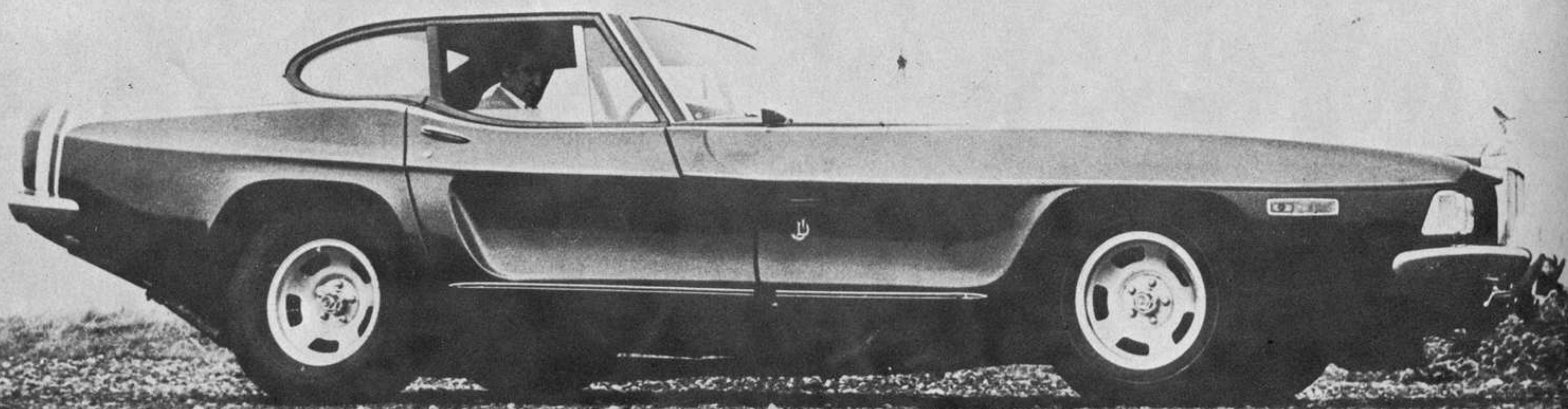
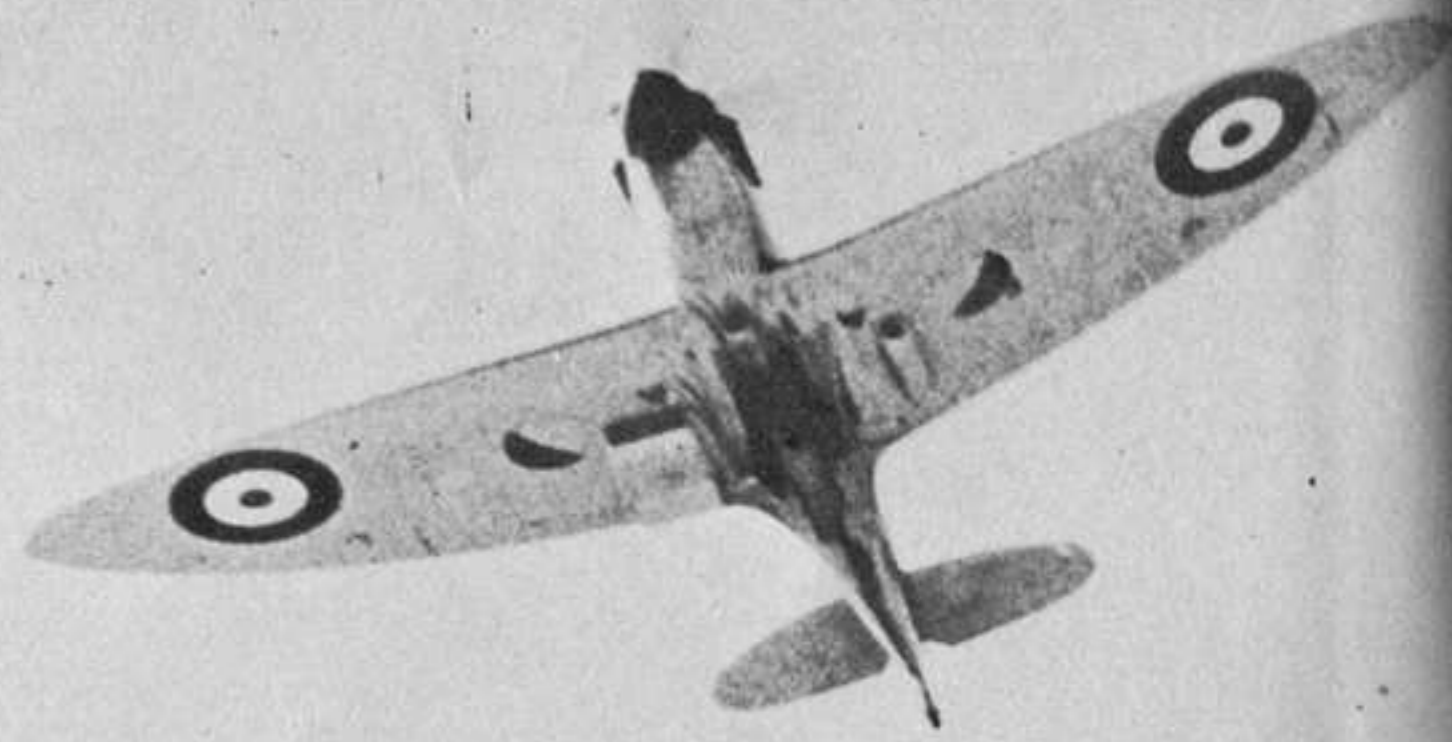


La ROLLSpitfire



L'idea di «elaborare» la propria auto, per darle maggiore potenza o anche solo una personalità diversa da quella di serie, è aspirazione di molti automobilisti che, limando qua e lucidando là, riescono ad ottenere risultati soddisfacenti. Mister John Dodd, un simpatico inglese del Surrey, che abita al n. 8 di Links Road ad Epsom, ha fatto il ragionamento contrario. Ha pensato di acquistare un bel motore di Spitfire, il motore di quel caccia cioè che è stato il punto di forza dell'aviazione inglese nell'ultima guerra, e attorno a quello ha costruito una carrozzeria ispirata alla Rolls Royce Silver Cloud. E' nata la più potente Rolls che esista oggi sulla terra.

Le difficoltà, come ha detto lo stesso mister Dodd, non sono state poche. La maggiore, senza dubbio, quella di limitare la potenza. Dodd ci è riuscito e ora la sua curiosa Rolls non supera i 380 kmh a 2500 giri. «Oltre i 2500 giri — ha detto Dodd — lo spinterogeno si disintegra». Anche questo limite, comunque, non ha convinto le assicurazioni inglesi che non hanno preso in considerazione la richiesta di una polizza per una macchina di 27.000 cc e 700 cavalli di potenza. Dodd si è rivolto, ottenendo soddisfazione, presso una società francese. Altro grosso problema è stato quello della pompa di benzina: i sei carburatori ne inghiottono tanta da fare impazzire una normale pompa meccanica e Dodd l'ha sostituita con una enorme. Il cambio è un quattro marce della Cadillac. Ora con la sua RollSpitfire mister Dodd è in grado di coprire 500 metri in 9,9 secondi e afferma che una 27.000 di cilindrata dà un piacere alla guida superiore a qualsiasi altra soddisfazione. Prova ne è che di recente ha rifiutato l'offerta dell'immane americano disposto a sborsare la bellezza di 80.500.000 per avere la sua auto.

Ora il Rolls-Royce Merlin III, il motore di un valoroso Spitfire, eroe di gloriose battaglie aeree, definito «Bello fino all'assurdo per essere un aereo

Mister John Dodd, al volante della sua Rollspitfire, nata dal motore Rolls-Royce Merlin III del famoso caccia inglese Spitfire e da una elaborazione della carrozzeria della Rolls-Royce Silver Cloud. Sotto in velocità la Rollspitfire, raggiunge un massimo di 380 kmh a 2500 giri. Oltre, lo spinterogeno si disintegra. In basso il motore dello Spitfire è stato alloggiato nella parte anteriore da mister Dodd.



plano da guerra», vive una seconda vita, terrestre, sotto mentite spoglie, anche se di un'auto «cugina».

A chi gli fa notare che i 27.000 cc di cilindrata e una potenza di 700 cavalli, sono sprecati per una vettura, mister Dodd risponde semplicemente che non è vero. «Il motore non potrà dare tutto quello che ha in serbo, ma è ben alloggiato, su una macchina degna del grande Spitfire che lo ha ospitato nel passato. E poi riesco a farla correre la mia Rolls, abbastanza per divertirmi, ma anche per non rischiare di distruggerla. Oggi è preziosa. Basti pensare che furono costruiti 23.150 Spitfire da quello iniziale, ideato da Reginald Mitchell. I tipi furono diversi, la grande maggioranza di essi andarono distrutti in azioni militari, quei pochi che rimangono sono pezzi da museo. Chiusi, tenuti sotto chiave, sono ben più prigionieri del mio che può correre almeno sulle strade.»

E che lo Spitfire sia pezzo da museo non è difficile crederlo: il primo esemplare fu costruito nel '36, l'ultimo nel '47 e in questo periodo conobbe molti miglioramenti. L'MK 1 era lungo 9,12 metri, aveva una apertura alare di 11,53 metri, raggiungeva una velocità massima di 582 kmh e teneva una quota tangenziale di 9.700 metri. L'armamento di guerra era costituito da 8 mitragliatrici alari Browning cal. 0,303. Era il sogno di ogni pilota per la sua eccezionale docilità e agilità nel mezzo della battaglia aerea.

La storia racconta che Goering, capo di stato maggiore della Luftwaffe, chiese un giorno al fuoriclasse tedesco Adolf Galland che cosa gli servisse per la battaglia d'Inghilterra, in quel momento in corso. «Datemi un gruppo di Spitfire» fu la risposta. E lo Spitfire fu proprio l'aereo che salvò l'Inghilterra.

Mister Dodd tutte queste cose le sa, le racconta, gli servono per dar maggior importanza alla sua Rolls che ha sposato uno Spitfire. Dentro di sé forse sogna di decollare, un giorno o l'altro, sull'autostrada.



Le phisique du rôle del pilota

Coloro che mi avvicinano con l'intento di conoscermi, generalmente si stupiscono che io non sia meravigliato per il fatto di trovarmi al vertice dello sport automobilistico. Tuttavia, non mi ero aspettato nulla di questo. Non me lo ero neppure immaginato. In verità mi sono trovato tuffato nella corsa prima ancora di averlo pensato, sono diventato pilota professionista allo stesso modo, ed è ancora nello stesso modo che mi sono trovato un giorno in Formula 1. Ma è precisamente per questo che non mi sono meravigliato, perché, come lo si potrebbe essere di una cosa che è già successa? In effetti non succede nulla d'altro di ciò che PUÒ succedere. E da questo momento ciò che succede non è mai straordinario.

Avviciniamo la questione da un'altra parte. Nell'ottobre prossimo saranno dodici anni interi che la competizione nella mia vita continua e non trascuro nulla per ottenere dei risultati. Credo volentieri che uno sport identico fornirebbe un successo simile in qualsiasi professione.

Non dimentichiamo che ho iniziato molto giovane e ben preparato, sono stato ben guidato, non ho fatto errori lungo la strada e molta gente mi ha aiutato e che ho avuto molta fortuna.

C'è fortuna e fortuna

Sì, credo nella fortuna. Mi sarebbe ben difficile non crederci quando ho visto ciò che ho visto. Ma la fortuna di cui parlo non è quella che fa vincere il primo premio alla lotteria.

E' d'altronde facile comprendere che, anche solo durante una corsa, tutto è rimesso in discussione tanto sovente che la serie dei numeri vincenti non porterebbe ancora alcun frutto.

Non parlo nemmeno del caso fortunato per il quale un errore finisce bene. Il pilota dovrebbe intervenire così spesso che sarebbe un miracolo se continuasse. La fortuna di cui parlo è una specie di « timing » perché consiste nell'essere nel posto giusto, e disponibile, nel momento giusto.

Se dico « timing », è perché questo insieme di circostanze non succede una volta per eccezione, e nemmeno una volta tanto, ma spesso e regolarmente, mentre altri accanto a noi arrivano sempre o troppo presto o troppo tardi. Credo che conosciamo tutti, fin dall'infanzia, i giorni in cui tutto s'aggiusta automaticamente e quelli in cui tutto va di traverso, immancabilmente. Se si riflette, questo fenomeno, è uguale a quello di una distribuzione che ha degli ingranaggi al posto giusto e un'altra che abbia un ingranaggio spostato anche solo di un dente.

Adesso penso volentieri che tutte le belle carriere si svolgono su questo « timing », concorso di avvenimenti, perché le più alte qualificazioni non servono a nulla se non c'è nessuno per farvi appello.

Supponiamo ad esempio che un giovane europeo presenti tutte le caratteristiche dell'astronauta perfetto. Non diventerà mai astronauta.

A proposito di « timing », cioè di quella tempestività che trasforma i fatti della vita in eventi fortunati, anche il matrimonio di Jacky con Catherine Blaton può rientrare in questo « disegno ». In basso, Jacky si lancia in campo internazionale con la Matra F. 2, nel '67

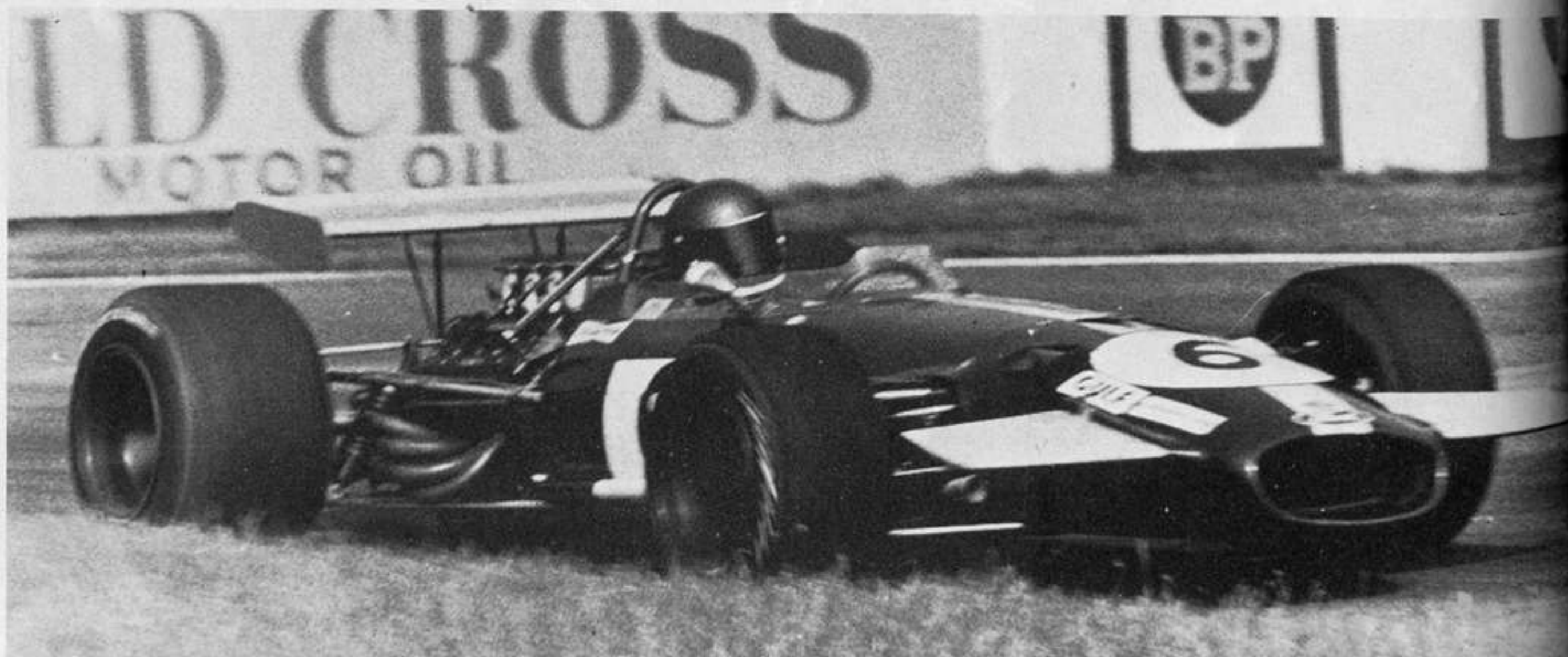


Il fattore tempo

A questo problema di base si aggiunge ancora il fattore tempo.

Prendiamo dunque il caso del pilota di Gran Premio. I grandi campioni di mezzo secolo fa avrebbero molte difficoltà per diventare campioni al giorno d'oggi, perché l'evoluzione della vettura da corsa richiede un tipo fisico differente. E inversamente, i piloti d'oggi se avessero vissuto cinquant'anni fa, avrebbero avuto molte difficoltà per guidare le vetture dell'epoca, sui circuiti dell'epoca. Infatti, siamo arrivati ad una così precisa definizione delle disposizioni fisiche del pilota, che si può ritenere poco probabile che ci sia posto oggi — a causa di adattamento imperfetto — per i più grandi campioni di soltanto quindici anni fa.

Passiamo ora all'avvenire. Chi può dire che cosa sarà la vettura da Gran Premio nel 1983? E' dunque impossibile prevedere quale sarà il tipo fisico del pilota di questo periodo futuro. Ma questi fu-





turi piloti sono già nati da quindici o vent'anni, e sono quelli il cui tipo fisiologico corrisponde **GIA'** a quello che le circostanze **FUTURE** e i prevedibili esigeranno.

Ma nel medesimo tempo, ci sono delle migliaia e migliaia di ragazzi della stessa età che sognano di diventare corridori e che non lo diventeranno mai, perché, fin dalla nascita, il loro carattere fisiologico non corrisponde a quello che **SARA'** necessario quando saranno nell'età di praticare la competizione.

Essendo questo stabilito, la mia prima fortuna è stata dunque quella di nascere, ventotto anni fa, con le caratteristiche fisiche del pilota contemporaneo, cosa che nessuno poteva sapere allora, e nemmeno una quindicina di anni fa.

La Cortina Lotus

Un secondo esempio di « timing » appare evidente se si pensa che tutta la mia carriera si basa sulla Cortina Lotus che ha condizionato non sol-

tanto la mia valorizzazione, ma ciò che chiamerei la mia scuola superiore, perché era veramente una vettura che passava i piloti al setaccio, e nello stesso tempo insegnava a guidare.

