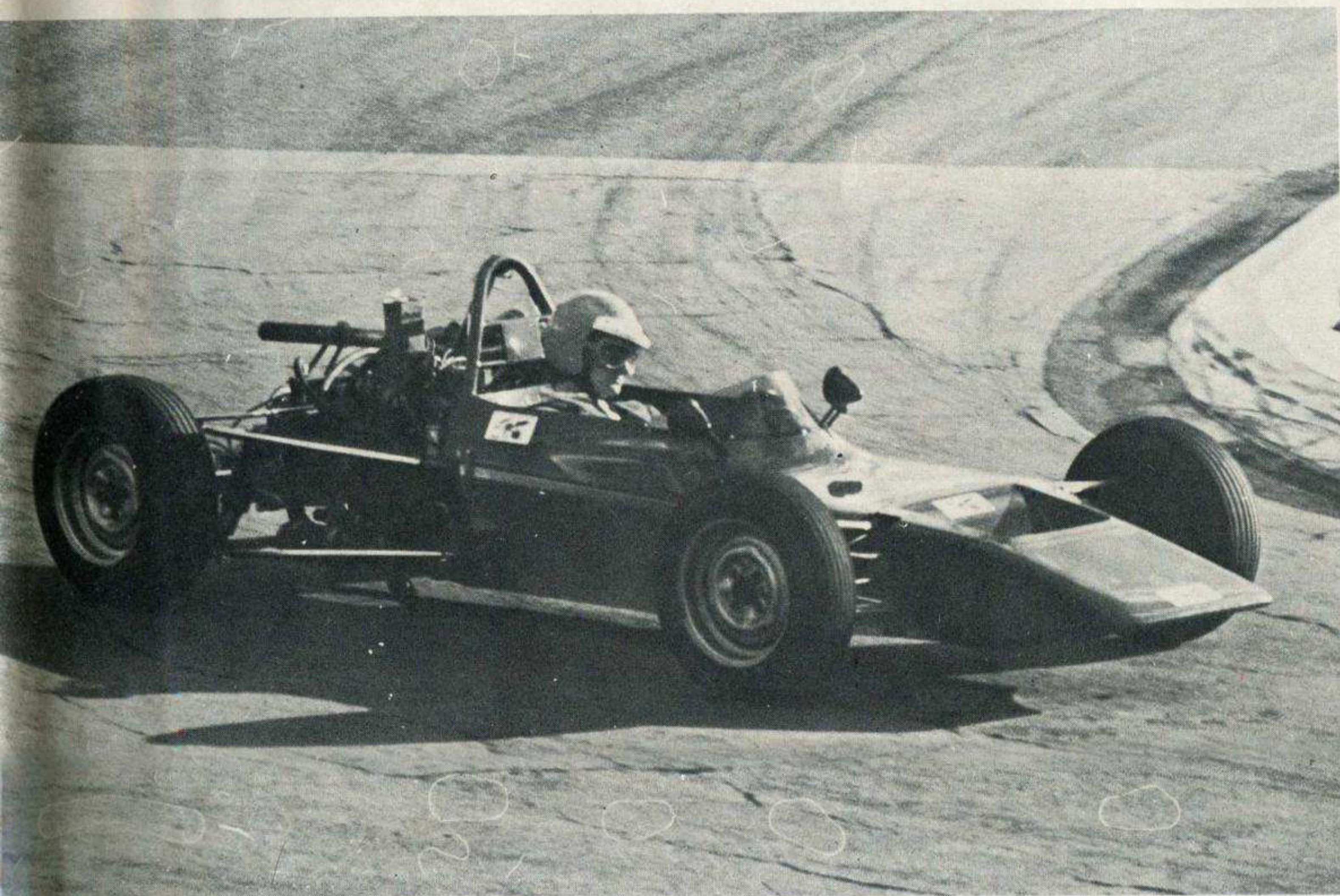
to più vicini alla serie che al racing. La sensazione di impaccio svanisce rapidamente, mano a mano che aumento la velocità di percorrenza delle curve «tastando» con lo sterzo l'aderenza della macchina al suolo. Sono perplesso, dove la metto lei sta, ero con-

- ① pulsante estintore
- ② pressione olio
- ③ temperatura acqua
- ④ contagiri
- ⑤ temperatura olio
- ⑥ pulsante messa in moto
- ⑦ contatti
- ⑧ manometro benzina

Qui sotto con la monoposto Lotus 69 all'ingresso ed all'uscita del tornante, affrontato in prima velocità. Traiettorie perfette forse, ma certamente curva non velocissima, come dimostra lo scarso rollio



