

# Un dodici cilindri BMW 5000 (ma solo tra 4 anni)

## In arrivo la MGB V8

La nuova MGB V8 sta per apparire. In programma per la metà di luglio, la nuova versione MGB con motore Rover V8 sarà disponibile soltanto come GT. Per evitare protuberanze nel cofano, si è provveduto ad abbassare i carburatori.

## Un 3 litri PORSCHE da 280 Km/h

Dopo essere stata piuttosto scottata con i modelli 914, i « brutti anatroccoli », pare che la Porsche stia di nuovo rimettendosi saldamente in piedi, stando alla stampa tedesca. Una nuova vettura, che dovrebbe apparire nel 1975, avrà un motore anteriore V8 raffreddato ad acqua, di tre litri, che erogherà circa 280 HP. Il cambio sarà posteriore come quello della Daytona e dell'Alfetta. Si dice che la velocità massima raggiungerà i 280 chilometri orari.

## La JAGUAR F...amiglia

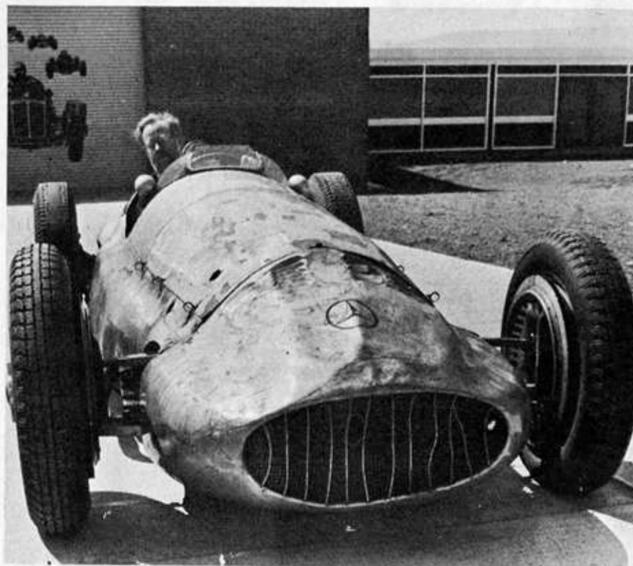
Buone notizie per tutti coloro che stanno col fiato sospeso, in attesa che la Jaguar Tipo F sostituisca la Tipo E. Gli stilisti hanno lavorato attorno alla forma piuttosto tozza della carrozzeria vista sui prototipi e la vettura comincia ad assumere la linea di una Lamborghini. Ora è in programma di annunciarla a Ginevra nel marzo 1974. Del resto la Jaguar non ha bisogno di preoccuparsi troppo, circa le vendite del nuovo modello. I libri delle ordinazioni saranno già pieni, il giorno in cui la vettura verrà annunciata... quale che sia il suo aspetto. La F dovrebbe fare sul mercato l'effetto che fecero prima di lei la E e la XK 120, ma mentre la E era del tipo a due posti adatto agli scapoli, la F sarà una più raffinata e più costosa 2+2 per il dirigente di mezza età con un paio di bambini. E una moglie.

## 6 cilindri inclinati della JAGUAR

Torniamo alla BMW. Ultimamente i pettegoleggi bavaresi hanno fatto dello straordinario. Il motore 8V che si diceva la BMW stesse costruendo è stato ridotto da 7 a 5 litri e ora... è sparito del tutto! Sembra che il grande progetto V8 sia stato studiato attentamente e poi annullato perché la vettura sarebbe stata basilamente destinata al mercato degli Stati Uniti e laggiù i V8 non sono, in fondo, una rarità come in Europa.

Anche la Jaguar aveva pensato di costruire un V8 per sostituire i motori a sei cilindri di 4200 e 2800 cc, dopo che il V12 avesse preso piede, però l'idea è stata abbandonata. Il V8 sarebbe stato due terzi del V12 e si sarebbe utilizzato lo stesso macchinario usato per quello più potente, ma c'era il problema dell'equilibrio col V8, oltre al fatto che nei confronti dei grossi V8 americani non avrebbe retto al paragone. Se la Jaguar costruirà un motore più piccolo del V12 si tratterà probabilmente di un 6 inclinato, ricavato da una bancata del motore a 12 cilindri.