In effetti la mia carriera che ha preso forma con la Ford Belgio non sarebbe mai iniziata se la Cortina Lotus ed io non ci fossimo presentati nello stesso momento. Perché senza la Cortina Lotus, la Ford Belgio che è stata la mia base di lancio, non avrebbe mai abbozzato la competizione. E se la vettura fosse stata là prima di me, sarebbe stata per un altro, e quest'altro sarebbe stato oggi al mio posto, visto che la Ford Belgio non avrebbe più avuto bisogno di me.

L'errore che commettono facilmente i giovani, è di credere che, nello sport automobilistico, ci sia posto per tutti. Beninteso, sanno che ci sono molti chiamati, ma pochi eletti, ma credono che sia sufficiente emergere in una selezione qualitativa per raggiungere lo scopo. Se si vuole, pensano in termini d'esami: quello che raggiunge il numero di punti richiesto ottiene il suo diploma.

Ma non è così nello sport automobilistico dove

lckx è ormai un « personaggio » internazionale.

A maggior ragione lo è in Belgio, dove lo prendono a modello per pubblicizzare anche le calzature. Questo cartellone, apparso a Spa nel '70, potrebbe però essere a doppio senso: « ... anche per coloro che non camminano molto... ». A piedi, ovviamente

non ci sono più diplomati di posti disponibili. Ad esempio, se, a forza di insegnamento si arrivasse a formare cento piloti di Formula 1, ci sarebbero settantacinque disoccupati perché non ci sono che venticinque posti disponibili.

Ora questo è vero ad ogni gradino della competizione. E così all'epoca dei miei inizi, il solo posto che dava un avvenire sportivo a un pilota belga era quello dell'unico pilota della Ford Belgio, e se un altro lo avesse occupato prima di me e avesse dato soddisfazione, la Ford Belgio non mi avrebbe mai provato. E non lo avrebbe fatto nemmeno se la Cortina Lotus fosse venuta dopo di me, perché in quel caso, o non mi sarei ancora fatto notare e la Ford Belgio non mi avrebbe trattenuto, o avrei già avuto una certa notorietà e non sarei stato preso in considerazione ugualmente perché la Ford Belgio voleva assolutamente un novizio affinché gli eventuali successi fossero portati in conto alla vettura ed eventuali insuccessi in conto al pilota.

In verità, con i miei diciotto anni, i miei risultati motociclistici, e la mia entrata fresca fresca nella competizione automobilistica, rappresentavo esattamente ciò di cui la Ford Belgio aveva bisogno in quel momento. Ed ecco a cosa è legato l'avvenire di un pilota.

Da Ken Tyrrell

Incontri come questo hanno segnato la mia carriera. Così debbo la mia seconda messa in orbita a Ken Tyrrell.

Com'è successo? Perché ho attirato l'attenzione nel momento preciso in cui si è trovato senza pilota perché Jackie Stewart era entrato in F. 1 mentre Warwick Banks aveva espatriato. Considero come una fortuna di più che il servizio militare mi abbia impedito di raggiungere Ken Tyrrell fin dal 1965, poiché probabilmente non gli avrei dato soddisfazione in quel momento. E come una terza fortuna, capitale questa, considero quella che non abbia trovato in tutta la stagione '65 l'elemento che cercava.

Dopo di che, si sono presentate quattro fortune di più. La prima fu che la vettura di F. 3 che dovevo guidare non sia stata mai consegnata a tempo. La seconda, è che in quell'anno 1966 (e per l'ultima volta) la vettura di Formula 2, con i suoi 135-145 HP non differiva affatto dalla vettura che ne aveva fra 110 e 120. La terza, è che in questa situazione Ken Tyrrell abbia deciso di farmi debuttare direttamente in F. 2, evitandomi così il momento pericoloso della Formula 3 dove ci si batte in troppo grande numero per la selezione. La quarta, è che in quell'epoca, tutti i piloti di Formula 1 correvano in Formula 2, di modo che, nella mia primissima corsa in monoposto, ho incontrato Jim Clark, Graham Hill, Jackie Stewart, Jack Brabham, David Hulme, Jochen Rindt, ecc. Immaginate che scuola fu questa prima stagione di F. 2 per me!

Incontro con la Matra

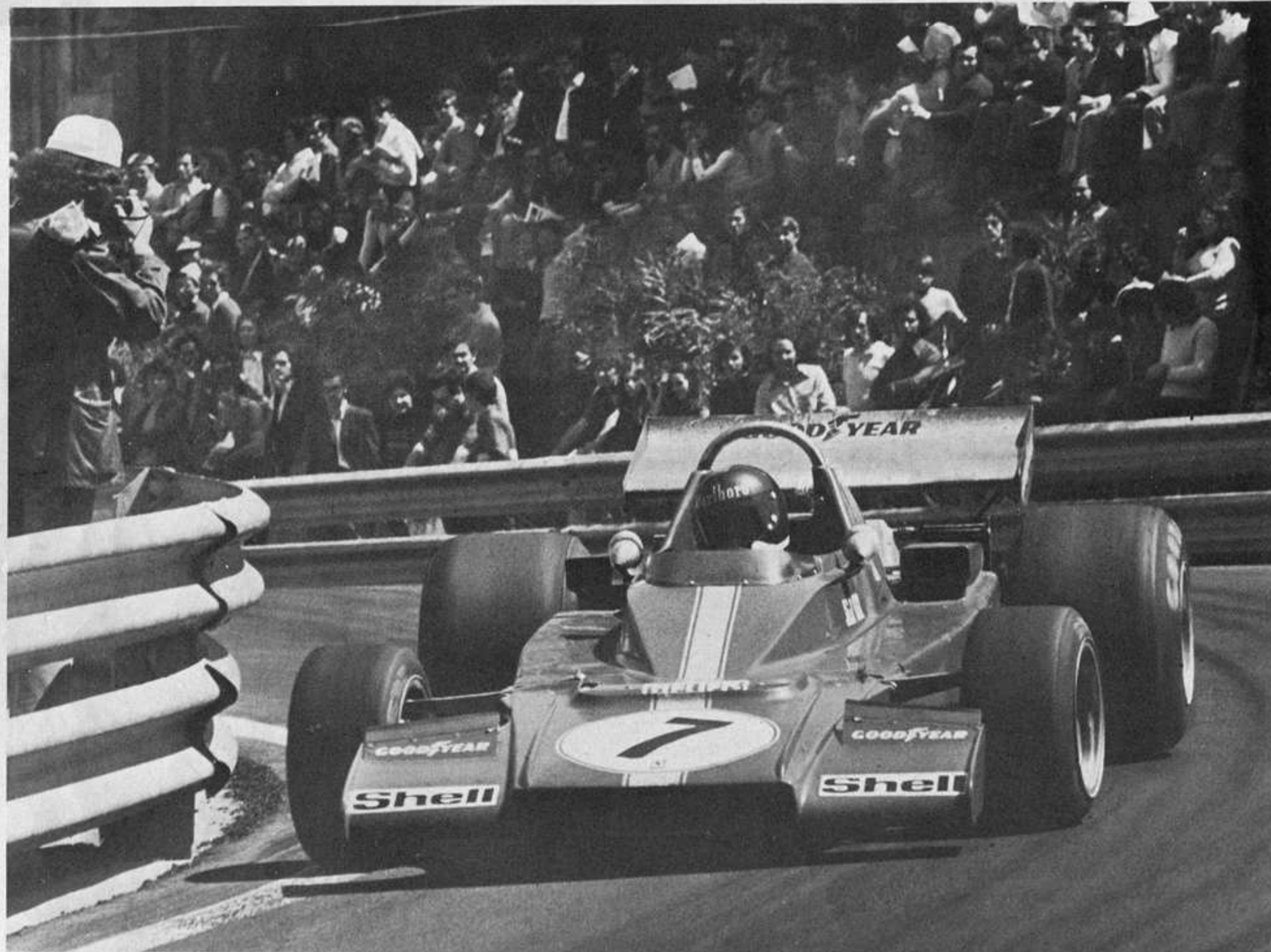
Ma se la cosa ha potuto portare i suoi frutti al cento per cento è perché sono uscito in F. 2 contemporaneamente alla Matra, ciò che mi ha permesso di disporre di una vettura di primo piano, io, il principiante, perché nessuno ancora la conosceva.

E perché avevo partecipato agli inizi della Matra ho automaticamente partecipato anche alla sua ascesa, ciò che mi ha permesso di disputare la stagione 1967 con la vettura migliore.

E di nuovo, non era la mia sola fortuna perché la cilindrata della F. 2 era passata a 1600 cc. cosa che costituiva un eccellente piano intermedio prima della Formula 1 (quanti miei predecessori avevano dovuto saltare partendo da una 1.000 di cilindrata), e di più, è precisamente in quell'anno 1967, che si è istituito il Campionato d'Europa di F. 2 riservato ai non supercampioni. Ben piazzato per ricordarlo, lo faccio, e fu per me una nuova rampa di lancio che mi avrebbe condotto dritto dritto alla Ferrari di F. 1.

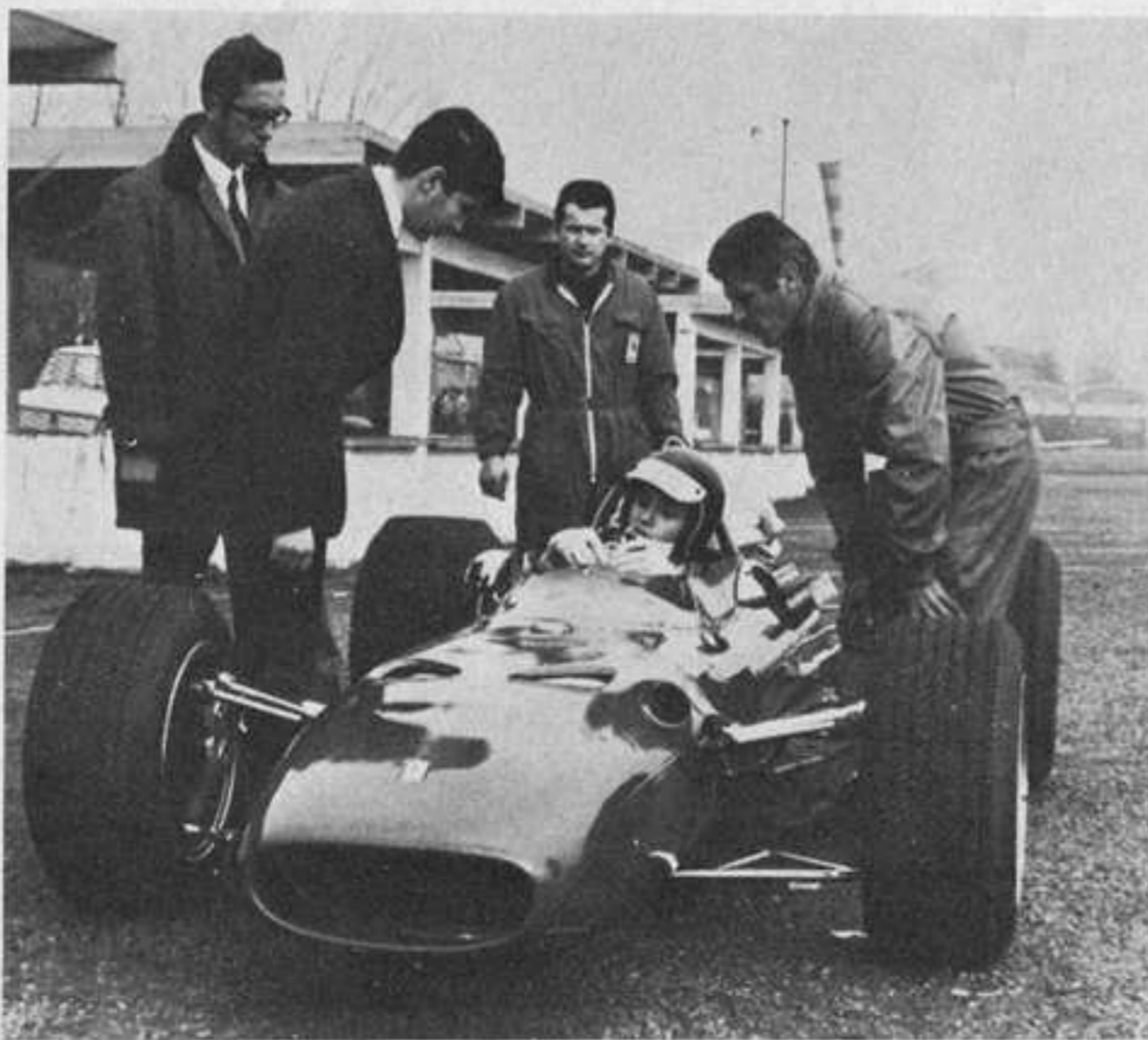
Come si vede, ho avuto la fortuna di trovarmi da principio fino alla fine un buon « timing ».

Jacky Ickx



L'ultima monoposto di Ickx, la B3 '73, a Barcellona ha esordito in maniera non del tutto convincente. Il belga è un perfezionista, ma all'occorrenza sa adattarsi alla vettura come ogni campione che si rispetti

A sinistra, la stagione 1969 di Ickx si svolse con la Brabham, un intermezzo fra le Ferrari F. 1. Risalgono a quell'anno gli « scontri » con Stewart, il suo grande rivale, Campione del Mondo in quella stagione. A destra, il giovanissimo (aveva 22 anni) « Pierino » Ickx fa la conoscenza, a Modena, con la Ferrari F. 1, alla fine del 1967. Sono con lui gli ing. Marelli e Forghieri ed il suo grande amico, il capomeccanico Borsari



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

Come ho guidato (male)
la TYRRELL Formula 1

La prova del bottone



Da dieci anni svolgo l'appassionante lavoro che consiste nel fare prove su vetture. In questo periodo ho avuto la possibilità di pilotare praticamente tutte le più belle e più potenti vetture sport costruite al mondo, un certo numero di vetture da corsa, fra le quali « mostri » Can-Am di 700 HP, e per tre volte — massimo dei massimi — mi sono potuto mettere al volante di una Formula 1 alla fine del 1969, e si trattava della Matra Ford MS 80 di Stewart, campione del mondo, alla fine del 1970 sulla Matra-Simca di Beltoise e quest'anno, infine, sulla Tyrrell-Ford 006 di Cevert, proprio quella con la quale per poco il pilota non vinse il GP d'Argentina, piazzandosi poi secondo.

Nulla può eguagliare il prestigio, la bellezza funzionale, l'assenza di compromessi, lo sforzo teso verso la perfezione pura, rappresentati da una Formula 1.

Appunto qui si trova lo scoglio di una « prova » tanto inconsueta. Normalmente il lettore si aspetta da un giornalista che effettua prove il parere di uno specialista dotato di esperienza. In questo caso, invece, il giornalista in questione non può naturalmente passare per un esperto... Lo scopo di questo articolo non consiste dunque nell'offrire pareri, critiche, insomma un giudizio, bensì nel dare le impressioni di un conduttore che non è pilota di F. 1 e che si trova al volante di una delle più potenti vetture da corsa mai costruite fino ad oggi.





Sotto al titolo, l'abitacolo della Tyrrell 006, quella di François Cevert, che è stata provata da José Rosinski. La macchina è la stessa che il team ha poi usato successivamente nel mondiale dopo gli adattamenti richiesti dalle regolamentazioni di sicurezza. Ecco, infatti, qui sopra Cevert e Stewart affrontare il tornante al Montjuich, e a sinistra, Stewart subito prima del ritiro, sempre in Spagna

Fui convocato al Castellet, sul circuito Paul Ricard. Fra parentesi, un'occasione eccezionale perché è impossibile immaginare un luogo più ideale ove svolgere una prova del genere.

Si trattava di una sessione di lavoro estremamente seria. La Goodyear aveva noleggiato il circuito per tutta la settimana, per svolgere prove di pneumatici, e vi partecipavano Tyrrell, McLaren e Ferrari. Oltre ai pneumatici tutti approfittavano per provare anche l'efficacia di vari regolaggi e dispositivi, soprattutto in vista del prossimo G. P. di Francia che si correrà in luglio su quel circuito.

Tyrrell aveva previsto che il mio turno sarebbe arrivato alla fine, dopo che Stewart e

Cévert avessero concluso, cioè verso le 15,30. Io, invece, ero già pronto alle nove del mattino e questo, per chi mi conosce, rappresenta un exploit di prim'ordine, dimostrando più di qualsiasi altra cosa di quale zelo fossi animato... Il sole brillava, però soffiava un violento e gelido vento di mistral, al quale si sarebbero poi addebitate alcune emozioni.

Jackie salì sulla 005, il cui motore i meccanici avevano già scaldato, e scattò sul grande circuito: già al secondo giro segnò 1'52"4 (il record ufficiale da lui stesso stabilito nel 1971 era di 1'54"9), tempo che in seguito ripeté per tre volte di fila, 1/10 più o meno. Prestazione che si può definire decisamente rapida. Si fer-

mò, segnalò che il vento ostacolava alle alte velocità, poi ripartì... e non si vide più. Si venne subito a sapere che era uscito di pista alla doppia curva di destra di Beausset, a forte velocità. La Tyrrell, simile a un obice, aveva attraversato le tre barriere di protezione, prima di fermarsi. La voluminosa presa d'aria aveva ovviamente perso la calotta, il musetto si era staccato, un triangolo di sospensione si era storto, ma Jackie era sano e salvo e, in definitiva, i danni erano superficiali, grazie alle ottime doti di sicurezza del circuito. Secondo Jackie, un colpo di vento aveva messo la vettura fuori equilibrio nell'attimo della frenata.

Dopo un conciliabolo con la gente della McLaren e della Ferrari, veniva deciso di rinunciare al circuito grande e di girare sul piccolo. Confesso che la decisione mi garbava, perché il circuito piccolo è decisamente meno veloce e, per di più, lo conosco assai meglio!

Alle 15,30 in punto sono pronto al box e Ken m'invita a scendere nell'abitacolo della 006, la vettura di François. Prima questi mi aveva dato le necessarie spiegazioni: massimo 10.000 giri/min., utilizzare la seconda per le «S» di Méjanès, la quarta per la curva di Signes, la seconda per la

José Rosinski

CONTINUA A PAGINA 38



La prova del bottone

CONTINUAZ. DA PAGINA 37

doppia a destra di Beausset, la chicane e la curva a sinistra che segue, di nuovo la seconda per la curva di sinistra che precede quella stretta di destra che si immette sul rettilineo dei boxes, che si affronta in prima.

M'infilo nella vettura tranquillo, dicendomi che François ed io abbiamo più o meno la stessa corporatura. Infatti, ma chiaramente le nostre «parti posteriori» non hanno le stesse dimensioni!