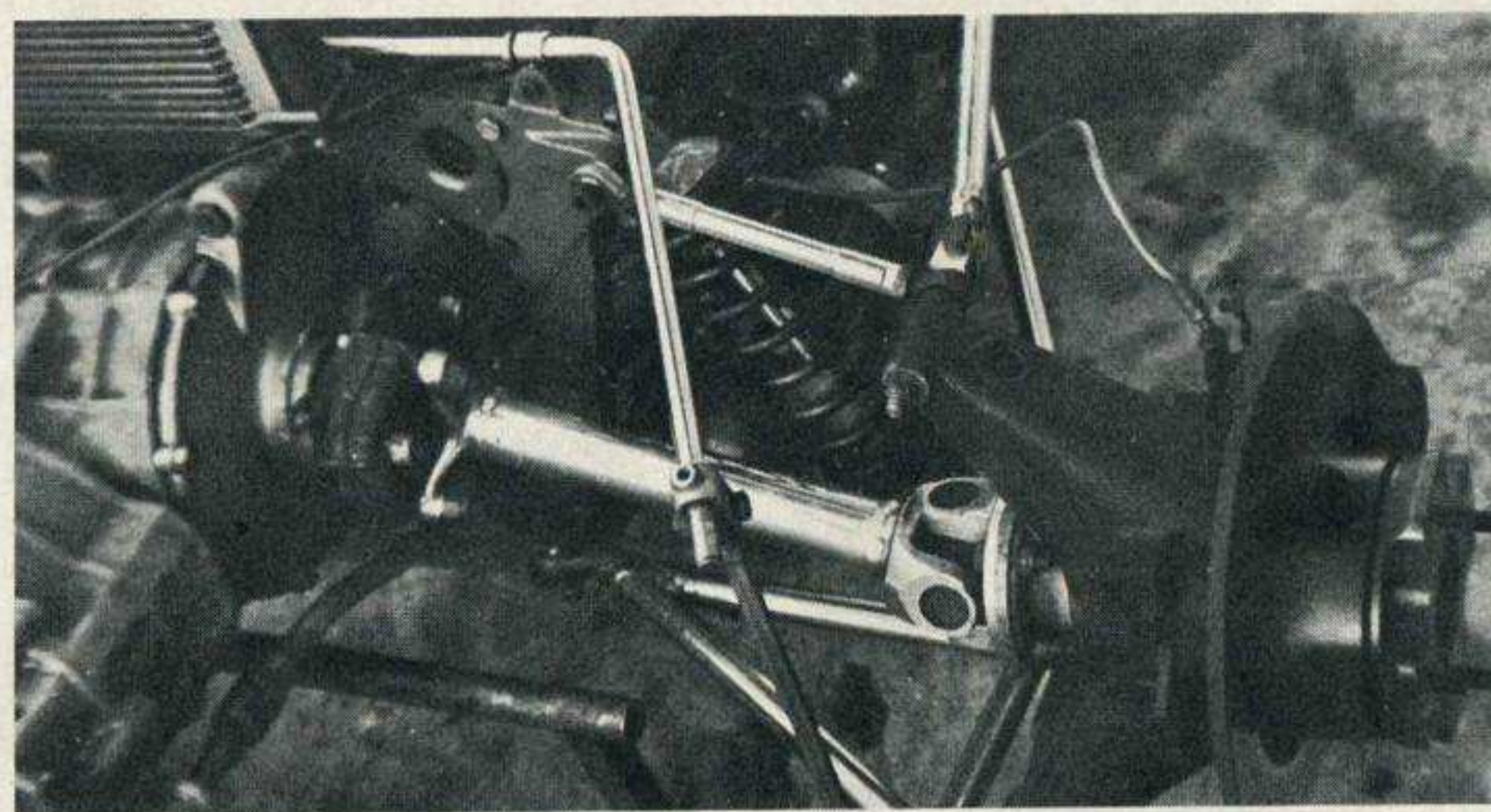
il MEXICO test



vinto che avesse dei limiti più bassi, ed invece non « parte » in nessuna direzione prevalente. Ho l'impressione che la 69 snobbi questo suo occasionale pilota, che si diverta a far intendere che lei è una Lotus, non un telaio qualunque, e che i suoi quarti di nobiltà non sono messi in discussione da un semplice treno di pneumatici stretti.

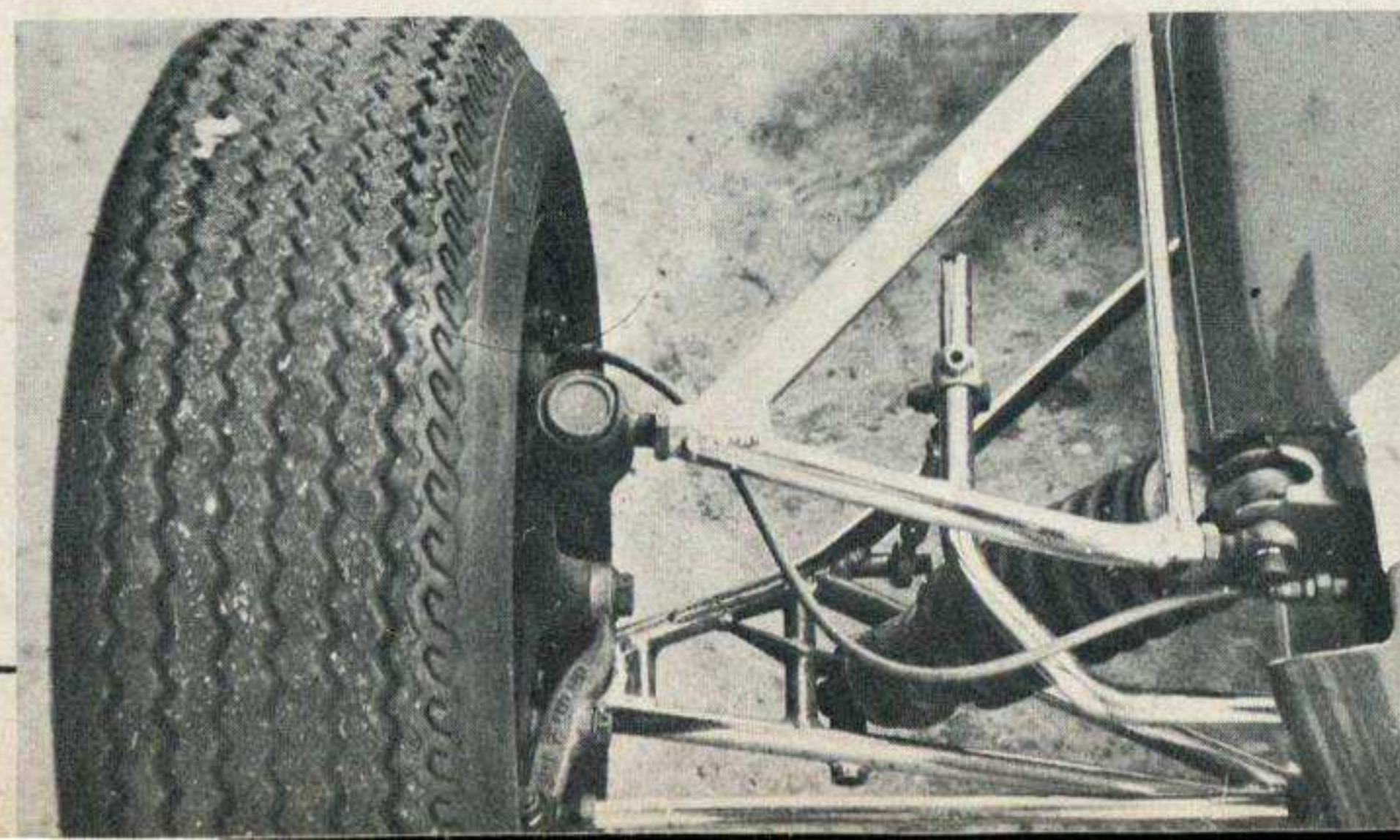
Poi, al tornante, un accenno di sottosterzo, che ritrovo alla « esse », finalmente la nobildonna si scopre. E' un comportamento molto sicuro e controllabile, anche perché lo sterzo è assurdamamente pronto e diretto e quindi quel poco di sterzata in più che si rende necessaria è questione di un attimo, ma non è certo l'assetto ideale per questa pista, dove un pelo di sovrasterzo sarebbe invece l'ideale. Sassi, dopo, confermerà questa mia impressione dicendomi che le regolazioni non sono adatte a Vallelunga.