I progetti attuali prevedono la « costruzione » di una speciale omologazione, portando il motore tre litri sei cilindri a 3500 cc, per montarlo poi sulle 520 per le gare del campionato europeo turismo. Se ne dovranno costruire 500 esemplari, ma non sarà un problema. Quando, un poco trepidante, la BMW ha annunciato che costruiva 500 versioni leggere del coupé 3.0 CS gli ordini sono arrivati a valanghe tanto che si è dovuto provvedere a metterne in costruzione altre 500. Se la BMW deciderà veramente di inoltrarsi ancor più nel mercato di lusso, quello Mercedes, userà un motore V12. Attualmente si procede a valutazioni su un motore di cinque litri, 12 cilindri, ma non aspettatevi di vederlo — se apparirà — per almeno altri quattro anni.



## La « trovata » di Tom

Non è mai esistita una Mercedes Benz Grand Prix W163. La grand prix V12 tre litri del 1939 era generalmente nota come W163, ma in effetti era un telaio W154 aggiornato con motore M163 e per fare una distinzione fra le vetture 1938 e 1939 la nuova divenne nota come una W163. Il motivo di questo tuffo nel passato consiste nel fatto che Tom Wheatcroft, come abbiamo già raccontato, è da poco riuscito a fare sparire da dietro la cortina di ferro una di queste magiche vetture.

Doug Nye, il giornalista specializzato in ricerche, mi dice che il prefisso «W» della Mercedes si riferiva sempre al telaio (wagen) mentre la «M» stava per motore (motoren) sicché la V12 tre litri 1938 era un telaio W154 con motore M154 con doppi compressori che lavoravano parallelamente, ed erogava circa 460 HP; ci volevano però 150 HP per azionare i compressori sicché la meta veniva un po' sconfitta. Infatti durante l'inverno i tecnici della Mercedes idearono un sistema con il quale un grosso compressore soffiava dentro uno più piccolo, il quale a sua volta pompava miscela in quello che diventò poi il motore M163, portando la potenza a circa 483 HP.

Quindi le vetture grand prix Mercedes Benz ufficiali del 1939 erano in effetti telai W154 con motori M163. Erano modificate, con carrozzerie più aerodinamiche e freni a tamburo con ventilazione forzata. Il lavoro svolto nell'inverno le rese veloci quasi quanto lo erano state le precedenti vetture di 5600 cc del 1937. Lang vinse quattro corse, Caracciola una, nel GP di Germania al Ring, che doveva essere la sua ultima vittoria in un grande premio, in una carriera costellata di trionfi. La stagione 1939 si concluse con il G.P. di Jugoslavia a Belgrado, che ebbe inizio tre ore dopo la dichiarazione di guerra alla Germania, da parte dell'Inghilterra. Lang si ritirò con la Mercedes, dopo che un sasso gli aveva colpito gli occhiali,



## LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

ferendolo a un occhio, e il suo compagno di squadra von Brauschitsch arrivò secondo. Vinse Nuovolari su Auto Union.

Dopo la guerra Reg Parnell (padre del direttore di squadra della Marlboro-BRM, Tim) andò dietro la cortina di ferro, e scoprì che il locale automobile club aveva « messe perse » le due Mercedes ufficiali e intendeva usarle come cavalli da soma in una scuola di pilotaggio. Come sapeva fare soltanto lui, Reg convinse i dirigenti dell'AC che si sarebbero trovati molto meglio con una vettura da corsa nuova di zecca come l'Alfa, piuttosto che usare quelle vecchie, scassate macchine e il Max Mosley dei nostri giorni riuscì addirittura a fare tornare in Inghilterra una delle Mercedes grand prix 1939. Fu poi venduta in America ove diventò la Don Lee Special, « assassinata » per ospitare un motore Offy in uno dei più tristi momenti della sua vita. E' tornata recentemente in Inghilterra, sotto forma di telaio, e Colin Crabbe ha utilizzato dei pezzi per restaurare la sua Mercedes grand prix W125.

La « trovata » di Tom è presumibilmente la gemella di questa vettura. Sarebbe logico pensare che fosse verniciata nel tedesco argento da corsa e invece è color oro, probabilmente per via della lacca applicata per conservare la vernice, che invece ha fatto l'effetto, a sua volta, di una vernice. La vettura è incredibilmente completa, salvo per gli impianti d'olio e di carburante che mancano. Monta ancora gli originali pneumatici da corsa Continental, col battistrada incrociato per la pioggia. I serbatoi hanno una capacità di 88 galloni di benzina ed alcool, con 48 in coda e 40 nel serbatoio che avvolge le ginocchia del pilota.

Le prestazioni della vettura del 1939 al 'Ring erano di kmh. 96 in prima, 170 in seconda, 212 in terza, 251 in quarta e 300 come velocità massima.