L'identi-kit della Tyrrell 006

Motore: Ford Cosworth DFV-V8 a 90° - 85,7x64,8 mm = 2993 cc - quattro alberi a camme in testa (comandati da una cascata di ingranaggi) - 32 valvole. Accensione Lucas a transistor, iniezione indiretta Lucas — **Potenza:** 470 HP a 10.800 giri/min — **Frizione:** Borg & Beck bi-disco a secco — **Cambio:** Hewland FG400 a 5 rapporti — **Sospensione ant.:** a triangoli sovrapposti, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici concentrici. Barra anti-rollo — **Sospensione post.:** a braccio superiore, due bracci inferiori paralleli, due puntoni di spinta, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici concentrici. Barra anti-rollo — **Sterzo:** a cremagliera — **Freni:** Girling a disco ventilati, montati vicini alla scatola del cambio posteriormente — **Ruote:** in lega leggera di 13" — **Pneumatici:** Goodyear — **Dimensioni:** passo cm 239 - carreggiate cm. 160 — **Peso:** circa kg 560.

L'età e il fatto di essere buon-gustaio hanno svolto la loro opera e constato che mi è impossibile infilarmi in fondo all'abitacolo: i miei fianchi restano bloccati contro i lati, le mie natiche stanno sollevate in aria, un vero supplizio... Pazienza, stringo i denti... e il resto, mentre i meccanici mi sistemano solidamente con l'aiuto della cintura a sei strisce. Preoccupato dal problema, ascolto indubbiamente un poco distratto l'«elenco di controllo» degli strumenti di bordo, che sta recitando il meccanico.

Del resto si fa presto. In una Formula 1 il tutto si riduce al minimo: interruttore di corrente, contatto, pompa meccanica, pompa elettrica — si utilizza soltanto per l'avviamento del motorino d'avviamento, estintore di bordo, ol-

tre ai quadranti di controllo, contagiri, pressione di olio e carburante, temperatura... Insomma, Ken alza il pollice per indicarmi che posso partire, vedo un pulsante e lo premo, credendo di azionare il motorino di avviamento... invece metto in funzione l'estintore che comincia a inaffiarmi la schiena, gelandomela fino alle ossa. Panico. Mi slaccio la cintura e balzo fuori della macchina, mentre Tyrrell, Stewart e i meccanici si strappano i capelli — «costo dell'operazione, 150 dollari», borbotta Jackie — e Cévert si torce dal ridere.

Mi sento vergognoso, come è facile immaginare, e pronto per l'ibernazione. Gli amici mi danno grandi manate sulla schiena e sulle braccia e la mia temperatura ridiventa normale. Bella dimostrazione di efficacia, non c'è che dire, ma ne avrei fatto volentieri a meno... Ripresomi dalla emozione, faccio un secondo tentativo, che questa volta è coronato dal successo.

Intanto Hulme, al volante della McLaren, è sceso in pista. Ken mi dice: «Quando ti si avvicinerà, te lo segnaliamo con un cartello.» Buona idea, perché mi rendo conto che l'alettone limita notevolmente la visibilità, posteriormente.

Questa volta ho premuto il pulsante giusto, il Ford V8 ha ruggito alle mie spalle, accelero a poco a poco per impedirgli di scendere sotto i 3000 giri/min. che lo soffocherebbero. La frizione è leggera da manovrare, ingrano la prima, a sinistra verso di me, uso la frizione ed è fatta. La prima è molto lunga, spingo fin verso 8.500 giri/min., poi passo in seconda, senza premere a fondo sull'acceleratore. Provo un grandissimo rispetto per i 460 HP che spingono i kg 550 della Tyrrell e i kg 78 del suo occasionale pilota: rappresenta un rapporto peso-prestazioni straordinario!

Salgo così progressivamente i cinque rapporti e tutto va meravigliosamente bene, come un lampo addirittura, e senza esitazioni grazie al signor Hewland. Avevo stabilito di coprire almeno tre giri ad andatura lenta, ma sono stupefatto nel constatare che ho voglia di «spingere» un poco di più, già al secondo giro. Infatti, indipendentemente dal dolore veramente atroce causato dall'abitacolo che non mi si adatta, provo immediatamente un senso di fiducia assoluta nella vettura. Tutto risponde effettivamente in maniera ideale: la guida, di una precisione assoluta, totalmente libera e per niente pesante, nonostante la larghezza dei pneumatici anteriori, i freni, il cui contatto mediante pedale garantisce la progressione e conferisce un'impressione di precisione perfetta, dolcissimo il cambio. Nessuna vibrazione di alcun genere. Sospensione di una elasticità sorprendente e posso constatarlo ac-



In alto a sinistra José Rosinski, autore di questo test.

Il barbuto giornalista, specializzato in questo genere di prove, prima della partenza ha ascoltato i consigli di Ken Tyrrell (sopra). Poi è partito dopo qualche difficoltà... Pianino, pianino, poi un po' più forte, ma non troppo. Quando gli è arrivato dietro Hulme, (foto sotto) anch'egli in prova, ma tanto più veloce, ha avuto la precisa... misura del proprio limite. Quando si decide a spingere a fondo (foto a destra) ecco cosa prova: «la vettura parte come una palla da cannone. In una frazione di secondo la lancetta del contagiri raggiunge i 10.000. Si scatena, inghiotte il tempo, divora lo spazio»

costandomi al cordolo: la ruota si solleva, scende, nessuna reazione nel volante. Anche la corsa dell'acceleratore è calcolata alla perfezione, quel breve periodo in cui mi sto abituando, mi permette di dosare senza la minima difficoltà la progressione dell'accelerazione.

Insomma, ho utilizzato fino ora circa la metà della potenza disponibile. Tutto facile, neanche il minimo problema. Per quanto riguarda le raccomandazioni di Cévert, passo ovunque, eccettuato a Méjanès, a una velocità superiore a quella che François aveva previsto. Passeggio euforico, accarezzando l'acceleratore, il volante, i freni, una meraviglia...

Sto, però, barando. Per girare in quel modo, sarebbe bastato prendere in prestito una buona F. 3, non valeva la pena chiedere di mettermi al volante di una Formula 1. Inoltre il piede destro mi prude... Ecco Méjanès... Un poco

più ardito, manovo la Tyrrell per porre fine al sottosterzo provocato dal mio ingresso troppo lento nella curva, la vettura reagisce e la parte posteriore slitta a sua volta, ma mi trovo in difficoltà per equilibrare la deriva fra i due treni. Indubbiamente è molto maneggevole, sana — cioè previene, non coglie di sorpresa con una reazione brutale e inattesa — però faccio fatica a trovare e a mantenere una linea efficace nelle «curvette», i soli tipi di difficoltà ove mi permetterei di tentare di guidare la Tyrrell, anziché lasciarmi guidare da lei.

Quando in seguito riferirò — con cautela — questa impressione a Ken, lui confermerà che la 006 non era regolata in modo ideale, dal punto di vista delle sospensioni, trascurate per effettuare prove relative all'aerodinamica e al raffreddamento.

Ecco però arrivato il momento della verità: uscito da Méjanès, verso il rettilineo,

schaccio al massimo il pedale dell'acceleratore. Mi ero preparato: la vettura parte come una palla da cannone, ma gli slicks restano incollati alla pista, la macchina in perfetta traiettoria. In una frazione di secondo, mi sembra, la lancetta del contagiri raggiunge i 10.000, ingrano la terza, uffa... ed ecco la sorpresa: mentre contavo su un rallentamento dell'accelerazione e, senza dubbio inconsciamente, mi ero un poco rilassato, ecco che riparto più forte che mai. A questo punto avverto l'incredibile accelerazione dei 460 HP fra 8.500 e 10.000 giri/min. Si scatena, inghiotte il tempo, divora lo spazio, presto bisogna passare in quarta... Sono stato colto completamente di sorpresa. Tornata la calma, mi sforzerò per abituarci a questo formidabile scatto in avanti. Andrà meglio, ma non riuscirò invece ad abituarci alla velocità con la quale prende corpo e

appare la curva di Signes, che il mio ginocchio destro avrebbe tendenza a confondere con una forcina stretta. Io so benissimo che non è così, ma lui il ginocchio, non vuole sapere niente e a 200 metri mi solleva senza rimedio la gamba, schiacciando il piede con energia sul pedale del freno. In curva sottosterzo rassicurante, rollio impercettibile, formidabile impressione di efficacia.

Mentre rifletto su tutto ciò, vedo un meccanico molto ilare brandire un pannello sul quale è scritto: «0006-P1-Hulme+12». Ottima battuta, Denny non deve essere lontano... Ancora un giro, freno per l'arrivo a Méjanas, Hulme mi supera a destra come una bomba, e questo dimostra in modo concreto il coraggio che

ho provato in quel momento deve essere paragonabile alla sensazione che prova un paracadutista quando, dopo essersi lanciato fuori della carlinga dell'aereo, urta all'improvviso il muro dell'aria. Il mio casco è rimasto schiacciato contro il poggiatesta, invincibilmente la Tyrrell si è messa a vibrare in modo spaventoso, a ondeggiare a destra e a sinistra pur precipitandosi in avanti, con i pneumatici che slittavano e fumavano. Io ero alla lettera senza fiato! Come impazzito, la lancetta del contagiri oscillava attorno ai 10 mila e 200 giri/min. e io correvo col volante gli scarti di traiettoria, senza riuscire a farli cessare... Tutto è durato soltanto pochi secondi. Ho alleggerito un poco la pressione sull'acceleratore, lo slitta-

mento polare d'inerzia e anche di spostare più peso verso la parte posteriore. La decisione presa da Gardner, di conservare il radiatore anteriormente, non gli ha permesso di sfruttare a fondo tali possibilità e questo è dimostrato dal fatto che anche quando i freni anteriori sono stati rimessi nelle ruote, la vettura ha conservato un'eccellente tenuta di strada. Se Gardner avesse «puntato» sul «centraggio posteriore» come ha fatto Chapman per la 72, non avrebbe potuto permettersi di aumentare in modo tanto notevole il peso non sospeso anteriormente, senza trovarsi di fronte a problemi importanti di sottosterzo.

Si direbbe che gli sforzi aerodinamici di Gardner abbiano influito sulla canalizzazione

Anteriormente una struttura in lamiera di lega leggera riceve i punti d'attacco delle sospensioni e la cremagliera dello sterzo. Ha una forma particolare, per proteggere i freni anteriori sospesi.

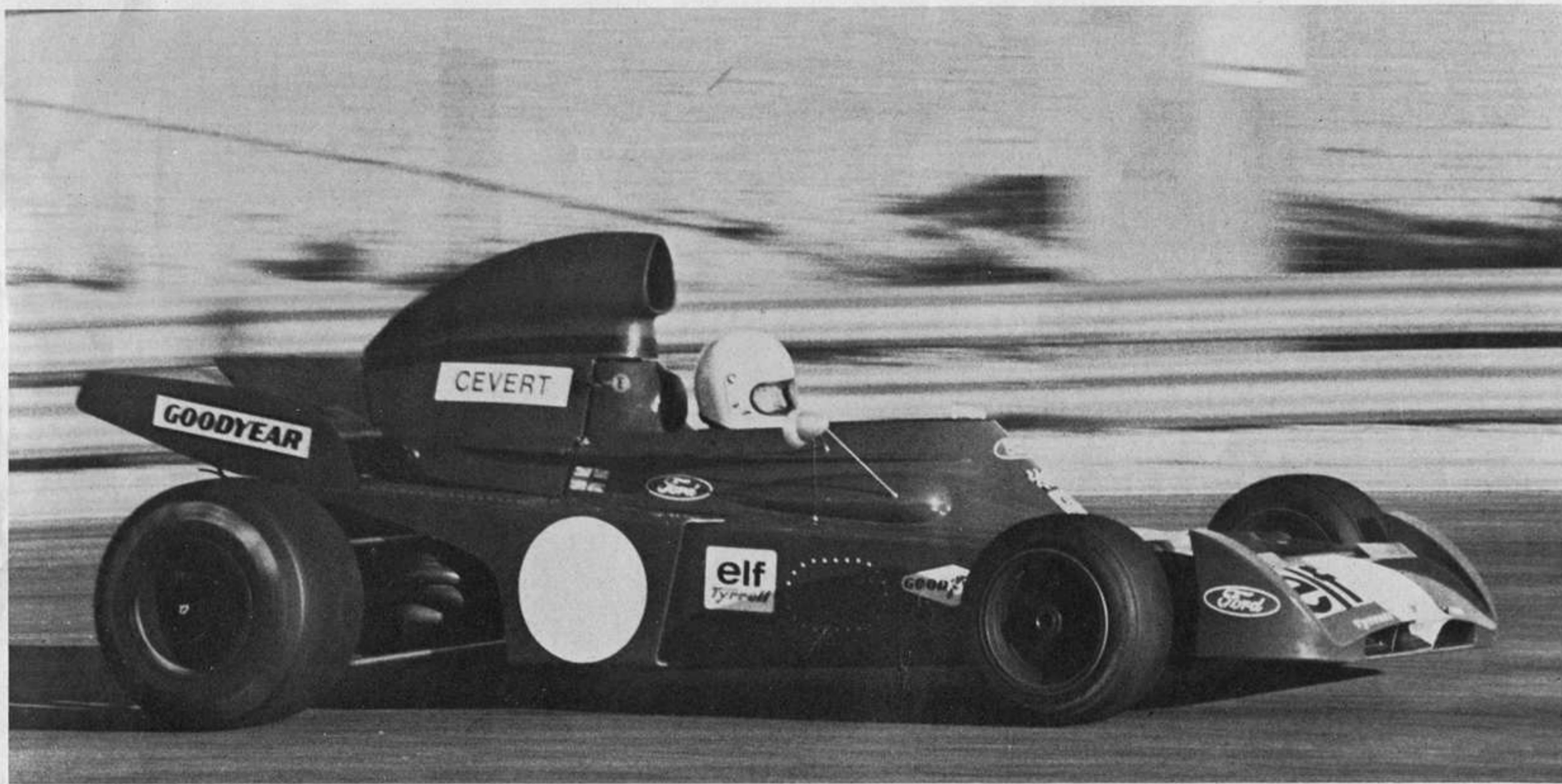
La sospensione anteriore è classica, molto simile a quella delle Tyrrell precedenti: due triangoli sovrapposti. Allo stesso modo, posteriormente si ritrovano il braccio superiore, i due bracci inferiori paralleli e i due puntoni di spinta. Il motore è «portante», cioè svolge il ruolo di telaio; la scocca si ferma subito dietro il serbatoio dell'olio. Il motore è accoppiato a una scatola del cambio Hewland FG400, per mezzo di una frizione Bord & Beck bi-disco a secco, i cui dischi sono garantiti di metallo sinterizzato. I

quale ebbe però un incidente dopo avere stabilito il miglior tempo della giornata. Stewart uscì di pista nelle prove del G.P. d'Inghilterra, per rottura di un pezzo della sospensione, ma era di nuovo al volante della 005 al G.P. d'Austria. La vettura era priva del sistema dei freni anteriori sospesi e il giorno della gara, oltre a una immensa presa di aria dinamica, sfoggiava un radiatore dell'olio supplementare. Terminò settima, dopo avere avuto forti vibrazioni posteriormente, attribuite ai pneumatici.

I radiatori laterali dell'olio hanno chiaramente posto problemi, dato che nelle prove del G.P. di Monza si vedeva un immenso sistema di estrattori attorno ai terminali dello scarico destinati ad attivare il flusso d'aria di raffreddamento, per effetto di una presa d'aria. La vettura avrebbe poi gareggiato senza questo dispositivo, però sempre col radiatore supplementare. Stewart aveva deciso di montare una prima marcia molto lunga, per potersene servire alla chicane. Purtroppo non riuscì a muoversi, a pieno carico, sulla linea di partenza e la frizione si ruppe subito.

Rivincita per la 005 ai due ultimi grandi premi della stagione, in Canada e negli Stati Uniti, vinti a pugni bassi. Quanto alla 006, quella provata da me apparve per la prima volta in Canada ove fu rallentata dalle slitte dei dosatori del gas, bloccate dalla polvere della prima curva. Dopo una bella rimonta Cévert si fermava una prima volta per riparare un raccordo di canalizzazione dei freni posteriori, che si era rotto, poi si ritirava per guasto al cambio. Al G.P. degli Stati Uniti aveva di nuovo noie al primo giro: si era staccata l'imbotitura per le ginocchia, e François non poteva quindi raggiungere bene il pedale dell'acceleratore. Riuscì però ad adattarsi e fece una così bella rimonta che terminò la corsa in seconda posizione.

Quando l'ho provata io, la 006 montava freni anteriori nelle ruote, secondo la tecnica convenzionale. Dopo, però, Gardner è tornato ai freni anteriori sospesi, come era stato previsto di fare in origine. A parte questo, la Tyrrell si distingue soprattutto per la linea molto netta della carrozzeria, studiata per fornire il massimo di deportanza, da un lato, e per disturbare il meno possibile il lavoro del grande alettone posteriore. Contrariamente alla tendenza attuale, il radiatore dell'acqua è sempre montato anteriormente, mentre quelli dell'olio sono posti lateralmente ai due lati dell'abitacolo. La scocca in lega leggera si ferma subito dietro l'abitacolo, essendo il Cosworth 8V portante.



occorre per sfruttare realmente la capacità di frenaggio di una F. 1. Su questo argomento, credo di potere soltanto dire che è inimmaginabile. La potenza del sistema, l'aderenza e l'equilibrio di una F. 1 talmente straordinari che superano largamente i riflessi, il coordinamento dei movimenti e la percezione di un pilota cui non siano familiari tali prestazioni. Evidentemente con l'abitudine in gran parte s'impara, ma è ancora più impressionante e stupefacente di quanto lo sia la capacità di accelerazione.

Quanto alla capacità di accelerazione, per giudicarla una volta per tutte, chiedo a Tyrrell che mi autorizzi a fare una «partenza da grand prix». «D'accordo, ma una sola volta.»

Ho fermato la vettura, però in mezzo al grande rettilineo. Ho messo la lancetta del contagiri a 8.500... e ho mollato la frizione! Penso che quanto

mento è subito finito, i pneumatici hanno aderito all'asfalto, ed è tornata l'ormai familiare sensazione di essere «l'uomo-cannone». Seconda, terza, quarta, quinta, un ultimo giro da buongustaio e il festino si è concluso. Un festino degno di un re. Senza altro.

Nel progettare la Tyrrell, Derek Gardner ha avuto cure particolari per il miglioramento dell'aerodinamica, in rapporto alle vetture precedenti, dalla 01 alla 04.