Dopo pochi giri il divertimento si fa strada subdolo, e me ne lascio invadere senza mettermi altri problemi, penserò dopo alle considerazioni tecniche. A richiamarmi bruscamente alla realtà arriva il motore, che si mette a



Sopra, il retrotreno della Lotus 69 è un classico nel suo genere. Il portamozzo è simile a quello della versione F. 3 della vettura

Sotto, l'avantreno, con il triangolo inferiore molto irrigidito ed il portamozzo di derivazione Standard-Triumph. Le carreggiate sono molto larghe



« sputacchiare » vistosamente in rettilineo ed all'uscita dalle curve: sono senza benzina, ed un'occhiata al manometro del carburante, desolatamente sullo zero, è sufficiente a confermarlo.

Per fortuna la sosta ed il relativo rabbocco non sono tanto lunghi da interrompere il « dialogo » fra il vostro cronista e la Lotus Formula Ford, ed infatti la confidenza aumenta ed un'occhiata al cartello che mi espongono dal box, con su scritto 59'8, mi riempie di soddisfazione. In realtà, arrivare a girare attorno al minuto non deve essere molto complicato, visto che non me ne sono neanche accorto e che è stato sufficiente cambiare ai prescritti 6.000 giri e curvare d'istinto senza acrobazie. E' « limare » via gli altri 2-3 secondi che è un problema. E non credo che sia nelle curve che il guadagno è sensibile, quanto nelle frenate.

Con una monoposto il vero « choc » lo si ha nel constatare le sue possibilità di decelerazione, che non hanno letteralmente nulla a che fare con quelle di una vettura turistica, per quanto ben frenata essa sia. E' questione soprattutto di peso, la sua quan-

tità (bassa) e la sua concentrazione. Ed una delle cose più difficili è proprio lo sfruttare queste grandi qualità, staccando più in là di dove l'istinto vorrebbe e frenando poi stando attenti a non bloccare una ruota. Ed infatti, mi accorgevo sempre di staccare troppo presto, con il risultato di arrivare alla curva più lento di quanto servisse per percorrerla.

Per quanto riguarda il lato « tecnico » della prova, c'è da dire che la vettura montava rapporti che davano queste velocità, a 6.000 giri: in prima 92, in seconda 120, in terza 148, in quarta 176, cioè esattamente spaziate di 28 kmh ciascuna, con una caduta di circa 1300 giri fra una marcia e quella superiore. Con questo cambio si percorre in prima il tornante ed in seconda tutte le altre curve, con una terza fra la « esse » e la curva Roma. Non posso escludere che quest'ultima si possa percorrere in terza: io la facevo in seconda, pur rendendomi conto di dover fare, in uscita di curva, un po' di fuorigiri. Spero mi comprendiate, con tutti quei guard-rails...!

Marco Magri

L'autobloccante cambia tutto

Lo sviluppo di una vettura destinata alle corse non è né facile né breve, anche quando la vettura « base » ha già in sé qualità intrinseche molto elevate, ed il punto di arrivo è una vettura molto vicina ai regolamenti del gruppo 1. E' il caso della Ford Mexico, la vettura da gara attualmente di moda, il cui adattamento sportivo è stato relativamente semplice per quanto concerne le parti meccaniche fondamentali, motore, cambio, freni, e più complesso per l'assetto.

Nuovi cerchi e nuove gomme

La concezione classica di questa berlina, con motore anteriore e trazione posteriore con asse rigido, non è stata un ostacolo alla definizione di un buon assetto, ma certamente si è lavorato di più in questo senso che negli altri, riducendosi gli interventi al motore all'alleggerimento delle parti ai limiti di peso della fiche, al montaggio di un collettore di scarico più favorevole e ad una messa a punto generale.

Il regolamento del Challenge Mexico-Kleber, stilato dalla Ford Italiana sulla falsariga dell'analogo campionato inglese, ha previsto invece sull'assetto importanti interventi, quali l'abbassamento della scocca, la libertà degli ammortizzatori (complicata anteriormente dallo schema McPherson), e soprattutto l'adozione di cerchi in lega leggera con canale da 6" e dei nuovi pneumatici Kleber-Colombes RS, con caratteristiche molto vicine ai racing sia come mescola che come costruzione, pur se mantengono la carcassa radiale.

Dopo aver « assaggiato » una Mexico strettamente di serie già lo scorso anno, sono capitato nel gennaio scorso a Vallelunga nel bel mezzo dei tests che Ford Italiana e Kleber stavano effettuando proprio per definire il miglior compromesso di assetto in funzione delle nuove gommature, e l'occasione di provare la vettura è stata propizia per farmi valutare il grosso miglioramento rispetto al comportamento della vettura di serie, già ottimo.

Il rollo all'interno

L'abbassamento e l'irrigidimento delle sospensioni e la presenza di pneumatici con caratteristiche elevate avevano

però, come contropartita, un notevole pattinamento della ruota motrice interna alla curva. Pur « scaricando » completamente gli ammortizzatori Koni nella loro fase di estensione, il rollo collegato alla accresciuta tenuta laterale della nostra Mexico aveva per effetto, nelle lunghe curve del circuito « piccolo » romano, di sollevare la ruota motrice interna quanto bastava perché la potenza si scaricasse attraverso questa ruota, non arrivando quindi al terreno.

Tant'è vero che, dopo aver compiuto qualche giro affrontando le curve con marce basse e con il piede destro a tavoletta, senza risultati apprezzabili, mi sono deciso a non usare altro che la terza marcia, a parte la seconda al tornante, e di trasmettere soltanto la quantità di potenza che la ruota in appoggio riusciva a trasformare in forza traente. Uno spreco, pensai, di un bel po' di potenziale. D'altra parte così facendo il tempo è calato fino ad un discreto 1'08"3.

Adesso ancora meglio

Poi, venne l'autobloccante. Una decisione apparentemente difficile da prendere, soprattutto trattandosi di una vettura derivata dalla serie, ma comprensibile e logica, anche ai fini della sicurezza. Infatti, non solo senza autobloccante la Mexico diventava problematica nei repentini cambiamenti di traiettoria, come la « esse » di Vallelunga, ma spesso i semiassi soffrivano dei bruschi contatti fra il terreno e la ruota motrice « scarica » e vorticante.