## L'ASTON a nolo

La direzione dell'Aston Martin parla di un nuovo tipo d'incentivo per i suoi 432 dipendenti a Newport Pagnell. Quando la produzione avrà raggiunto la meta prestabilita, di nove o dieci vetture la settimana, si discute di un piano per noleggiare ai costruttori di automobili vetture costose come queste per compiere un viaggetto di piacere, per fare colpo su una ragazza, o semplicemente per fare restare a bocca aperta i vicini. Per ora si tratta soltanto di un'idea un po' folle della direzione. Attualmente la produzione è di otto esemplari la settimana. Il libro delle ordinazioni è al completo e la Casa non dispone di un numero sufficiente di modelli per dimostrazioni, cioè col compito di fare impressione a potenziali clienti... e tanto meno ai lavoratori!

Un'altra idea agli alti livelli dell'Aston consiste nell'organizzare un piano di noleggio in Inghilterra, mediante il quale un automobilista potrebbe usare un'Aston da 13 milioni di lire per due anni con una spesa netta annua (tolte le tasse) di circa due milioni e mezzo.

Eoin S. Young

La linea compatta della Bora è ricalcata esattamente dalla più piccola Merak, che monta il motore 3 litri a 6 cilindri della SM, che permette quindi di ricavare, dietro, due posti abitabili (foto sotto a destra)



# L'Aga Khan ha garantito per primo le doti MERAK

MODENA - Quattro anni fa i responsabili della Maserati ordinarono a Giugiaro di disegnare un coupé per una vettura di alte prestazioni (e alto prezzo) e gli dissero di tener presente che dallo stesso telaio e dalla stessa carrozzeria si sarebbe derivata una piccola-Maserati per contrastare il passo alla Porsche, alla Urraco della Lamborghini e alla nascente Ferrari 308.

Presentando quel gioiello che è la Bora, Giugiaro fece presente che con alcune lievi modifiche, e soprattutto adottando un motore più piccolo si sarebbe potuto avere un coupé due + due.

Presentata nel '72, la Merak, così si chiama la piccola Maserati, ha avuto dal primo gennaio un forte aumento di prenotazioni, dopo che era stata ammirata nei saloni automobilistici europei.

Il motore che ha adottato la mini-Maserati è quello della Citroen SM: attenzione però, non è un MOTORE CITROEN, ma Maserati, perché, pur montato sulla SM, è prodotto dalla casa di via Ciro Menotti. Si è scelto questo propulsore sia per una que-

stione di costi che per una questione di affidabilità in quanto esso viene prodotto in serie.

Un 6 cilindri a V di 90° dunque, con una cilindrata di 2965 cmc, equipaggia la Merak, che è stata subito battezzata al suo apparire la «piccola Bora» o «Borina».

Questo motore già sperimentato sulla SM, sarà lo stesso che equipaggerà la futura Maserati quattro porte che sta disegnando Bertone a Grugliasco e che verrà presentata al salone di Ginevra '74.

L'ing. Malleret, direttore generale della Maserati, ha detto che il successo della vecchia quattro porte Maserati, (tutt'ora si ricevono richieste per questa vettura uscita di produzione alcuni anni fa) ha indotto la Casa modenese a rifare il modello, ovviamente più moderno e funzionale, che entrerà in diretta concorrenza sia come prezzo che come comfort e prestazioni alle varie Mercedes e Jaguar. Il primo a congratularsi di questa nuova macchina è stato l'Aga Khan Karim, che, proprietario di due vecchie Maserati 4

porte, assolutamente non se ne vuole disfare, e aspetta con impazienza la nuova. Con questo naturalmente l'Aga Khan ha voluto elogiare anche la 2+2 Merak che, come detto, monta il motore della futura 4 porte.

Finalmente in vendita, e i primi 150 fortunati se la stanno godendo, finalmente anche noi l'abbiamo potuta provare per i lettori di Autosprint-Mese. A proposito sapete che cosa significa Merak? Merak è una stella della costellazione dell'Orsa Maggiore, ed è la 48ma della classificazione di Flamsteed. La Maserati che fino ad ora era stata fedele a nomi di venti, vedi Ghibli, Bora ecc... si è ora librata in alto... con il nome di una stella.

La linea è molto bella. E' la prima considerazione che facciamo appena ci viene consegnata l'azzurra... stella. Tutta la parte anteriore fino all'altezza dei due posti posteriori è esattamente eguale alla Bora, cambia solo la mascherina davanti.

Dietro due longeroni partono dal tettuccio e si vanno a raccordare con il cofano

motore. La soluzione a prima vista non piace perché nuova, ma poi ci si abitua e alla fine la si apprezza.