Sono state svolte molte prove in questo senso, tanto a Monza nel settembre 1971 quanto a Jarama nell'aprile 1972. Si era studiato in particolare un sistema di radiatore, che però non era stato conclusivo. Il miglioramento dell'aerodinamica in generale va di pari passo con una modifica del centraggio della vettura: lo spostamento dei radiatori verso la parte posteriore permette di diminuire il

dell'aria verso l'alettone posteriore, per dargli una massima deportanza. Si nota soprattutto l'intelligente utilizzazione delle carenature dei due radiatori dell'olio laterali, che si prolungano fino sotto l'alettone. Si osservano anche le nervature orizzontali sulle fiancate dell'abitacolo; anche queste contribuiscono a dirigere l'aria verso la parte posteriore e pure a impedire che l'aria calda proveniente dal radiatore anteriore s'ingolfi nell'abitacolo. La scocca ha le fiancate piatte e questo per due motivi: da un lato per migliorare l'aerodinamica, dall'altro per rendere più facile il montaggio dei pannelli in materia plastica cellulare, le strutture deformabili obbligatorie dall'inizio della stagione 1973, e per proteggere i serbatoi in caso di collisione. Il serbatoio dell'olio è posto dietro lo schienale del sedile e il carburante si trova su ogni lato della scocca, contenuto in sacche di gomma sintetica.

freni a disco sono Girling, sospesi sulle quattro ruote, mentre abbiamo visto che per ora sono montati «dal lato telaio» soltanto posteriormente.

Le ruote sono in lega leggera, di 13", fissate da un dado unico. I pneumatici sono Goodyear, le cui dimensioni sono cambiate durante la stagione: anteriormente si è passati dai 9,0/20,0-13 ai 9,2/20-13 o più larghi, mentre posteriormente si sono visti a volte dei 13,1/24,0-13, a volte dei 14,-/24,0-13, che davano migliore aderenza, ma facevano molta resistenza sui circuiti assai veloci.

Tyrrell desiderava fare debuttare la sua nuova vettura al G.P. di Monaco, l'anno scorso, ma non fu possibile per ritardi nella costruzione, sicché, dopo una presentazione alla stampa, la vigilia della 24 Ore di Le Mans, la prima apparizione pubblica si svolse alle prove del G.P. di Francia, con al volante Cévert, il

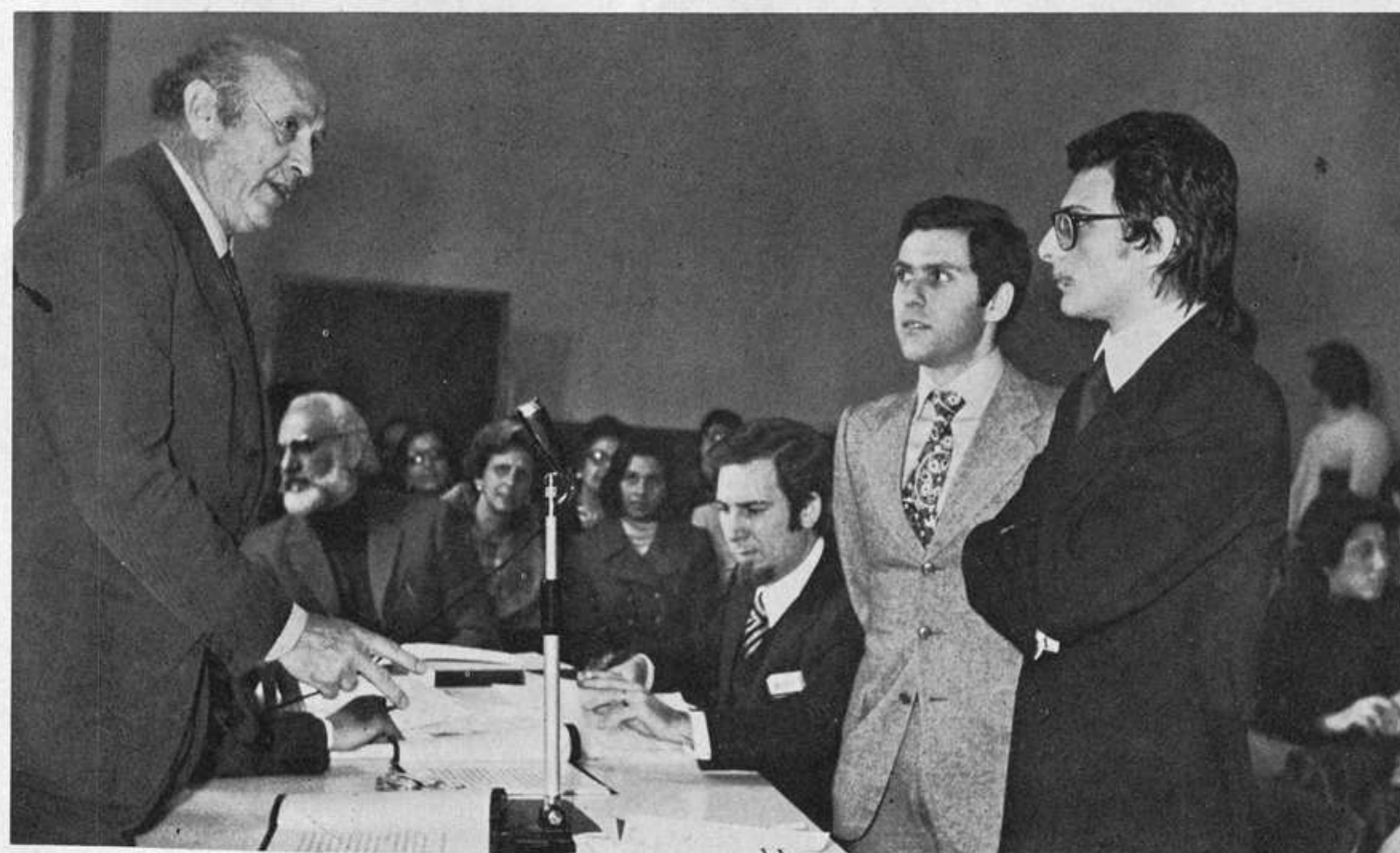
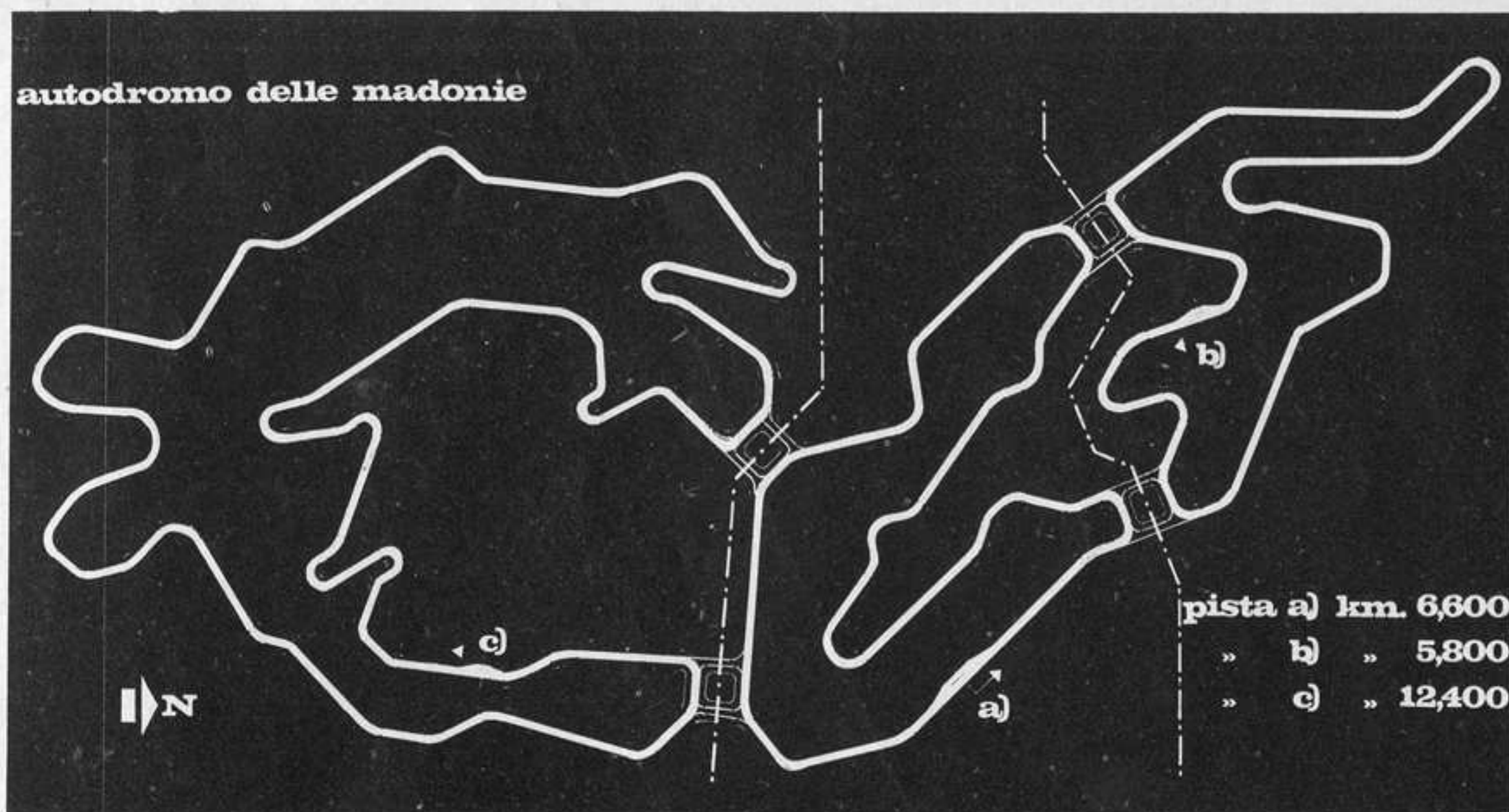
la tecnica alla portata di tutti

AUTO SPRINT mese

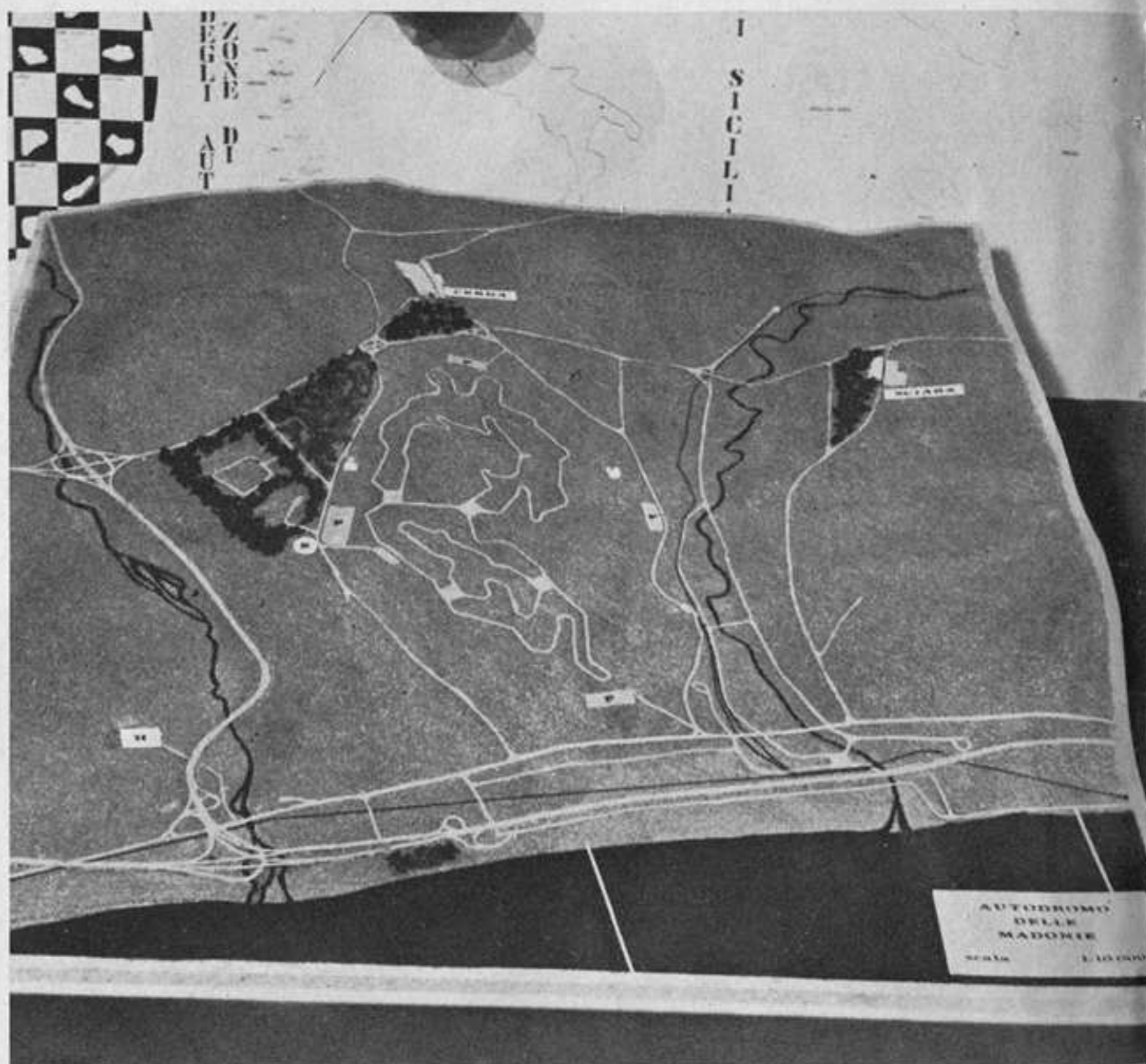
l'ing. SPRINT

Alla vigilia dell'ultima TARGA «stradale», Rocco RANIERI, giovane architetto palermitano, propone con la sua tesi di laurea un circuito che rispetta lo spirito della «classica» siciliana

FLORIOland per il futuro



Sarebbe più giusto dire l'architetto-sprint, infatti Rocco Ranieri, l'autore del progetto di cui vi proponiamo il plastico e lo sviluppo del tracciato nelle tre fasi di realizzazione, foto sotto, si è laureato in Architettura all'Università di Palermo. Lo vediamo (con gli occhiali) nella foto in basso, mentre riceve le congratulazioni del prof. Caronia



Laureato in...autodromo! E' il caso di un ragazzo palermitano di soli 23 anni, Rocco Ranieri, che nei giorni passati ha conseguito la laurea in architettura presentando un progetto per la realizzazione di un autodromo sulle Madonie, un'autentico «eldorado» per gli appassionati di gare automobilistiche, quasi una «Florioland» visto che, trattandosi di un progetto assolutamente teorico — e quindi che non deve fare i conti col bilancio di un qualsiasi imprenditore economico — ha permesso libero sfogo alla fantasia del progettista che ha potuto così proporre tutta una serie di stimolanti soluzioni particolarmente valide.

In questo momento di preoccupazione per le sorti della Targa Florio, e parallelamente al progetto presentato dall'AC Palermo alla CSAI, è abbastanza sintomatico di quanto il problema della corsa siciliana sia sentito nell'isola il fatto che un giovane architetto, seppur appassionato di corse automobilistiche, decida di impegnarsi per la tesi di laurea in un complicato progetto di autodromo, con servizi, viabilità, infrastrutture e tutti gli elementi collaterali che sono stati studiati e valutati con estrema attenzione, piuttosto che orientarsi sul solito progetto, più o meno «modulare», con cui ogni anno centinaia di ragazzi portano a casa una laurea.

Il progetto dell'Autodromo delle Madonie è costato a Rocco Ranieri circa 13 mesi di lavoro, con tutta una serie di sopralluoghi nei posti inte-

ressati dall'impianto, e, come si diceva, è stato impiegato come tesi di laurea ed ha avuto, relatore presso l'università di Palermo, il professore Giuseppe Caronia, ordinario di Urbanistica e — come correlatore — il professore Bruno Jaforte, ordinario di infrastrutture dei trasporti nella stessa facoltà. Gli ingegneri Prescia e Inzerillo hanno seguito costantemente il lavoro in qualità di assistenti, mentre alla redazione del progetto c'era un'équipe formata anche da Raffaele De Bonis (che a Palermo è vicepresidente della Scuderia «Ateneo»), Oreste Mercurio (che si è laureato nella stessa sessione) e Giuseppe Alfredo Ranieri.

L'automobilismo sportivo dunque, ancora una volta, è entrato nelle austere aule universitarie, pur se crediamo sia una delle primissime volte che un impianto di tal genere venga prescelto come tesi di laurea. Ma vediamo in termini concreti com'è fatto l'Autodromo delle Madonie proposto da Ranieri.

Terrazze per il pubblico

Il pubblico, il formidabile pubblico che ha reso famosa la Targa Florio nei quattro angoli del mondo, trova naturale sistemazione ai bordi della pista, in appositi terrazzamenti, accanto ai quali sono previsti numerosi edifici accessori in grado di ospitare bar, ristoranti, servizi vari, «stand for shopping», terrazze coperte e belvedere.

La parte essenziale, ovviamente, è costituita dalla pista che, per quanto riguarda il

L'identi-kit del progetto

UBICAZIONE: sulle Madonie, in territorio del comune di Termini Imerese, a valle di Cerda, su un'area di circa 1400 ettari, nella zona collinosa di contrada Villaurea, compresa tra i fiumi «Torto» e «Imera». L'impianto è raggiungibile attraverso l'autostrada Palermo-Catania e le strade statali 113 e 120.

PARCHEGGI: sono previste quattro aree di parcheggio per oltre 100.000 posti auto. In occasione di competizioni particolarmente importanti, servizi di mini-autobus servono tutta la pista attraverso una strada di servizio che dai parcheggi si snoda attraverso tutto il circuito.

SCHEMA DEL TRACCIATO: il tracciato è stato articolato in circuiti di differente lunghezza, aggregabili in 19 combinazioni; il più breve dei circuiti è lungo 4,400 km ed il più lungo 24,500 km, in modo da potervi svolgere ogni tipo di gara motoristica.

Rettilineo più lungo: metri 700 - **Numero curve a destra:** 42 - **Numero curve a sinistra:** 43 - **Dislivello complessivo:** metri 225 - **Quota massima sul livello del mare:** metri 320 - **Quota minima sul livello del mare:** metri 95.

tracciato, è articolata in 19 combinazioni di differenti circuiti. La più breve potrebbe avere un'estensione di 4,400 km, mentre la più estesa verrebbe lunga 24,500 km, e permetterebbe lo svolgimento simultaneo di differenti gare motoristiche oltre che la costruzione in tre tempi differenziati.