Purtroppo, l'adozione dell'autobloccante è venuta dopo la mia breve presa di contatto, quindi non posso che immaginare quali sono state le migliori che la Mexico ne ha ricavato, sintetizzate comunque eloquentemente nel secondo e mezzo in meno che si ottiene sullo stesso tracciato. Certamente, la guida sarà diventata più complessa per certi versi, anche per la crescita del « limite » cui la vettura può spingersi, ma quello che conta è il girare più in fretta, e sotto questo aspetto le berline inglesi stanno ottenendo dei risultati eccellenti.

m. m.

Prove a Vallelunga con la Ford come denominatore comune. La monoposto Lotus di Formula Ford l'abbiamo trattata con circospezione, mentre la Mexico — con la scusa che era una berlina — abordata con più confidenza, ci ha fatto qualche brutto scherzo, anche se poi si è fatta amica



un campione le guida
un campione le giudica

AUTO
SPRINT
TEST
mese

SPRINTTEST

Ha voluto provarci anche lui, il nostro collaboratore (ed ex bersagliere)

«Leo CAN»: tutta colpa di Lella LOMBARDI. E provate a leggere cosa può capitare a debuttare (mica malaccio, eh...) in MEXICO

Dietro alla macchina starter i partecipanti alla finale si apprestano a compiere il giro di ricognizione prima del via. Sotto: Lella Lombardi all'interno ha lottato a lungo con Gatti ed ha perso la vittoria finale veramente per un soffio



Guardati dall'amico BUTTA FUORI!

Questa che sto per nar-
rarvi è una storia
realmente accaduta: è
successo che per una
serie di coincidenze
che spiegherò, il vostro croni-
sta, infilato casco e tuta igni-
fuga, si è seduto al posto di
guida di una vettura e ha
condotto a termine una ga-
ra, che si sarebbe potuta con-
cludere «anche» con un ri-
sultato positivo, se non fos-
sero intervenuti fattori im-
previsti a fermarlo proprio
nel momento meno opportu-
no. Vi dirò anche subito che
questo risultato sarebbe sta-
to assolutamente impreveduto:
ma al termine delle prove uffi-
ciali vi confesso che una
speranziosa di dare qualche
dispiacere ai bigs della situa-
zione era sorta, e non senza
validi motivi.

Tutto ciò è successo a Ca-
sale Monferrato, in occasio-
ne dell'inaugurazione del nuo-
vo circuito, dove avrebbero
dovuto correre per la prima
prova del loro campionato, le
monoposto di F. 3, F. Italia,
F. Ford e debuttare in ante-
prima, le berline Escort Me-
xico che da quest'anno disputa-
no il loro challenge anche
in Italia. E proprio con una
di queste vetture, cercando di
passare il più inosservato pos-

sibile, il vostro amico gior-
nalista si è celato: ha disputa-
to le prove ufficiali, la batte-
ria ed infine è entrato (con
enorme soddisfazione) in fi-
nale.

Una Mexico ... d'oro

Sarà bene che vi spieghi
come tutto ciò è potuto suc-
cedere. Tempo addietro, chiac-
chierando del più e del me-
no con Lella Lombardi (di-
rei superfluo stare a presen-
tarvi la campionessa alessan-
drina), venni a conoscere un
certo signor Traversa, titola-
re di una concessionaria
Ford, per la precisione la Ta-
narauto di Alessandria, che,
entusiasta del nuovo program-
ma sportivo della Ford, vole-
va entrare in questo mondo
nel migliore dei modi. Sporti-
vo praticamente, appassionato
di paracadutismo e deciso
a sfondare ad ogni costo, si
era rivolto (per ovvia vicinan-
za) alla simpatica Lella e le
aveva offerto diverse possibi-
lità, tra le quali la guida per
tutta la stagione di una delle
Escort Mexico da lui prepara-
te, per disputare lo chal-
lenge che avrebbe avuto ini-

zio con la prova di Casale.
Per quella prova gli sarebbe-
ro rimaste delle macchine a
disposizione: così, chiacchie-
rando, era venuta fuori la pro-
posta per il sottoscritto, di
disputare la gara a titolo di
collaudo delle vetture, che il
dinamico titolare alessandrino
riteneva altamente compe-
titive.

E così è stato. Ci siamo
presentati a Casale, con una
conoscenza veramente scarsa
del tracciato (confortati com-
unque dal fatto che nessu-
no, o molto pochi, avevano
visto prima d'ora la pista sul-
le rive del Po) e siamo saliti
sulla vettura, conoscendo a
malapena della stessa, la po-
sizione delle varie marce. A
questo punto dobbiamo esse-
re onesti nel dire che la vet-
tura era veramente fantasti-
ca, stabile come non ce la sa-
remmo immaginata mai. E
questo grazie al lavoro certo-
sino della Lombardi, che per
diversi giorni si era dedicata
alla messa a punto delle sos-
pensioni, giungendo a risul-
tati sorprendenti. Tralascian-
do il motore (onestamente
preparato da Luciano, bravo
quanto efficiente capo uffici-
na della Tanarauto) vorrem-
mo parlare a lungo delle pos-
sibilità di tenuta di strada

della notissima berlina Ford,
dotata di autobloccante e
pneumatici Kleber. La mac-
china si presentava veramen-
te piatta, precisa al comando
del volante, stabile in frena-
ta: decisamente una delizia
inserirla soprattutto nelle due
curve veloci del tracciato.

Curve veloci nelle quali si
riusciva, dopo un poco di pra-
tica, a guadagnare su altri
concorrenti, veramente metri
su metri. Specialmente nella
quarta curva dopo la linea di
partenza (per quelli che co-
noscono il tracciato quella
velocissima a destra) dove si
inseriva la vettura con un no-
tevole anticipo in traiettoria
(mantenendo la 4. marcia) e
si continuava in sbandata
con un leggerissimo contro-
sterzo, per poi uscire prima
del tornante con una velocità
veramente sostenuta.

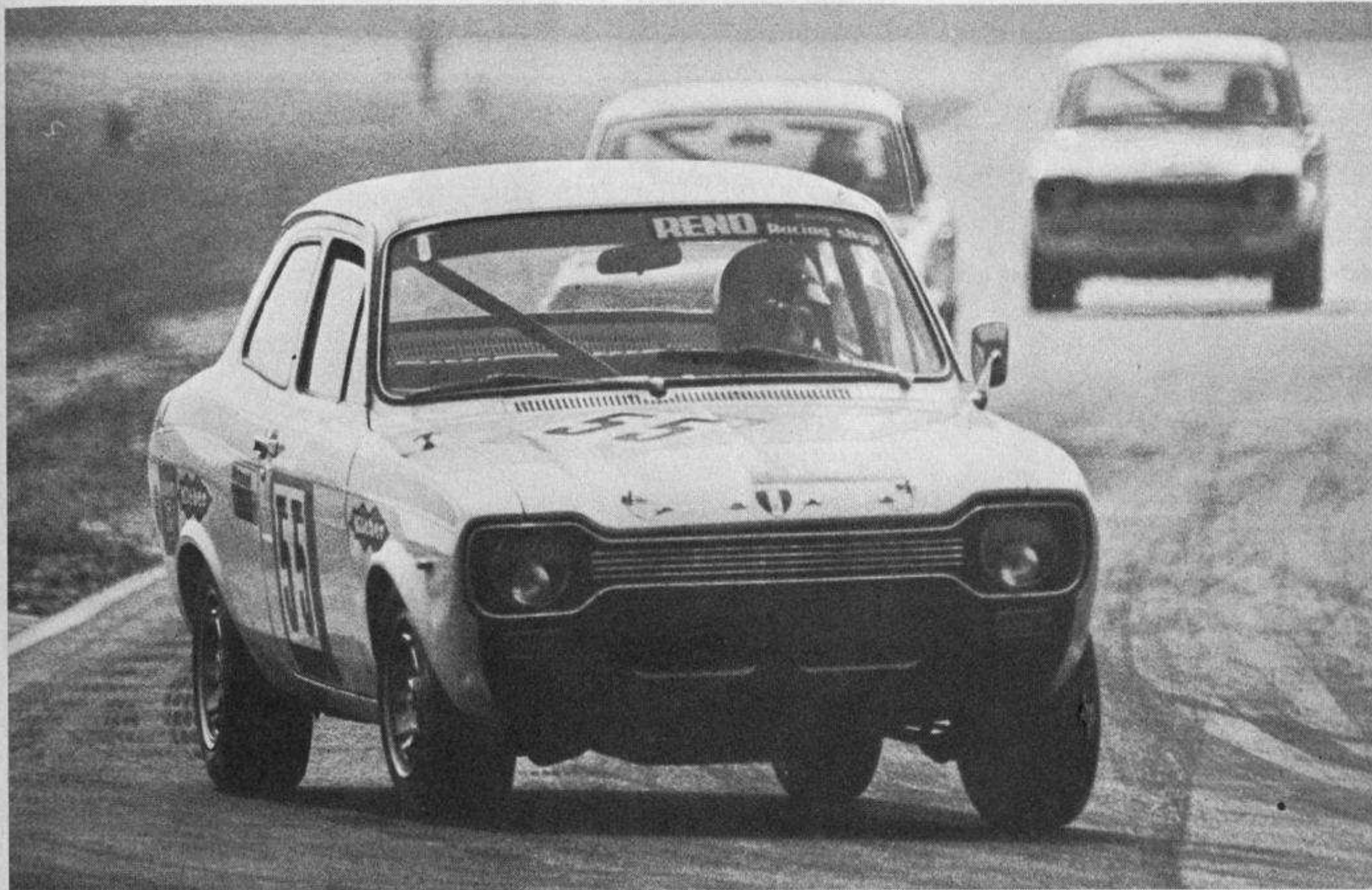
Settimo tempo nelle prove

Ad ogni modo, per capire
quella curva ce n'è veramen-
te voluto: e vi assicuro che
tutte le volte che ne uscivo
senza essere volato via, era
veramente un grosso respiro
di sollievo.

Al termine delle prove li-

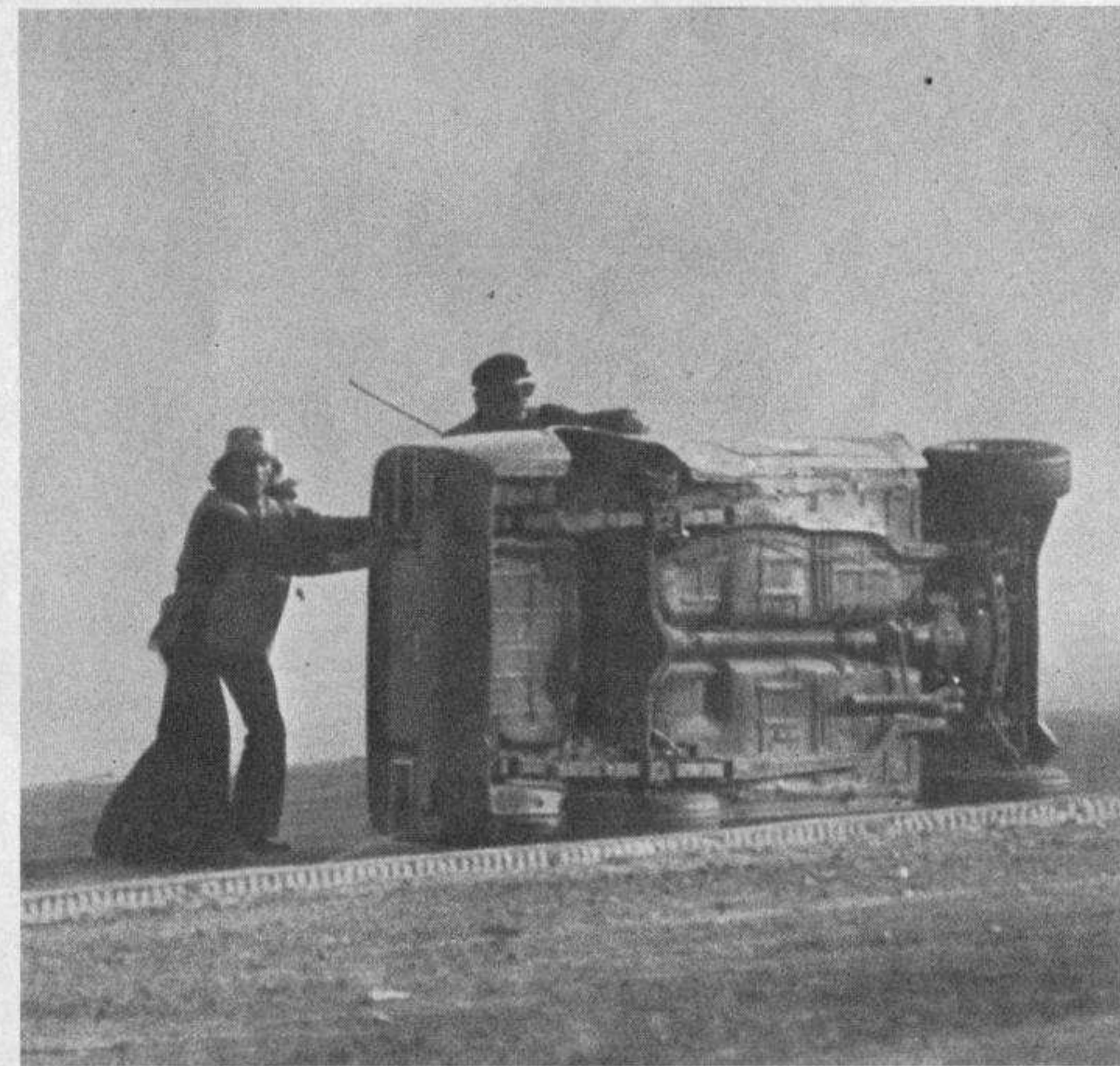
bere avevamo tutti raggiunto
un discreto affiatamento con
le macchine: c'erano inoltre i
tempi dei cronometristi che
iniziavano a stabilire una
certa graduatoria di merito.
Ci ritrovavamo al termine di
questi pochi giri con il setti-
mo tempo assoluto (su 29 co-
correnti) e questo primo
exploit, per noi che eravamo
partiti con il problema di ri-
uscire a qualificarci, ci riem-
piva un poco d'orgoglio. Il
mio patron era veramente
entusiasta: delle tre macchine
che schierava cominciava ad
ottenere un secondo tempo
(la Lombardi) a un soffio
dalla macchina ufficiale della
Ford Italiana (pilota Lorenzo
Sassi), un settimo e un dodici-
esimo con il mio compagno
di colori, che non cito per
non fargli in seguito una pro-
paganda sfavorevole.