Il tracciato, ha una larghezza minima di metri 9 che diventano 14 nel rettilineo, lungo 700 metri (la GPDA sostiene che rettilinei di un chilometro sono già pericolosi), ai margini del quale trovano posto i box e la direzione di gara.

La pista dovrebbe venir fiancheggiata da banchine erbose larghe almeno tre metri, ed esternamente fra le vie di fuga, è prevista una rete di stradine di servizio. Inoltre, dove non ci saranno spazi di fuga, Ranieri ha previsto una doppia barriera di guard-rail, reti metalliche a disposizione multipla e terrapieni. Tutto il tracciato è movimentato altimetricamente con saliscendi che ricalcano le caratteristiche strade delle Madonie e quindi della Targa Florio.

Il progetto prevede tre gruppi di «box-rimesse-direzione corsa», in quanto ognuno dei tre circuiti ha servizio autonomi.

La pista centrale disporrebbe di 40 box disposti in un'unica fila, mentre le due piste minori avranno ciascuna 25 box, che si trovano al lato interno della curva che immette sul traguardo.

Ovviamente, in corrispondenza delle linee di traguardo, sorgerebbero anche la direzio-

ne di gara, la cabina di cronometraggio, gli uffici, la torre di controllo, la sala stampa e i servizi sanitari.

Ogni box poi avrà un corrispondente garage per le operazioni di messa a punto delle vetture impegnate nelle competizioni o nei collaudi.

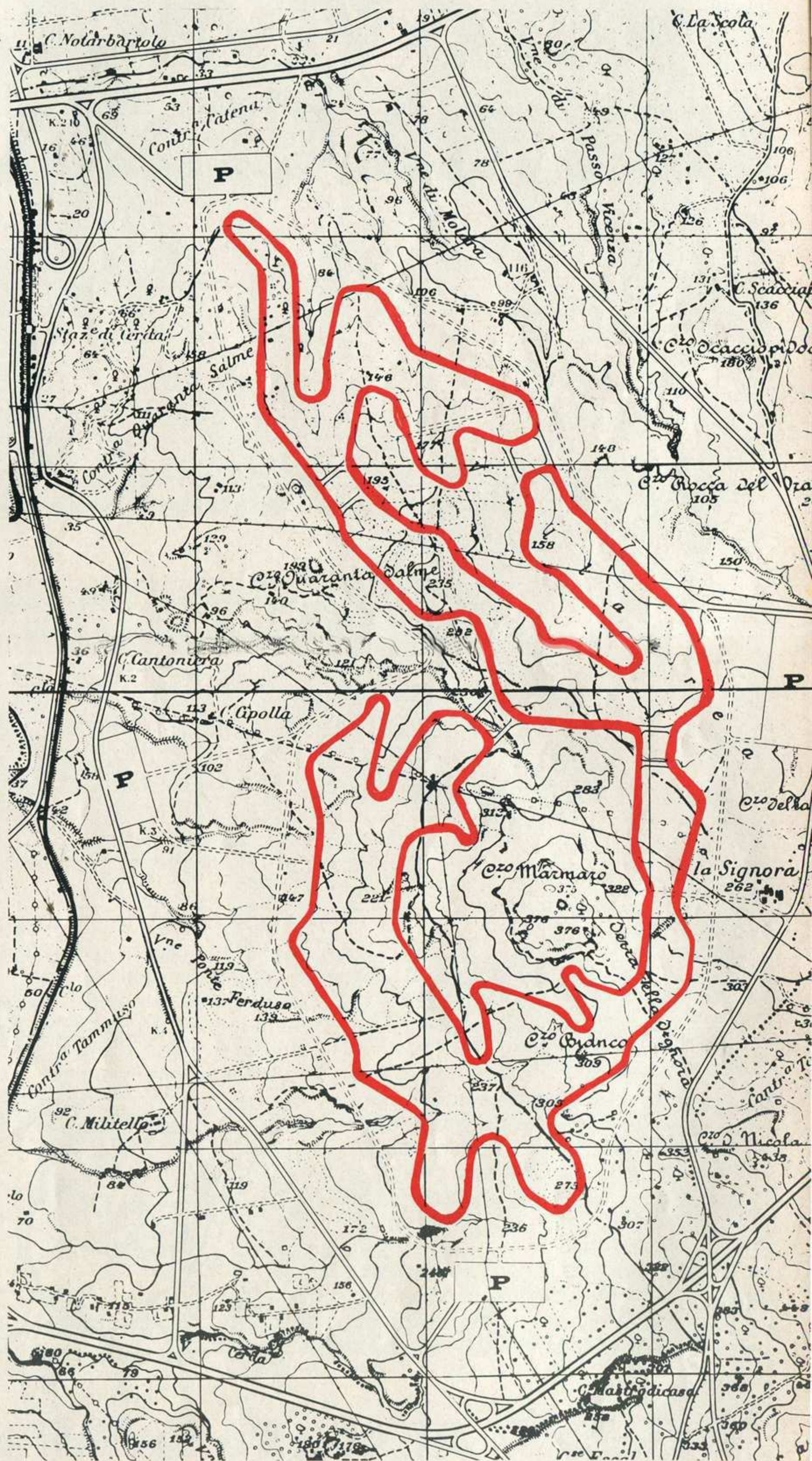
Radiotelefoni stabili

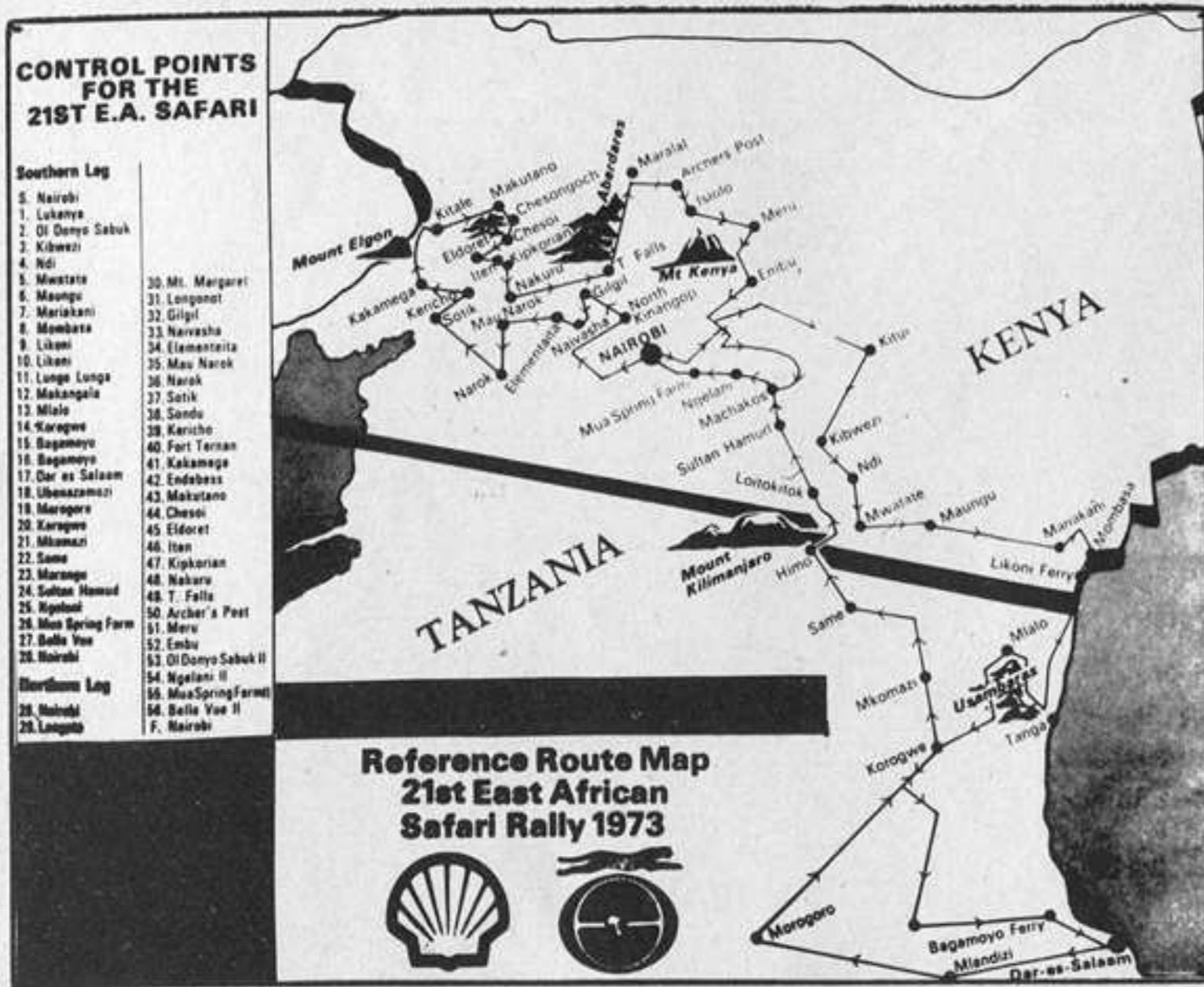
Fra i servizi accessori Ranieri ha previsto un circuito televisivo interno, un impianto di segnalazione luminosa per pubblico e piloti, un impianto di illuminazione a vapori di sodio ad alta pressione per le gare il cui svolgimento avviene dopo il tramonto, un impianto centralizzato antincendio con bocchette di utilizzazione ad alta pressione, ai margini della pista, distanti 60 metri l'una dall'altra e un impianto radio-telefonico permanente per i collegamenti tra commissari di percorso e direzione corsa.

Il progetto, che ha consentito a Rocco Ranieri di laurearsi con 100 su 110, prevede la realizzazione dell'impianto nell'ambito del comune di Termini Imerese, a valle di Cerda e in località Villaurea, praticamente tra i fiumi «Torto» e «Imera». Siamo insomma a poche centinaia di metri dall'attuale «Floriopoli», e questa vicinanza non è solo un fatto tecnico, motivato da attenti studi geologici e geosismici, ma anche una ideale continuità con una tradizione del passato e un vanto del presente, com'è la Targa Florio, per tutti i siciliani.

Giulio Mangano

Ecco dove è stato situato dall'architetto Ranieri il circuito delle Madonie: il suo intento, come si vede, è stato quello di creare un impianto interessante ed efficiente, mantenendo le caratteristiche del tracciato «stradale» che ha ospitato 57 edizioni della Targa Florio





II SAFARI in volata



NAIROBI - Ogni anno le squadre che partecipano all'East African Safari sono più numerose e meglio preparate. La leggenda di questo Safari, inoltre, si nobilita sempre più. La stagione delle piogge, che fa diventare la gara più difficile e la fama sempre crescente dei piloti hanno reso, e continuano a rendere questo rally indispensabile, come affermano anche coloro che ne escono battuti.

Mike Turner, direttore del servizio corse della Ford, grande sconfitto della prova, dice: «Ci torneremo. E' duro essere battuti dopo essere stati così a lungo in testa, ma le corse sono fatte così. In questo rally abbiamo acquisito cognizioni sui freni, quanto non ci era mai successo prima.»

In «casa Datsun» la lotta fratricida fra Mehta e Kallstrom dimostra l'importanza di una vittoria in Kenia. Ne dipendono il mercato sud-africano e molte altre cose ancora. L'immenso trasferimento di materiale, tecnici e mezzi di assistenza per la sua squadra, è una dimostrazione dell'interesse che il Giappone nutre per questo rally.

Bel risultato complessivo della Peugeot, il cui terzo posto di Andersson-Todt è stato completato dal quinto e dal sesto. Le vetture montavano motori di 160 HP, ma il loro ritardo è stato soprattutto dovuto al servizio di assistenza. La macchina di Andersson, se non avesse avuto fastidi per il fissaggio di una ruota, avrebbe potuto terminare al primo posto, ma i meccanici locali erano poco al corrente delle modifiche apportate alla vettura.

Quanto alle Porsche Carrera si trattava di un anno di rodaggio e c'è mancato poco che Waldegaard non riuscisse a portare la sua vettura fino al termine della gara, ma ha avuto numerose noie al cambio e, per concludere, la rottura di un tubo ha finito per mandare all'aria il motore, senza contare che le condizioni atmosferiche non sono state di aiuto. La vettura era praticamente derivata dalla gruppo 3 ed è indubbio che, con una preparazione un po' più accurata, soprattutto dal punto di vista delle sospensioni, il Safari sarebbe stato a portata di mano delle Porsche.

Fino dalla partenza sono state le Ford a lanciarsi all'attacco, capeggiate da un

Roger Clark scatenato. Si era fatto preparare la vettura con modifiche speciali e forse è proprio stata questa la causa del ritiro cui era poi costretto. Quanto alle Datsun, le berline 1800 SSS sembravano più a loro agio delle 240Z.

Le vetture sono andate a Mombasa per la tappa Kibwezi-Mwatate: una pista tremenda, scoscesa, resa scivolosa dalle piogge e coperta di sassi. Non si trattava di andare forte, anzi il più piano possibile. Occorreva approfittare del minimo tratto dritto per accelerare a fondo, ma la strada era tutta un saliscendi, o quasi, e ogni concorrente è arrivato al controllo in ritardo, non essendo possibile rispettare la media. Le Ford, in quel momento, parevano le vetture con minori difficoltà. Clark è passato con 9' di penalizzazione, mentre gli altri ne accusavano assai di più.

La fine della prima tappa si è avuta a Mombasa, su piste veloci e strade catramate, pure molto veloci, e a quel momento conduceva Clark, seguito da Kallstrom, Makinen (Escort) Mehta e Andersson. Al mattino presto, poi, i concorrenti si sono addentrati nella zona montagnosa di Usambaras, ove i temporali si sono susseguiti sempre più violenti, trasformando la pista in un pantano.

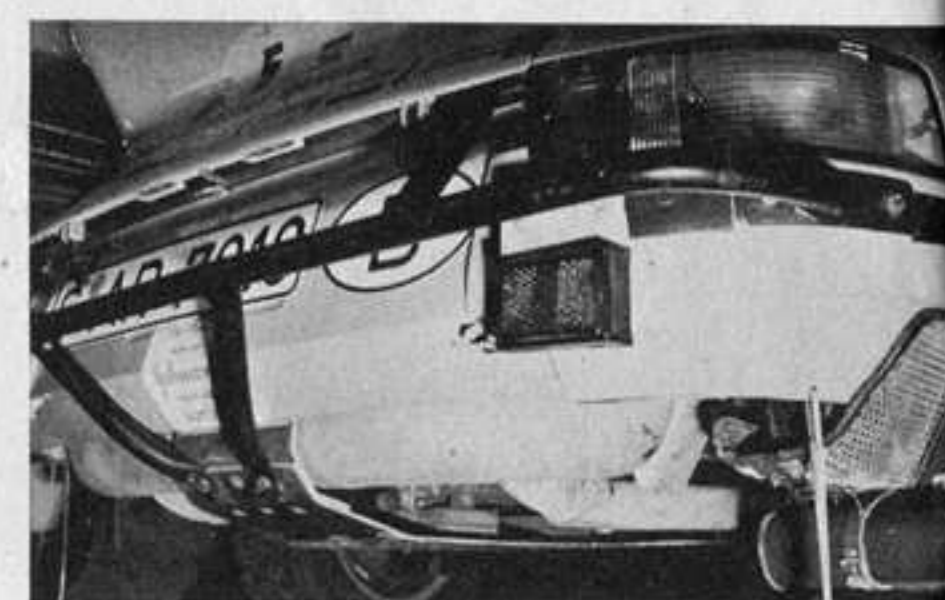
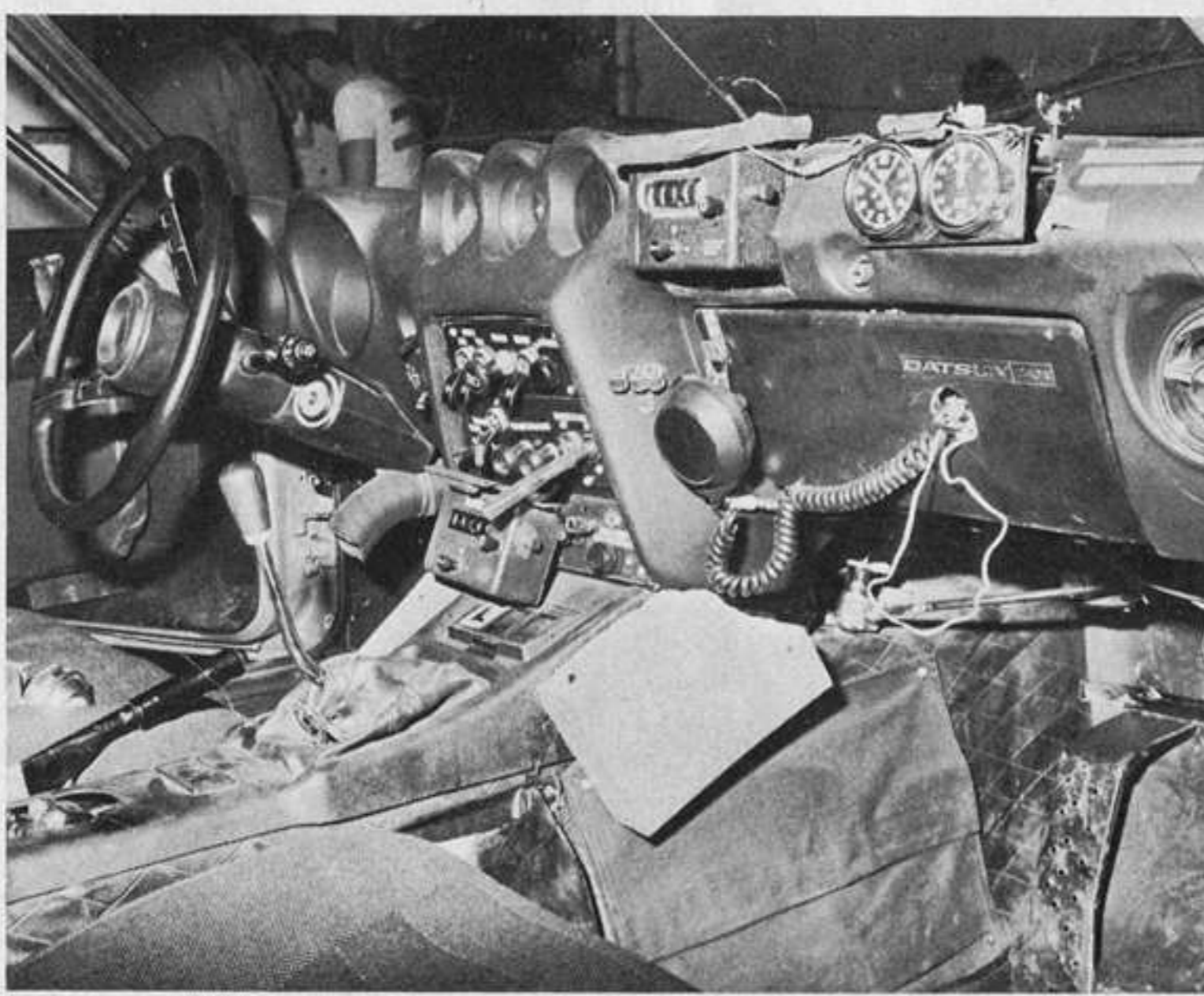
«E' lì che si comincia a disputare il rally — dice Mehta. — Le vetture sono sottoposte a tremende sollecitazioni, in questo settore, e spesso rompono molto presto, appunto per lo sforzo che devono reggere.»

Nei piccoli villaggi di montagna la folla era immensa, nonostante le trombe d'acque che non parevano affatto raffreddare l'entusiasmo. All'avvicinarsi di ogni vettura grida e fischi annunciavano l'arrivo dei concorrenti. Le Ford attaccavano con sempre crescente foga, con Clark e Mikkola, ma le Datsun tenevano botta. Tutti procedevano in mezzo a nuvole e pioggia battente, ma su quelle piste scivolose sembravano più a loro agio i piloti europei. All'arrivo della seconda tappa i meccanici davano già segni di stanchezza.

A Dar-es-Salaam, Clark precedeva Kallstrom di 31', mentre le altre posizioni erano immutate. Prima Ford con 310 punti di penalizzazione, davanti alle Datsun con 333, poi



A destra i vincitori ufficiali del Rally Safari: Mehta-Drews su Datsun. Per la Casa giapponese si tratta di un grande traguardo non solo sportivo. Sotto cronometri e tripmaster, gli strumenti di quel «ragioniere» del rally che è il copilota



Sopra per un Safari sono necessarie protezioni alle macchine date le caratteristiche delle piste africane. Ecco un esempio di come è stata schermata la parte motore di una Porsche Carrera. A sinistra, il complesso cruscotto della Datsun 240 Z dei vincitori con la radio per comunicare con i punti di assistenza

A sinistra il percorso che hanno compiuto i rallyisti partecipanti al 21 East African Safari. Qui accanto Jomo Kenyatta, presidente del Kenya, dà il via alla Ford Escort RS 1600 di Clark-Porter. Sotto a sinistra, il passaggio delle auto ha interessato gli indigeni che in più di una occasione si sono prestati a soccorrere le vetture in difficoltà

Peugeot in terza posizione. Dopo i concorrenti risalivano verso Nairobi, passando lungo le falde del Kilimanjaro. Questo settore veniva coperto per la prima volta, nel Safari, e agli inizi è molto duro, cosparso di trabocchetti, di pietre aguzze e di buche. Quindi attraversamento delle riserve. La pista era inzuppata d'acqua e si doveva tenere una condotta di guida come pilotando sulla neve. I piloti più veloci raggiungevano velocità di 180-200 orari, slittando spaventosamente in mezzo a vere barriere di terreno argilloso. Era lì che occorreva tentare di riguadagnare il tempo perso e non era facile, dato che spesso la media imposta era superiore ai 120 orari.

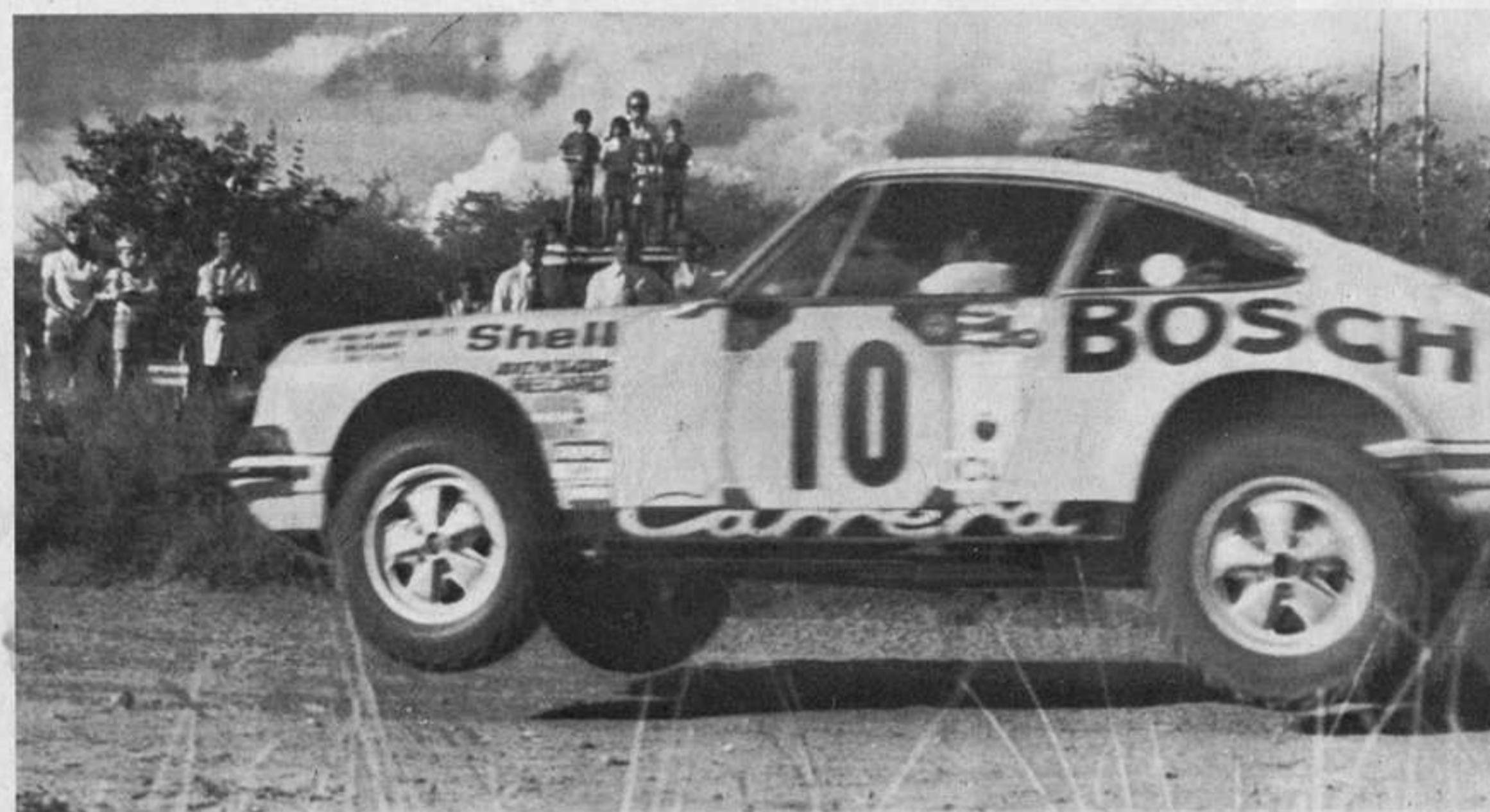
Poi l'arrivo a Nairobi, all'alba, dopo un percorso di km 2600. Una fitta folla attendeva i concorrenti e il primo ad apparire è stato Clark, con 140 punti di penalizzazione. Le Ford si erano dimostrate chiaramente le più veloci e, in quel momento, nulla faceva prevedere la delusione futura.

Alla seconda partenza da Nairobi i superstiti si sono lanciati su una pista rapida, che non presentava però molti problemi (Nairobi-Narok). Poi è stato annunciato il ritiro della Ford di Clark, per rottura dello scarico, che ha distrutto l'impianto elettrico. Intanto i servizi di assistenza erano sottoposti a intenso lavoro, per cambiamenti di sospensioni e freni e in questo campo la squadra della Datsun si è rivelata senz'altro la migliore.

Le Ford di Mäkinen e la Datsun di Kallström erano gomito a gomito e proprio allora Mäkinen è uscito di strada, con la batteria fuori uso, costretto così al ritiro. Del resto Kallström è « uscito » nello stesso punto, ma è potuto ripartire, portandosi dunque in testa.

Restava ormai soltanto Mikkola, per difendere le possibilità della Ford, ma Aaltonen si alternava di continuo a lui per raggiungere la posizione di comando.

All'inizio dell'ultima notte di gara c'erano ancora da superare grosse difficoltà, dato che la tappa T. Falls-Maralal sembrava la più difficile, essendo la media imposta di 60 orari. La lotta fra Aaltonen e Mikkola si faceva molto serrata e proprio quando la par-



I salti del Safari sono senza dubbio uno dei banchi di prova più duri per auto e piloti. Una danza massacrante che si protrae per migliaia di chilometri. In queste foto, dall'alto in basso, i « ballerini » sono: Waldegaard su Porsche Carrera RS, Singh con la Colt Galant, e infine Mäkinen con la Ford Escort RS 1600

te più dura sembrava finire si sono verificati, uno dopo l'altro, cambiamenti inattesi. Aaltonen ha urtato una roccia, la vettura si è rovesciata e il pilota ha dovuto abbandonare con la macchina fuori uso. Mikkola, che era diventato il leader, è arrivato pochi minuti dopo e ha urtato la stessa roccia, danneggiando così gravemente il treno anteriore della vettura e pochi chilometri più tardi ha dovuto ritirarsi a sua volta. La Ford è così uscita di scena.

Kallström si è dunque insediato nella prima posizione, davanti alle Datsun, però con un vantaggio minimo, e proprio qui la tensione del rally ha raggiunto il suo stadio massimo. La vettura di Mehta era in pessime condizioni, col parafrangente anteriore di sinistra staccato, i fari infranti, ma il pilota conosceva a fondo le rapide piste che portano a Nairobi, nella regione di Maschakos e poiché la 240Z era leggermente più veloce, ha fatto diminuire a poco a poco il proprio ritardo a km 50 dall'arrivo, ottenendo così 1' di vantaggio su Kallström.

Non si era mai visto un Safari tanto combattuto e quando la vettura di Mehta è apparsa per prima sul podio, a Nairobi, la folla applaudiva già il pilota quale vincitore. Mehta e il suo coequipier Drews erano felici, ma preoccupati, pensavano di essere penalizzati per le condizioni della loro vettura. Poi è arrivato Kallström e lo scenario della vittoria è ricominciato. E' occorsa una buona ora per venire a sapere i risultati definitivi di questa insolita e fantastica corsa. Mehta 406 punti, Kallström 406 punti, ex aequo.

E' giusto rallegrarsi con entrambi, rivolgendo a tutti e due gli stessi elogi, però il vincitore ci voleva ed è stato Mehta, dato che secondo una clausola (l'art. 12 del regolamento) la vittoria viene assegnata a quel conduttore che ha subito meno penalità nella prima parte della gara. Si è dovuti rivedere la terza tappa per rilevare che Kallström era stato penalizzato di 7' mentre Mehta passava a 2': un formidabile risultato, nella loro lotta gomito a gomito.

La marca ha vinto con largo margine la classifica per squadre, davanti alla Peugeot che ha ottenuto però un brillante secondo posto nella classifica per marche.



Sparito un reclamo

Nelle gare sport di lunga durata le proteste non paiono essere giudicate con proprio lo stesso sdegno che suscitano quando ne salta fuori qualcuna in F. 1. Gli «uomini» delle sport sembrano quasi considerarle parte dell'atteggiamento implicito nelle tattiche di una corsa, per cercare di innervosire gli avversari. Era difficile non trovare qualcosa su cui protestare circa la partenza della 1000 Km di Spa,

● Alla gara di Riverside Schecter ha un po' scosso l'«establishment». «Speed Sport News» dice: «Fuori pista diventa un altro; critica il circuito e suggerisce molti cambiamenti», mentre uno dell'ambiente ha osservato: «Fa sembrare Hulme un diplomatico...» Sempre parlando di Schecter, «AUTOWEEK» ha detto: «Disprezza le persone più vecchie di lui, è presuntuoso. Schecter potrebbe essere un altro Lunger, Lunger potrebbe essere un altro Schecter (un poco più calmo), entrambi potrebbero essere lo Stewart del futuro». Pare che Redman abbia osservato: «Nella serie L&M Schecter è più veloce di chiunque altro di mezzo secondo, compreso Donohue».

Batte 2 volte HULME!

«diplomatici» delle corse

LUNGER il «marine»

● A me Lunger fa sempre l'effetto di un «marine» che ha preparato tutto il piano di gara seduto nella sua trincea (o checché facciano i «marines») nel Vietnam, riprendendo semplicemente a seguire le istruzioni ricevute appena tornato allo stato di civile. Si affidò perfino a una società di PR per farsi pubblicità, quando arrivò in Europa la prima volta per correre in F. 2, però mi è sempre sembrato uno dei piloti meno bisognosi di PR, per fare sapere al mondo che è un tranquillo, e piuttosto riservato giovane americano che svolge il suo compito in modo molto efficiente. Chiunque abbia visto le sue prestazioni con la Lola F. 5000 a Silverstone, nell'International Trophy, sarà propenso a credere tutto ciò che la stampa americana dice di lui.



Quando le corse fanno caos

che a un certo momento sembrava qualcosa che sarebbe potuta nascere dalla fantasia di F. Karno.

Il via l'ha dato Ickx, che ha messo in moto il motore della Ferrari al palo un minuto prima di quanto lo volesse «Sven, lo starter». Nessuna preghiera è valsa per indurre il belga a fare il bravo ragazzo e a spegnere il motore fino al segnale «moteurs». Non pareva che Sven potesse farci gran che, se non allungare una mano e spegnere lui stesso il motore della Ferrari, ma quando ormai il suo scorno ufficiale era arrivato al punto da potere forse spingerlo a farlo, il segnale «moteurs» era stato dato.

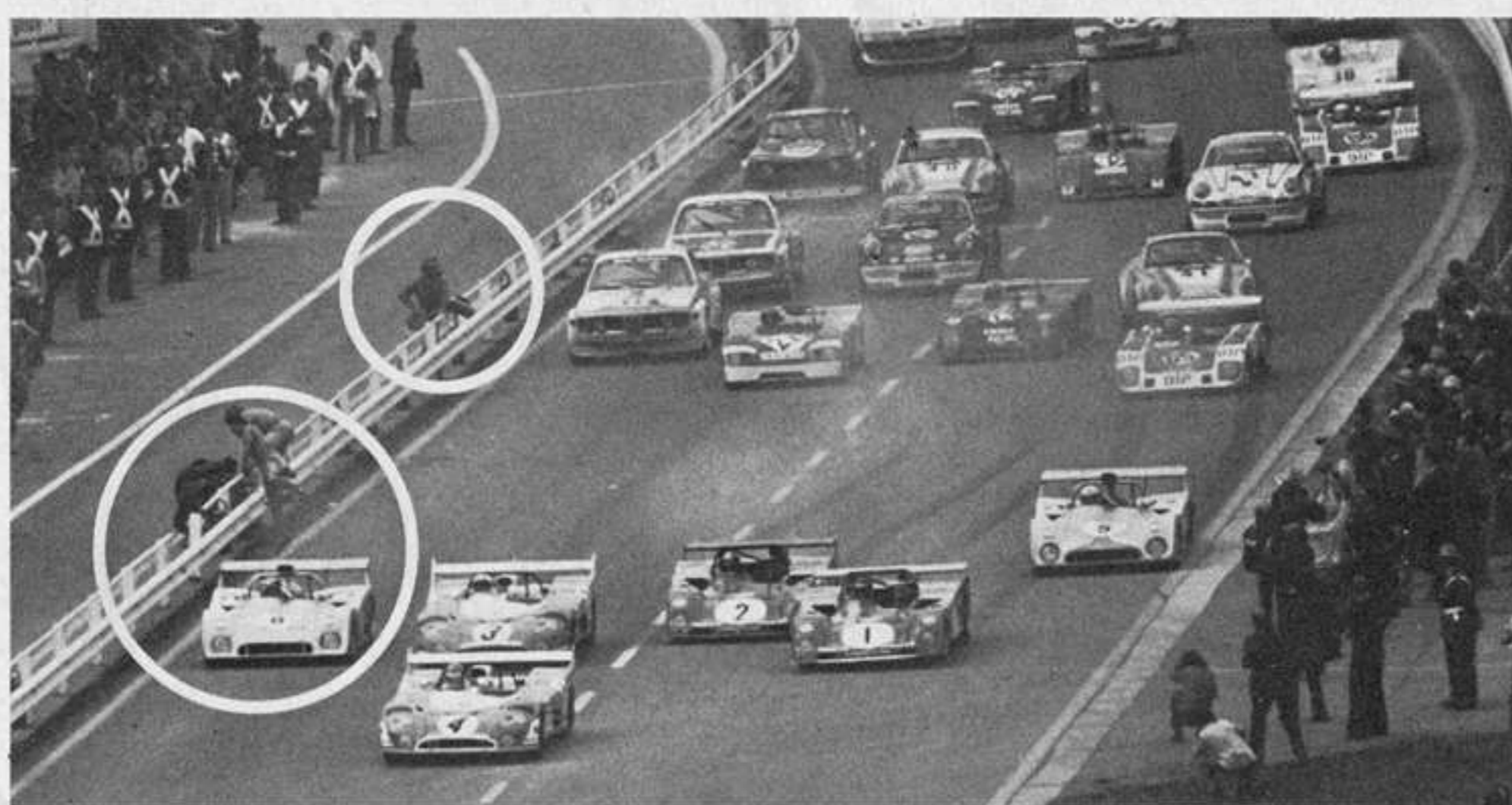
A questo momento, però, è sorto un problema, cioè i «moteurs» della Gulf-Mirage e della Matra di Amon si sono rifiutati di avviarsi, sicché meccanici francesi e inglesi sono balzati oltre il muretto del box per aiutare i loro piloti (vi riproponiamo qui accanto la foto già pubblicata su AUTOSPRINT settimanale). La Mirage è partita con una spinta, ma mentre veniva faticosamente avviata all'indietro, in salita, verso la seconda fila. Mr. Sven ha abbassato la bandiera, dando il via alla corsa, mentre sia meccanici che vetture erano nello stretto stradino con barriere Armco, privi di spazio per evitare quanto sarebbe potuto succedere. Fortunatamente per tutti, nessuno si è fatto male, ma non si può certamente definirlo una manovra da prendere ad esempio. Comunque, è arrivato un reclamo da parte della Ferrari, a proposito di assistenza dall'esterno, per avviare la Gulf-Mirage e la Matra. Per rimediare alla disordinata partenza, Mr. Sven ha detto che avrebbe preso in esame il reclamo... ma che, naturalmente, doveva anche infliggere una penalizzazione a Ickx per avere avviato il motore prima del segnale e per essersi rifiutato di spegnerlo quando gli era stato ordinato. Reclamo ritirato...