Sta di fatto che ci presen-
tiamo alle batterie: io sono
nella prima, in seconda fila
alla corda, con alla pole po-
sition l'amico Sassi. Al briefing
ante gara il ragionier Maffez-
zoli, assieme a Carlo Micci
della Ford, cercano di aprirci
gli occhi con chiare parole su
quello che sarebbe stato as-
solutamente vietato nel corso
della gara. A dire il vero era-



A sinistra: ne ha tentate di tutte il vostro redattore per cercare di ottenere un buon risultato comprese inevitabili uscite: ma non è riuscito lo stesso a girarsi come Cattaneo (sotto) o, peggio, a « mettersi per cappello » la Mexico, come ha fatto Sassi al 1. giro della finale (foto in basso)

Questo non è lui



vamo particolarmente curiosi dell'andamento della corsa: avevamo negli occhi la sola, unica gara di questo tipo combattuta a Vallelunga durante la stagione passata, che si era risolta in una guerra con colpi bassi di tutti i generi. Una specie di rallycross: e avevamo appunto espresso il nostro disappunto con il direttore di gara, che si premurava quindi di aprirci gli occhi prima del tempo.

La partenza « alla Maffezzoli »

Le cose si sono svolte in maniera veramente inaspettata: all'abbassarsi della bandiera non ci facciamo sorprendere e ci involiamo decisi verso la prima curva, sicuri di poter contare su una efficace frenata e soprattutto sulla già lodata stabilità della vettura. Infatti non succede niente di particolare: la batteria giunge al termine (o meglio, noi giungiamo al termine dei 10 giri) mantenendo la quarta posizione, anche se con un tempo abbastanza basso che ci sfavorirà nello schieramento della finale. La mia compagna in gonnella (si

fa per dire, dal momento che credo di non aver mai visto Lella vestire altro che pantaloni) intanto si era aggiudicata la sua batteria (e la pole position per la finale), mentre il mio compagno di colori mi affiancava in quinta fila. La giornata proseguiva con le batterie e la finale della corsa di F. 3: una corsa veramente molto bella e combattuta che alla fine vedeva la vittoria di Francisci su Cinotti, Colombo e la Lombardi.

E veniva così il nostro turno per la finale: eravamo un poco preoccupati per la durata della gara (20 giri) e soprattutto per la stanchezza, dovuta al tanto camminare per seguire tutte le corse precedenti. Solite quattro parole del direttore di gara e poi viene il momento di infilarsi il casco e allacciarsi le cinture: guardando negli specchi si cominciano a vedere facce tirate, gente che pare decisa a vendere cara la pelle. Noi dal canto nostro, forse per scaricarci un poco delle responsabilità che ci gravano, abbiamo promesso a tutti (specie quelli che abbiamo attaccati dietro) di agevolarli nei sorpassi: solite cose che si dicono un attimo prima del via,

ma che in realtà poi si dimenticano appena la bandiera (forse è quella che mette soggezione) si sarà abbassata.

Al termine del giro di ricognizione, durante il quale ci sentiamo in dovere di compiere una serie di serpentine e qualche brusca frenata come fanno i monopostari alzando il braccio per avvertire chi ci segue, riprendiamo lo schieramento di partenza, mantenendo però per sicurezza la prima innestata, per non farci sorprendere dalle note partenze « alla Maffezzoli » sempre inaspettate ma veramente precise. E così è: forse qualcuno non conosce bene la bandiera del direttore di gara monzese e si fa sorprendere dal vostro giornalista, stranamente concentrato e tutto d'un colpo deciso a guadagnare posizioni sin dalle prime battute. In questo modo riesco a infilare, passando nel mezzo e trascinandomi nella scia Revello che partiva alle mie spalle, almeno un paio di concorrenti e mi avvento nella prima curva mantenendo per maggiore sicurezza la traiettoria in corda. Alla terza curva il primo putiferio: Lorenzo Sassi, che batteggiava in testa, si ribalta

in una nube di polvere, auto-eliminandosi clamorosamente e lasciandoci via libera ai lati della pista. Sventolio di bandiere gialle (per fortuna la macchina riusciamo a vederla in tempo e ad evitarla) e via verso la parte più tormentata del circuito.

L'amaro sapore di sabbia

Appena riusciamo a renderci conto della situazione, a guardare negli specchi in un attimo di relax (ne concede veramente pochi il tracciato!) ci accorgiamo con soddisfazione di trovarci piazzati assai bene: solo tre o quattro macchine ci precedono e abbiamo per fortuna alle spalle il nostro compagno di colori, che riteniamo logicamente impegnato a salvaguardarci le spalle da attacchi avversari.

Ma ci dev'essere un proverbio che parla di guardarsi dagli amici... E' con sgomento che ci accorgiamo al secondo giro di trovarci proprio il... nostro compagno di colori a ruote inchiodate e fumanti entrarci deciso nella parte posteriore della vettura, con la determinazione di quello

che vuole veramente « buttarli fuori ». A questo punto i commenti verbali non sarebbero educati e sufficienti ad esprimere il nostro disappunto: morale della favola voliamo in testa coda nella sabbia, dalla quale saremmo pronti a toglierci subito, ma la solerzia di un commissario ce lo impedisce.