I ricorsi storici

L'ultima volta in cui una vettura inglese con motore inglese vinse una gara di campionato di lunga durata, gli stessi due uomini si trovavano dietro le quinte. Si trattava del Tourist Trophy a Goodwood nel 1959, quando Moss si mise al volante dell'Aston Martin di Fairman, dopo che la sua vettura si era incendiata in un incidente avvenuto durante il rifornimento al box. Vinse poi la corsa, regalando il campionato all'Aston Martin. A quell'epoca direttore corsa dell'Aston Martin era John Wyer e il suo braccio destro un tecnico serio, giovane e occhialuto di nome John Horsman. Di questi tempi Wyer è il capo della Gulf Oil e Horsman della Gulf Research Racing, il team che ha costruito e iscritto le Gulf-Mirage che a Spa si sono piazzate prima e seconda.

I pendolari delle corse

Il programma di questa stagione del jet-set è cominciato. Schuppan ha già fatto il «pendolare» avanti e indietro col Misterioso Oriente, vincendo il G.P. di Singapore con la March 722 patrocinata dalla linea aerea Singapore, rivolando via dopo la 1000 Km di Monza per ottenere la posizione al palo nel G. P. del Giappone, costretto poi al ritiro per via di un sasso che è passato attraverso radiatore e motore raffreddato ad aria. Redman è arrivato a Spa in volo, dopo aver vinto la prima delle gare Lyggett & Myers di F. 5000 a Riverside, con la Lola di Hall-Hass.



Il latte di MIKE

In questo periodo, per Mike Hailwood una corsa in cui non gli succede niente d'inconsueto è piuttosto monotona. Pochi minuti prima del via, a Spa, si è distrattamente appoggiato alla sua Gulf-Mirage, rendendosi conto troppo tardi che premeva contro il tappo a innesto rapido, cosicché il carburante gli è colato sulla schiena, uscendo dai serbatoi pieni fino all'orlo. Non avendo tempo per cambiarsi la tuta, Mike ha inondato la parte che gli pizzicava con del latte ed è partito. Era terzo, dietro a Pescarolo e a Ickx, quando il suo pneumatico di sinistra lo ha tradito mentre si avvicinava alla gobba del rettilineo di Masta, a una velocità che secondo lui si aggirava sui 290 orari.

Prima di avere il tempo per spaventarsi, è riuscito a portare l'ondeggiante Mirage a una velocità che poteva domare. Allora sì, si è spaventato, e per tutto il percorso di ritorno fino al box il cuore gli batteva forte. E' balzato fuori dell'abitacolo per infilarsi una tuta pulita, approfittando della sosta, lasciando fare a Schuppan un turno anticipato, e dopo si è unito a Bell, sulla Gulf-Mirage che doveva poi vincere. Per Hailwood è stato il primo assaggio dello spumante di una vittoria di campionato, da quando si era abituato a trovarla una cosa normale dopo una gara in moto.

Il «maniaco» della velocità

La gara di Spa si sta installando nei libri di storia quale la più veloce corsa quest'anno in Europa. La media dei vincitori Bell-Hailwood ha superato leggermente quella della Ferrari vincente a Monza, un paio di settimane prima. Nella competizione Pescarolo si è messo in luce come il «maniaco della velocità», assumendo la veste di Ickx sul rapido circuito e segnando il record sul giro, prima che la Matra incappasse in noie ai pneumatici. Il primato precedente era stato stabilito da Sifert nel 1971, con una Gulf-Porsche, e prima della gara di quest'anno erano in pochi a pensare che quel record sarebbe mai stato migliorato.

Eoin S. Young

Thruvton Pescarolo ha ottenuto la prima vittoria per la Rondel e al Ring è stato il turno di Wisell con la GRD. Io lo seguivo, staccato di un paio di secondi, in mezzo agli spruzzi che lasciava la sua vettura. Dopo il mio pasticcio con Schecter, sullo schieramento a Hockenheim, speravo di avere più fortuna a Thruvton ma le cose non sono andate proprio come avrei voluto. La corsa prevedeva due manche e una finale: nella mia manche sono arrivato secondo, ma soprattutto grazie ai problemi che avevano gli altri perché dopo essere andata bene in prova, la mia Rondel si comportava in modo molto strano e non era maneggevole. Anche il motore Cosworth FVD, prima ottimo e potente, d'un tratto non voleva salire di giri quanto avrebbe dovuto fare sul lungo rettilineo posteriore di Thruvton. Dopo la manche abbiamo risolto il rompicapo; per qualche strano motivo, uno dei miei pneumatici posteriori aveva la miscela sbagliata e si era crepata la presa d'aria.

Questa volta, invece, la mia corsa è stata ancora più breve di quella durata un centinaio di metri a Hockenheim. Non mi sono neanche mosso, per lo meno non spontaneamente e grazie alla potenza della vettura. Mentre si abbassava la bandiera, e io usavo la frizione, si è rotto qualcosa nella trasmissione, per cui mentre tutti scattavano sono rimasto fermo. Ho alzato le mani, per avvertire quelli che avevo dietro, ma proprio in quell'attimo qualcuno mi ha urtato con tremenda violenza, strappando quasi una delle mie ruote posteriori.

Una frazione di secondo più tardi c'è stato un terribile urto e la mia vettura, ormai a tre ruote, è stata spinta con forza su per la strada oltre la linea di partenza e di arrivo (bel modo di guadagnarsi il premio di partenza!). Jarier, che era partito dal fondo di uno schieramento molto numeroso, era probabilmente già in seconda e doveva andare come un demone quando la sua vettura ha investito la mia. La testa mi è scattata all'indietro, contro il poggiatesta del roll-bar, e la vettura si è fermata, scalatrata e contorta per traverso sulla pista. Fine della mia corsa a Thruvton.

Quando sono arrivato a Monza per le prove, l'indomani, avevo il più bel mal di testa che abbia mai avuto in vita mia, il collo irrigidito e mi sembrava che gli occhi mi sporgessero dalle orbite, infilzati su stecchini. Non ho quindi coperto molti giri di prova, ma la battaglia Matra-Ferrari dava l'impressione di essere dura come prima, con Cévert-Beltoise al palo accanto a Ickx-Regazzoni.

Carlos ha fatto il primo turno, anche se arrivati mercoledì, il giorno della corsa, mi sentivo un poco meglio. Il mio primo turno di guida è andato bene e, quando le Matra hanno cominciato ad aprire le noie ai mozzini, eravamo in seconda posizione. Poi la nostra vettura ha cominciato a consumare acqua molto rapidamente e Carlos ha dovuto sostare al box di tanto in tanto. Adesso fanno il pieno d'acqua con un sistema pressurizzato molto ingegnoso, per evitare di aprire il radiatore bollente, e così c'è stato anche il tempo per fare il rifornimento di carburante. Io sarei tornato volentieri al volante, ma Colombo e l'ing. «James» Caliri hanno deciso che dovevo avere cura della mia testa per cui per il resto della gara ha corso Carlos.

Con la bella vittoria di Jcky e Brian per la Ferrari, e il secondo posto di Carlos, le sorti della Matra sono così cambiate. Non so ancora che piani abbia la Ferrari per Le Mans, ma spero che ci andrà perché penso che abbia buone probabilità.

Poi via, al Nurburgring, verso la pioggia tedesca. In effetti le prove del venerdì si sono svolte con tempo asciutto, ma io ho coperto un solo giro perché è occorsa quasi tutta la giornata perché si ottenesse che la Rondel smettesse di schiacciarsi sulle gobbe.

Avevamo rimediato, per le prove del sabato, ma allora pioveva per cui ho segnato più o meno il settimo tempo, con la GRD di Wisell accanto a me. Ho poi fatto una delle mie cattive partenze, quando si è abbassata la bandiera, ma al termine del primo giro ero accodato a Reine e ci siamo messi entrambi a risalire, sulla tabella dei tempi. La pista era così bagnata, gli spruzzi talmente forti che potevo fare poco più che seguire le tracce lasciate dalle ruote della vettura di Wisell; per quanto tentassi, non riuscivo a superarlo.

Mentre noi battaglievamo, altri avevano i loro problemi. Jarier ha urtato, Stuck, con un'altra March BMW, ha fatto un testa-coda e così pure Vittorio Brambilla, mentre il motore di Mass è andato a farsi benedire. All'improvviso la Elf di Dépailler è apparsa — rallentata da noie ai freni — e lottavamo per la posizione di testa. Ormai la pista cominciava ad asciugarsi e Reine si è leggermente staccato da me, soprattutto perché io avevo una sistemazione dell'alettone posteriore scelta per aumentare la stabilità sul bagnato ed ero molto più lento sull'unico lungo rettilineo del Ring. Non ritengo, però, che 2'2 sia gran che, dopo oltre un'ora e mezza di corsa...

Tim Schenken



Bassotti li chiamano adesso e vedendoli non si può certo dire che il nome sia fuori posto, con quelle ruote piccole piccole e tanto distanti tra loro quanto nessuna motocicletta potrebbe permetterselo.

A completare il bassotto, naturalmente, c'è la terza ruota, quella della tradizionale carrozzetta, trasformata nel terzo punto di appoggio di un veicolo tutto particolare che sta in mezzo — non solo per il numero delle ruote — tra le moto e le auto da corsa. Certo i side-car di oggi sono molto lontani dalla loro configurazione originale, anzi si può ben dire che le loro origini le abbiano completamente tradite se è vero che da veicoli per la normale circolazione, capaci di trasportare tre persone, sono diventati espressione quasi esclusiva di una disciplina sportiva che raccoglie un ristretto numero di seguaci in tutto al mondo.

Alla mostra del Liberty, tenuta recentemente a Milano, spiccavano tra gli altri manifesti d'inizio secolo quelli delle Case motociclistiche Triumph e BSA. Su entrambi era raffigurata una moto col side-car, una volta impegnata a condurre al lavoro il suo proprietario ed un'altra a portare in gita una distinta coppia adeguatamente abbigliata. Erano i tempi in cui i side-car rispondevano al loro nome (carrozza sul fianco) ed alle esigenze date da strade poco agevoli per le due sole ruote e da automobili troppo care per essere alla portata di molti.

Oggi vedere i side-car in circolazione è impresa rara. Si può tentare di cercarli all'estero — in Germania per esempio — o scoprirli agli appuntamenti « settari » come l'Elefante d'inverno, quel raduno

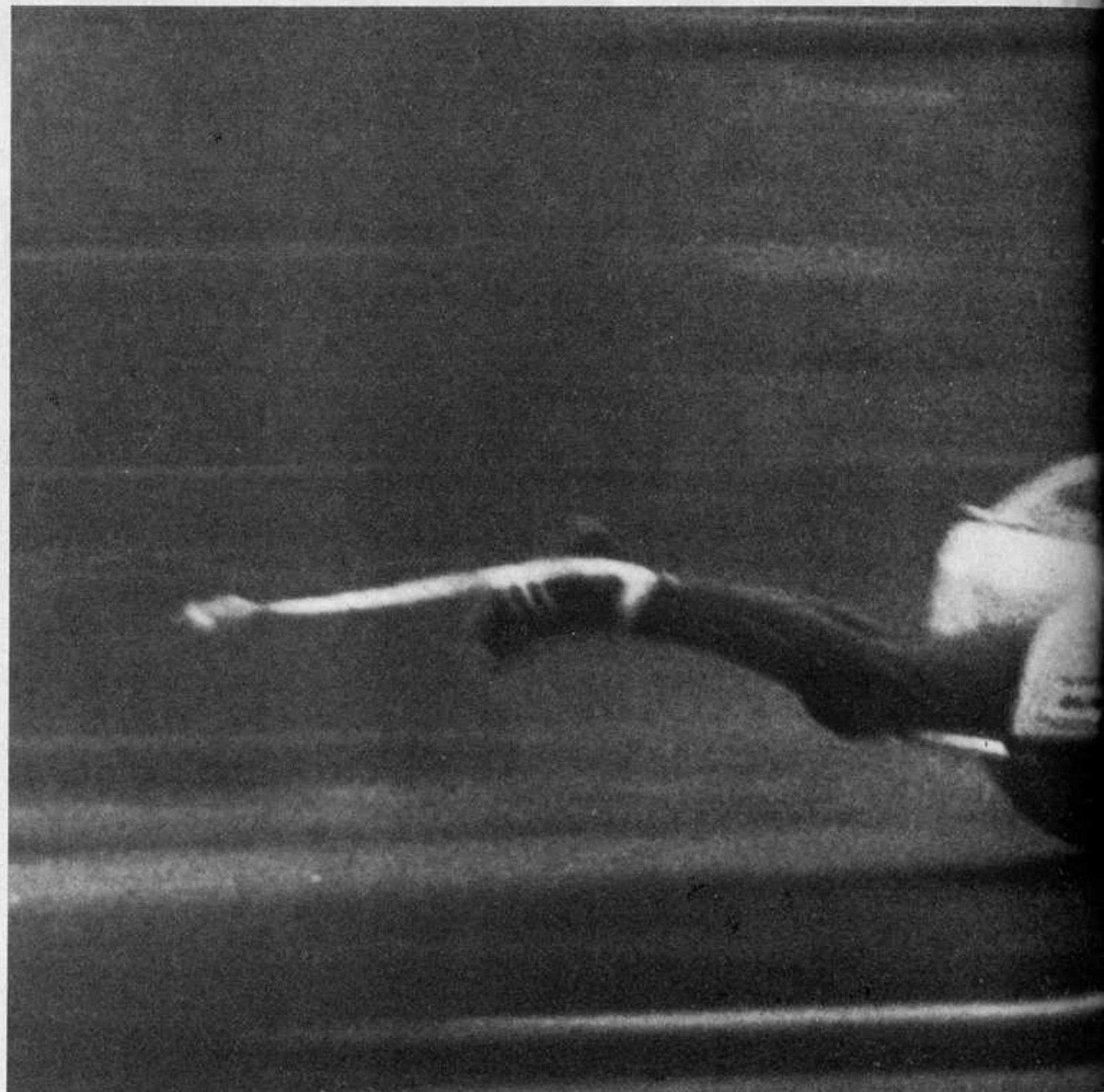
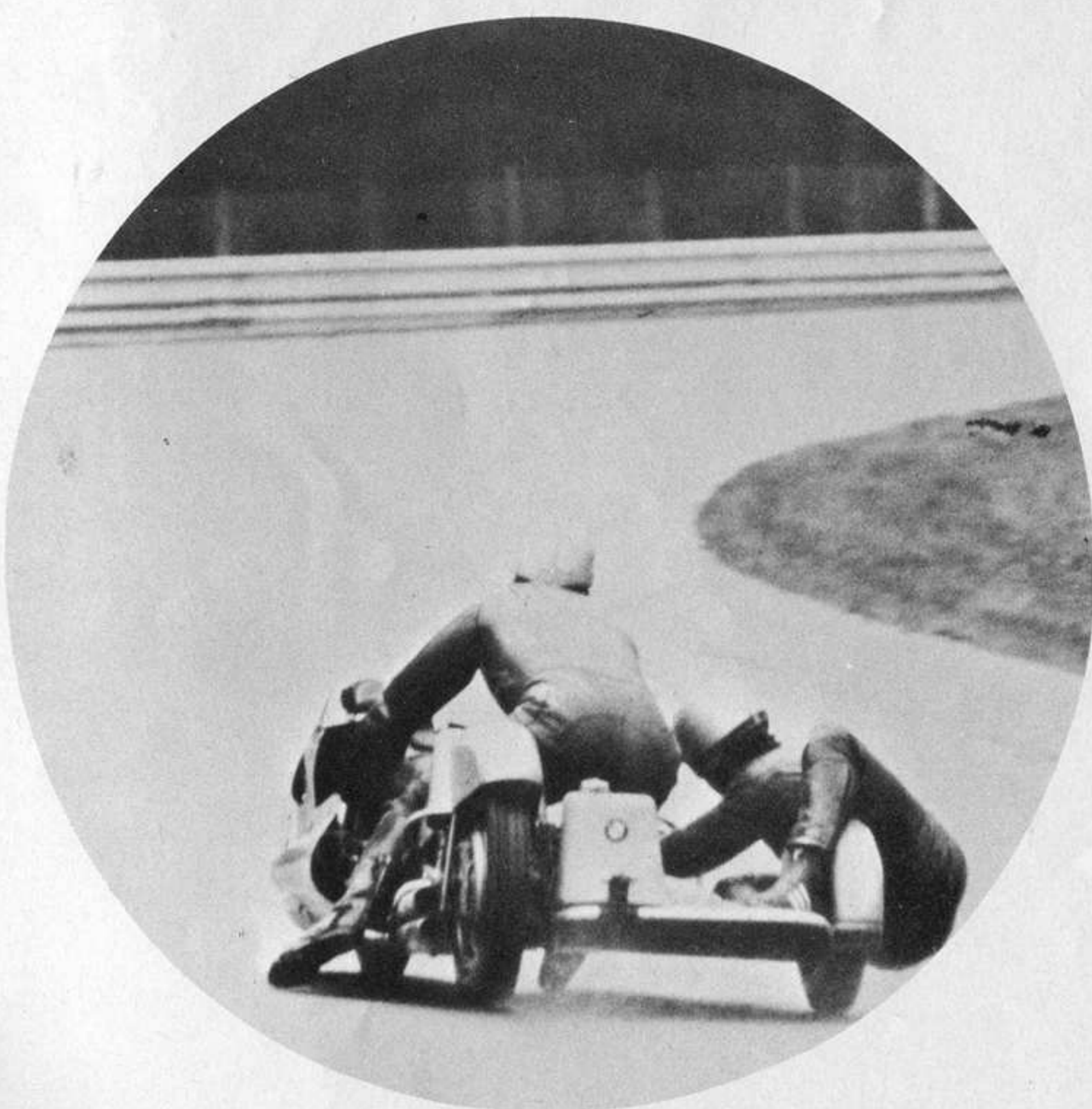
motociclistico che si tiene ogni gennaio tra le nevi della Foresta Nera. In questa occasione anche molti dei motociclisti a due ruote preferiscono attaccare la carrozzetta alla loro moto per stare in equilibrio sulle strade innevate.