In quegli attimi, con il commissario giustamente deciso a non farci ripartire finché non siano passati tutti gli altri concorrenti, crolla veramente tutta la carica, la concentrazione che eravamo riusciti a racimolare un attimo prima del via. Riprendere in queste condizioni è veramente triste: riusciamo lo stesso, in qualche modo con staccate al fulmicotone, a rimangiare qualche posizione, recuperando tre o quattro avversari, ma ormai la gara è persa. Ormai è inutile inventare qualche altra follia: con una vettura con motore di serie, come quello che abbiamo sotto, non si possono fare miracoli e ci dobbiamo accontentare di un modesto piazzamento. Peccato; nella nostra smisurata ambizione contavamo già di lottare coi primi!

Leopoldo Canetoli

Dalla FRANCIA l'esempio per un fuoristrada «diverso» e alla portata di tutti

La Citroen 2 CV, smessa, può adattarsi assai bene a questo tipo di gare. Bastano pochi soldi e un po' di praticaccia per consentire alla vettura di fornire le prestazioni richieste in questo genere

Il 1973 dovrebbe essere l'anno del lancio del fuoristrada agonistico nel nostro paese: sarà incrementata l'attività sulle piccole piste oggi esistente specie nel nord, sarà varato un regolamento per questa specialità, arriveranno le prime prove per le dune buggy, numerosi raduni turistico-sportivi sono già in preparazione. In pochi anni il fuoristrada ha dalla sua alcune migliaia di appassionati dalle quali escono ora gli sportivi del 4x4.

Ma in Italia il fuoristrada non rispecchia l'attuale realtà automobilistica che è basata, grazie ad una politica fiscale assurda, sulle mini cilindrata, in quanto le cilindrata dei veicoli del settore sono da considerarsi «grandi». Fuoristrada piuttosto d'élite quindi e possibilità zero di effettuare questa attività con piccole vetture, sia perché mancano i percorsi, sia perché non vi sono classi di cilindrata, sia perché a nessuno è ancora venuto in mente di... organizzare prove su piccole piste riservate a una sola categoria di auto, della stessa cilindrata. La parificazione dei concorrenti si ha ora solo nel Rallycross Ford. Ma non sarebbe divertente invece realizzare prove riservate alle 500, Volkswagen tanto per fare due esempi, sottratte alla rottamazione o giù di lì?

All'estero questo è già realtà e basta arrivare nella vicina Francia per averne un esempio convincente. Oltralpe l'utilitaria più diffusa, e direi quasi mitizzata anche dalla stampa specializzata, è la 2 CV Citroen, protagonista di mille viaggi avventurosi e che in questi ultimissimi anni ha scoperto

Il gran rodeo



Il mercato delle pulci

dal buggy alla jeep **SPRINT**

MODELLO	CILINDRATA	KM/LITRO	VELOCITA'	ULTIMO LISTINO 1972	LISTINO GENNAIO 1973	LISTINO '73+IVA	BOLLO	ASSICURAZIONE	USATO (IN MIGLIAIA DI LIRE)			
									1969	1970	1971	
ALL CARS AUTOZODIACO												
Deserter	1192	14,2	120	1.420.000	1.298.000	1.453.760	27.560	86.860	—	—	—	—
Squalo	1192	15,1	140	1.520.000	1.398.000	1.563.760	27.560	86.860	—	—	—	—
Damaca	1493	12,4	158	1.875.000	1.798.000	2.013.760	39.805	100.750	—	—	—	—
Kirby	1107	14	130	—	1.300.000	1.456.000	21.740	86.860	—	—	—	—
AUTO MIRAGE												
Mirage	1901	10	120	1.180.000	1.327.000	1.487.000	27.560	86.860	—	—	—	—
Pirana	1895	11,2	120	—	—	—	27.560	86.860	—	—	—	—
ARO DACIA												
Aro M/461C	2512	7,6	127	2.100.000	2.050.000	2.419.000	84.710	112.260	—	—	—	—
ALFA ROMEO												
Alfa Matta (solo usata)	1900	—	105	—	—	—	65.320	112.260	750.000	1.000.000	—	—
AUDI NSU												
Munga DKW (solo usata)	900	—	90	—	—	—	18.375	78.015	600.000	900.000	—	—
CITROEN												
Mehary	602	16,5	100	980.000	1.020.000	1.142.000	7.060	67.170	—	—	—	—

MODELLO	CILINDRATA	KM/LITRO	VELOCITA'	ULTIMO LISTINO 1972
FIAT				
Campagnola benzina	1901	10	110	2.300.000
Campagnola diesel	1895	11,2	95	2.750.000
GATTO				
Puma	1192	14,2	130	1.354.000
Puma GT	1192	14,2	140	—
GAZ				
69/M benzina	2430	7,1	100	1.700.000
69/M diesel	1760	10	95	2.330.000
69/AM benzina	2430	7,1	100	1.810.000
69/AM diesel	1760	10	95	2.400.000
JEEP				
Jeep CJ/3 diesel	2000	12,4	100	—
Jeep CJ/6 diesel	2000	12,4	100	—
Jeep «Commando» diesel	2000	12,4	100	—
Jeep CJ/5 benzina	3800	8,3	120	2.800.000
Jeep CJ/6 benzina	3800	8,3	120	2.900.000
Jeep «Commando» benzina	3800	8,3	120	3.500.000
Jeep wagonwerts benzina	4300	8,3	140	4.260.000



Un momento, quanto meno spettacolare, della « 24 ore di Autocross » disputatasi in Francia e che ha ottenuto un grande successo di pubblico: vi hanno assistito circa 30.000 persone

anche una vocazione sportiva che certamente i suoi progettisti non avevano previsto.

L'autocross con questo tipo di vetture è arrivato a veder organizzare addirittura l'anno scorso una manifestazione di 24 ore che ha visto la partecipazione di 2 e 3 CV e Mehari provenienti da vari paesi d'Europa. Per questo « Gran rodeo » era stata allestita una pista apposita in modo che il pubblico — 30 mila persone — potesse seguire in sicurezza i « numeri » dei concorrenti. 24 ore di gara, ma anche premi in denaro per oltre sei milioni di lire,

una vettura nuova, una serie di sponsor dai nomi prestigiosi (giornali, radio, accessori, benzine, banche). Per la cronaca ha vinto un certo Jean Claude Mouret, con una vecchissima 2 CV, comprata per circa duecentocinquantamila lire, e da lui stesso « preparata » per il « cross ».

E' questo il particolare più interessante di certe iniziative: con poche disponibilità economiche è possibile divertirsi in una specialità che riserva più soddisfazioni di quanto appaia esternamente. Macchine da quattro soldi, un po' di fiamma ossidrica per adattare al nuovo uso, qualche rinforzo, una « decorazione » il più possibile strana, un circuito aperto da un bulldozer: questa la ricetta per un fuoristrada sportivo uguale per tutti, ma non per questo meno spettacolare.

Non sarebbe questa un'idea da sperimentare anche in Italia? E' la proposta che rivolgiamo alle formazioni che già operano nel settore agonistico, almeno per fare un tentativo di organizzare prove per un solo tipo di macchine, purché ampiamente diffuse in Italia e reperibili sul mercato dell'usato come alcuni modelli di note case italiane e straniere.

Il successo che certe competizioni hanno all'estero, anche dal punto di vista della partecipazione del pubblico, ci sembra già una buona garanzia di validità. Mini cilindrata al posto delle duemila e tremila 4x4 del costo di milioni: questa potrebbe essere la formula del fuoristrada all'italiana per creare una vera attività agonistica: chi è il primo a cominciare su questa strada... ovviamente piena di buche, guadi e sassi?

Marco Grandini

Guida fuoristrada

Una interessantissima iniziativa dell'Istituto Geografico De Agostini, ha visto la luce il mese scorso: si tratta di un volume tutto dedicato alle auto fuoristrada. Si tratta di una utilissima guida per chi vuole conoscere tutto di questo sport. Dai consigli per la guida, alle notazioni tecniche, sempre chiare ed efficaci ad una breve quanto gustosa storia delle più famose imprese del fuoristrada, fino alla descrizione particolareggiata, corredata di disegni, di tutte le moderne vetture fuoristrada. Il volume, della collana « Documentari », è caratterizzato da una abbondante documentazione fotografica a colori che va dalle prime auto del genere, fino alle ultimissime novità americane: le « dune buggies », gli « all terrain vehicles », ed anche, a conclusione, la « LRV » la fuoristrada della luna sbarcata sul nostro satellite dall'Apollo 15.

« LE AUTO FUORISTRADA » di Gianceno Madaro - Collana « I Documentari » - Istituto Geografico De Agostini - 64 pagine - L. 1.500.

Ritorna la primavera e con essa il piacere del fuoristrada. Questa « specialità » delle quattro ruote sta conoscendo in Italia un notevole successo e già si pensa di organizzare, oltre ai raduni e alle escursioni in gruppo, anche una vera e propria attività agonistica. Ecco perché riteniamo utile per i nostri lettori riproporre la rubrica del « mercato delle pulci » per la quale chiediamo la collaborazione di produttori e venditori per una più completa panoramica dei modelli oggi in commercio in Italia. I dati relativi alla assicurazione e le cifre dell'usato ricalcano l'impostazione data al mercato dell'« auto di tutti ».

LISTINO GENNAIO 1973	LISTINO '73+IVA	BOLLO	ASSICURAZIONE	USATO (IN MIGLIAIA DI LIRE)		
				1969	1970	1971
2.315.000	2.592.800	59.195	112.260	1.650.000 (revisionata)		
2.769.000	3.101.280	59.195	112.260	1.850.000	1.950.000	
1.300.000	1.456.000	27.560	86.860	—		
1.330.000	1.700.000	27.560	86.860	—		
1.600.000	1.752.000	106.140	112.260	1.300.000	1.600.000	
2.230.000	2.497.600	52.050	112.260	1.700.000	1.900.000	
1.700.000	2.026.000	106.140	112.260	1.300.000	1.600.000	
2.330.000	2.609.600	52.050	112.260	1.700.000	1.900.000	
—	2.880.000	65.320	112.260	—		
—	2.980.000	65.320	112.260	—		
—	3.380.000	65.320	112.260	—		
2.750.000	3.200.000	170.435	112.260	—		
2.850.000	3.300.000	170.435	112.260	—		
3.450.000	4.000.000	170.435	112.260	—		
4.200.000	4.800.000	191.865	112.260	—		

I prezzi dell'usato variano da un minimo di L. 1.350.000 ad un massimo di L. 2.000.000

MODELLO	CILINDRATA	KM/LITRO	VELOCITA'	ULTIMO LISTINO 1972	LISTINO GENNAIO 1973	LISTINO '73+IVA	BOLLO	ASSICURAZIONE	USATO (IN MIGLIAIA DI LIRE)			
									1969	1970	1971	
ROVER												
Land Rover «88 S/W benzina»	2286	6,6	110	3.450.000	3.282.000	3.872.760	79.606	112.260	—	—	—	
Land Rover «88 S/W diesel»	2286	10,5	110	3.730.000	3.547.000	4.185.460	79.605	112.260	—	—	—	
Land Rover «88 benzina»	2286	6,6	110	2.940.000	2.799.000	3.302.820	79.605	112.260	—	—	—	
Land Rover «88 diesel»	2286	10,5	110	3.220.000	3.064.000	3.615.520	79.605	112.260	—	—	—	
Land Rover «109 benzina»	2286	6,3	110	3.410.000	3.244.000	3.827.920	79.605	112.260	—	—	—	
Land Rover «109 diesel»	2286	10	110	3.680.000	3.500.000	4.130.000	79.605	112.260	—	—	—	
Range Rover	3528	7	155	4.200.000	4.168.000	4.918.240	170.435	112.260	—	—	—	
MORETTI												
Mini Maxi «Fiat 500»	499,5	18,8	95	937.140	900.000	1.006.200	7.150	59.880	—	—	—	
Madi Maxi «Fiat 127»	903	14,2	140	1.356.460	1.303.000	1.457.390	18.375	78.015	—	—	—	
NUOVA SCOIATTOLO												
Scoiattolo	499,5	11,2	80	1.130.000	1.130.000	1.218.000	7.150	98.980	—	—	—	
Super Scoiattolo	767	15,8	90	1.735.000	1.735.000	1.960.000	10.720	67.170	—	—	—	
STEYER DAIMLER PUCH												
Harflinger 700AP (passo corto)	643	11,2	75	1.800.000	1.700.000	1.904.000 (access.) 2.363.200	7.660	67.170	—	—	—	
VOLKSWAGEN												
Pescaccia	1584	9	110	1.620.000	1.653.000	1.831.200	39.805	112.260	—	—	—	