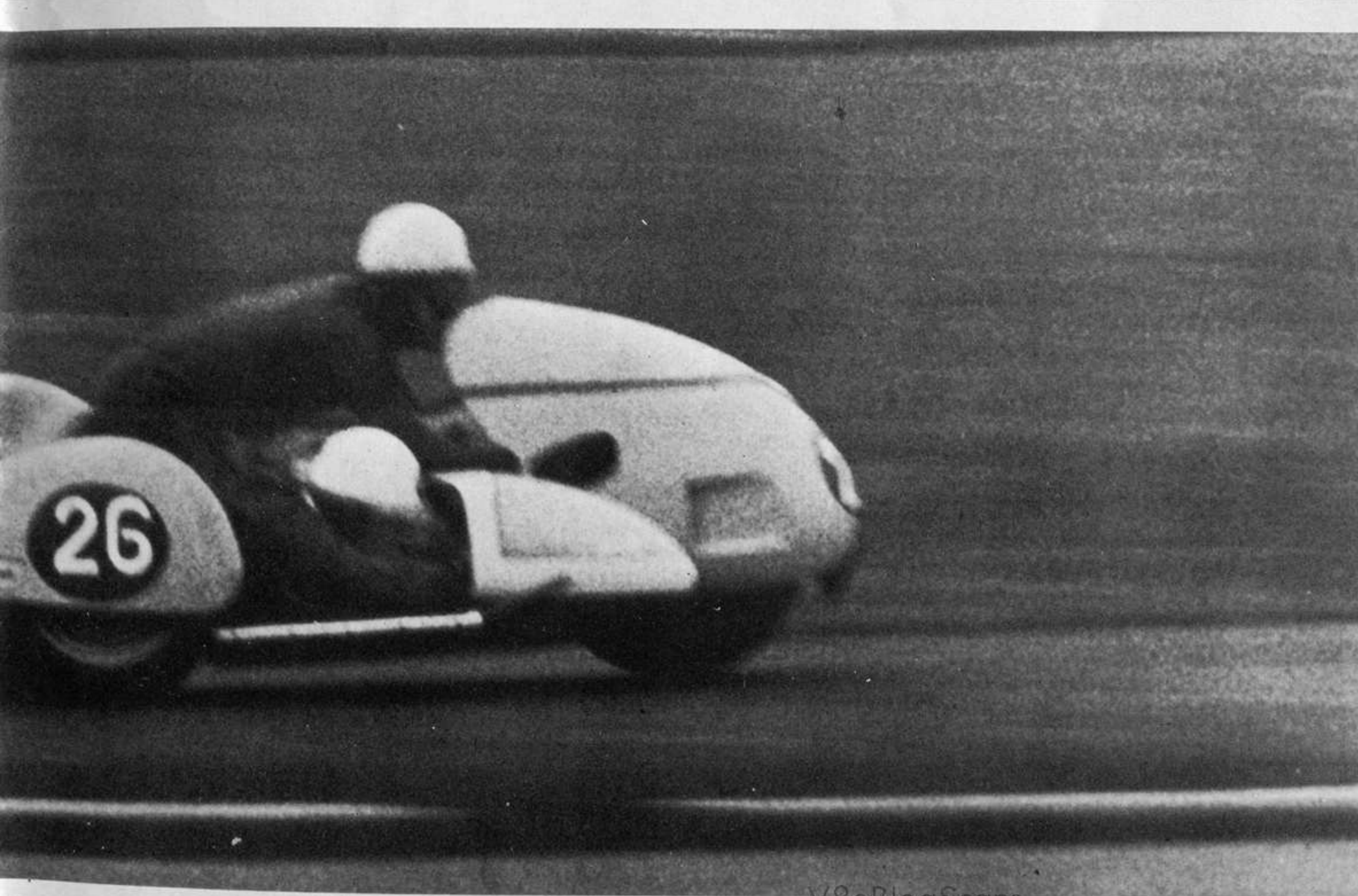
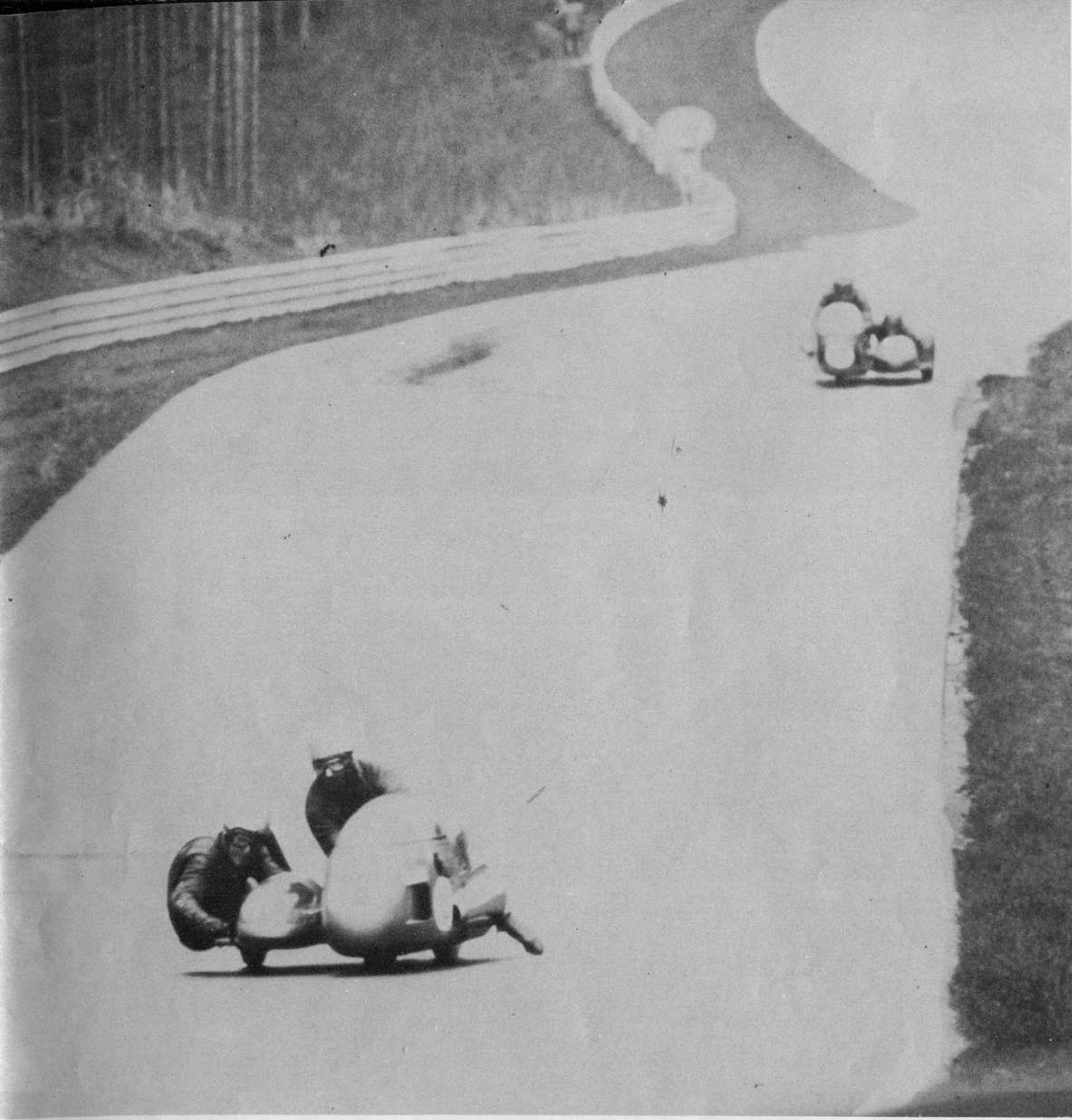
Il side-car appartiene ormai ai veicoli del passato e il suo contatto col mondo può continuare a tenerlo solo dentro le piste. Più esattamente vive ancora — e per alcuni è alla soglia di una seconda giovinezza — in quelle eccitatissime corse che sono disputate dai nipoti dei side-car stradali, i potenti e spettacolari « bassotti » appunto.

Noi questi bassotti, il cui nome scherzoso è nato quando hanno abbandonato le normali ruote da moto per passare a ruotine molto più automobilistiche diventando bassi, li abbiamo scoperti in azione su uno dei tracciati che li esalta maggiormente, quello del favoloso Nurburgring.

Siamo rimasti allibiti e incantati: nessuno sport ci aveva mai dato la misura di come possa fondersi l'affiatamento tra due uomini col rischio, l'audacia e l'abilità.

I « bassotti » di oggi, infatti, sono diventati veicoli da guidare in due: rigidissimi col loro telaio in tubi rinforzato da pannelli in lamiera, vengono pilotati da un uomo inginocchiato che a volte si serve anche del piede puntato a terra per aiutare il suo veicolo a tenere l'assetto in curva, e da uomo scatenato che ad ogni dosso, curva, semicurve, tornante, esse, saltando come un gatto dal suo angusto spazio, assume posizioni ben precise perché il mezzo mantenga le sue tre ruote a terra e percorra la traiettoria aiutato da una sbandata controllata





che dipende più dalla posizione dei pesi che da quella del manubrio.

Tra Klaus Enders e Ralf Engelhardt, tra Siegfried Schauzu e Wolfgang Kalanch, coppie maestre nella specialità, come tra i due più oscuri compagni di tutto il gruppo, il rapporto che si instaura durante la gara nel fragoroso sobbalzante veicolo che ha come primo istinto quello di mettersi sulla testa dei suoi occupanti o di andarsene diritto fuori pista, ha del soprannaturale. Nessuno dei due può tradire l'altro, mai! Basta una esitazione, un attimo di paura, un movimento fuori tempo, perché tutto sia compromesso e ben più gravemente che in moto, visto che nel caso del side-car il veicolo non può essere lasciato così facilmente in caso di incidente.

Oggi un side-car può girare poco sopra i dieci minuti sui quasi 23 km del Nurburgring, percorrendo 170 curve in salita ed in discesa ad oltre 130 di media. Lo stesso side-car è capace di oltre 210 km orari di velocità massima con il passeggero lungo disteso sul fondo del suo piccolo trampolino.

Questi « docili bassotti » montano ancora quasi esclusivamente il vecchio e famoso BMW Rennensport che nella versione ad iniezione è capace di quasi 70 HP per un peso del veicolo tra i 160 ed i 180 chili.


Questo BMW, con i suoi caratteristici cilindroni contrapposti, rimane ancora il dominatore un po' perché il maggior numero di praticanti questo sport è tedesco, un po' perché ha la coppia ed il baricentro bassi con sensibile vantaggio rispetto ai potenti ma difficili due tempi ed agli ingombranti quattro tempi delle altre marche.

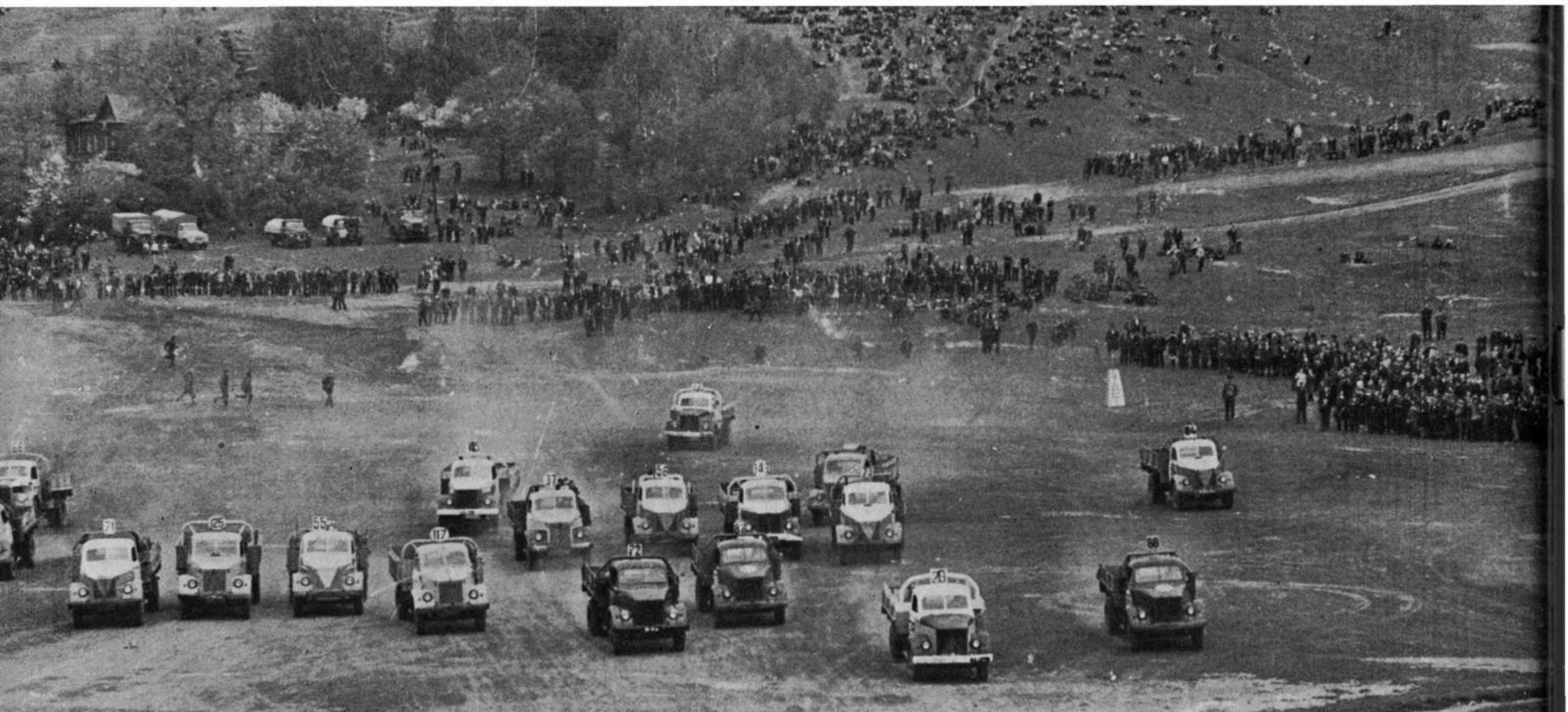
I telai sono frutto di artigiani specializzati, spesso gli stessi piloti (ad entrambi, ricordiamoci, spetta questo appellativo) perché le Case si disinteressano mancando per questi veicoli uno sbocco commerciale.

Anche sui motori non mancano gli adattamenti: basti pensare che il Rennensport BMW non è più in produzione da anni e quelli che esistono, invece di deprezzarsi invecchiando, acquistano sempre più valore!

Questi sono i mezzi di un circo ristretto, ancora puro e pieno di fascino dove gli uomini superano di gran lunga la stranezza dei loro veicoli. Di fianco ai campioni professionisti e bene attrezzati, la maggioranza è costituita da appassionati entusiasti, quasi drogati dal loro sport, che si muovono da una pista all'altra con pochi mezzi, spesso accampati o alloggiati su roulettes diventate fissa dimora, accompagnati da mogli e figli. Il meccanico di solito non c'è (o meglio, è sul « side ») e non sono mancati i casi in cui a far da co-pilota ci si sia messa la moglie o la ragazza.

Forse sono tutte queste cose, oltre alle posizioni acrobatiche ed alle tute lacere per il troppo strisciare sull'asfalto, che rendono una gara di queste infernali « sedie volanti » qualche cosa di veramente unico.

Gabriela Noris 



Paese che vai (URSS), corse che trovi, con buona pace del motorista obiettore (leggi direttore obiettivo) del Cor-sera

A tutto... GAZ

Il mercato delle pulci

dal buggy alla jeep **AUTO SPPI NI mese** **SPRINT**

MODELLO	CILINDRATA	KM/LITRO	VELOCITA'	ULTIMO LISTINO 1972	LISTINO GENNAIO 1973	LISTINO '73+IVA	BOLLO	ASSICU. RAZIONE	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

A sinistra, il fantastico via della corsa a Ryazan, nell'Unione Sovietica, una manifestazione che richiama migliaia di persone. Gli automezzi, della gamma Gaz vengono sottoposti a durissime prove.



La Vaz 469, ad un guado. Questo robustissimo fuoristrada fa da « mulo » nelle zone impervie ai medici. Adattata come ambulanza dispone di tutte le attrezzature per il pronto soccorso. Sotto il salto di una « biposto ». La guida in questo tipo di competizioni richiede una grande abilità

Paese che vai, corse che trovi. C'è chi ricorre al fuoristrada per cercare una evasione dal traffico caotico delle strade e autostrade e c'è chi ha nel fuoristrada, (sia esso di moto, di auto o di camion) una delle più diffuse manifestazioni dell'agonismo motoristico, dettata anche da quella limitata disponibilità della geografia stradale. La situazione è dunque rovesciata ma ciò non toglie che le manifestazioni che si svolgono ad esempio in Cecoslovacchia o in Unione Sovietica non si presentino meno interessanti, sotto certi aspetti, e non richiamino minor pubblico di quanto avvenga per le nostre corse. Con il vantaggio, a quanto è dato sapere, che queste manifestazioni non sono soggette, come da noi, alle « tirate » pseudomoralistiche non appena succede qualche incidente.

Una di queste gare, certamente tra le più famose, è la tradizionale corsa che si svolge a Ryazan, nell'Unione Sovietica e che quest'anno si è disputata nella prima settimana di maggio.

Al via, come vedete dalle foto, erano schierate « automobili » Gaz 69, Gaz 51, Zil 130. Si è trattato di una gara tiratissima che ha avuto momenti di grande agonismo, con questi automezzi sottoposti alle più ardue manovre, non escluse alcune « sportellate », de-

gne delle nostre gare turismo, in pista. Il pubblico numerosissimo, assiepatato lungo le pendici della collina che faceva da teatro alla gara, ha avuto motivo di divertirsi e nello stesso tempo di apprezzare oltre che l'abilità dei piloti, la resistenza e la maneggevolezza dei veicoli.

Non siamo certo ai livelli raffinati e anche tanto costosi, per quanto riguarda i mezzi meccanici, che ha raggiunto il fuoristrada in occidente, proprio a lungo e ancor oggi limitato ad una elite, almeno per certe sue manifestazioni più « eleganti », ma lo spirito è lo stesso, con l'aggiunta di quel pizzico di agonismo che riesce a saporire l'avvenimento.

Dal punto di vista tecnico queste corse hanno la loro validità, proprio perchè servono a collaudare la resistenza e robustezza degli automezzi, solitamente impiegati ad altri scopi che non quello agonistico. E' da queste corse che vengono gli spunti per miglioramenti e per la creazione di quei « veri » fuoristrada che, in Unione Sovietica, hanno raggiunto un ottimo livello e che vengono oggi esportati in gran numero. Alcuni di essi vengono adibiti, come ad esempio nel caso della Vaz 469, quali autoambulanze nelle regioni più impervie.



a. r.

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 perchè 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	—	—		