Aperto la portiera per salire in vettura, si ha subito una idea della robustezza e del peso (eccessivo) della macchina, infatti la portiera è molto pesante e si chiude con molta facilità appunto per il suo peso.

L'interno è comodo e spazioso, il seggiolino ha una ampia escursione, mentre ci si può adeguare alle proprie necessità di guida con il volante che è regolabile sia in estensione che in inclinazione. La visibilità è ottima, davanti e lateralmente; un po' meno di tre quarti posteriore. I due posti dietro sono abbastanza comodi e si può viaggiare anche in quattro senza tenersi le ginocchia in bocca.

Un fruscio e il motore è in moto. L'insonorizzazione è perfetta, il motore dietro alle spalle non si sente, innestiamo la prima e via. Purtroppo non tutto fila subito liscio, infatti ci accorgiamo che il cambio, lo stesso della SM, ma invertito, è duro da azionare, e la quinta marcia è difficile da

trovare e scomoda. Ci diranno poi che sulla nostra macchina-prova il cambio è un po' stato maltrattato da un giornalista francese (famoso per le rotture).

Dopo aver divagato un po' per le vie di Modena prendiamo la strada dell'Abetone, cercando di abituarci alla guida di una vettura che prendiamo in mano per la prima volta, e dopo un po' ci sembra di averla sempre guidata, quindi arrischiamo qualche... tirata.

Il motore di 2965 cmc a carburatori con quattro alberi a camme in testa eroga la sua massima potenza, 190 CV DIN a 6000 giri, e ci accorgiamo subito che sono pochi per l'eccessivo peso della macchina che in ordine di marcia è di circa 1350 kg. Infatti per ovviare a questo inconveniente di una ripresa molto scarsa e non certamente a livello delle rivali (Porsche, Ferrari e Lamborghini) si stanno per adottare nuovi carburatori della Weber che dovrebbero essere pronti in questi giorni, mentre in un futuro molto prossimo, la macchina dovrà essere per forza adottata o di un motore più potente o



**L'IDENTI-KIT** MOTORE (centrale) - Cilindrata 2965 cc - Numero cilindri 6 a V di 90° - Rapporto di compressione 8,75:1 - Potenza 190 HP DIN a 6000 giri - Tre carburatori doppio corpo - Quattro alberi a camme in testa - Raffreddamento ad acqua.

**Frizione.** Monodisco a secco e comando idraulico - **Cambio.** 5 velocità sincronizzate + retromarcia - **Telaio.** A struttura monolitica integrale con la carrozzeria - **Sospensioni** A P. Indipendenti con molle elicoidali, barra stabilizzatrice e ammortizzatori telescopici - **Freni.** A disco con comando idraulico utilizzando una pompa ad alta pressione. Circuito separato su ogni asse - **Sterzo.** A cremagliera con ammortizzatore idraulico - **Serbatoio** carburante 85 litri - **Ruote** 7,50x15 fuse in lega leggera - **Pneumatici** 185 VR 15 anteriori 215 VR 15 posteriori - **Passo** 2600 mm - **Carreggiata** A 1474 mm - P 1447 mm - **Lunghezza** 4335 mm - **Larghezza** 1768 mm - **Altezza** 1134 mm - **Peso a vuoto** 1320 kg - **Velocità** 240 kmh.

Sotto, a sinistra i fari retrattili della Merak. Qui sotto, la Merak si disimpegna facilmente nel traffico. Le doti della vettura sono un poco mortificate dal peso eccessivo in rapporto alla potenza (190 CV) installata



essere alleggerita. Crediamo che si opererà per la prima delle due ipotesi.

La Merak, pur nella sua scarsa potenza ha un vantaggio di comportamento nei confronti della sorella maggiore Bora, infatti nei tornanti dell'Abetone, essa, con il suo motore più piccolo e sistemato meglio, nelle curve prese un po'... allegre, va via in derapata mentre il strapotente motore della Bora tende a farti sbandare con il posteriore, e non è da tutti domare tanti cavalli-Bora.

Il comfort in qualsiasi condizione di marcia è molto buono: abitacolo grande e spazioso, strumentazione sufficiente (quella della SM), volante un po' discutibile (anch'esso SM) infatti diversi concessionari ne hanno fatto approntare uno di foggia classica sportiva per i clienti che contestano l'originale. Un efficace impianto d'aria condizionata (optional) mantiene una temperatura ideale all'interno, i vetri sono elettrici con i comandi a portata di mano.

Le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, si sono fatte molto apprezzare in quei

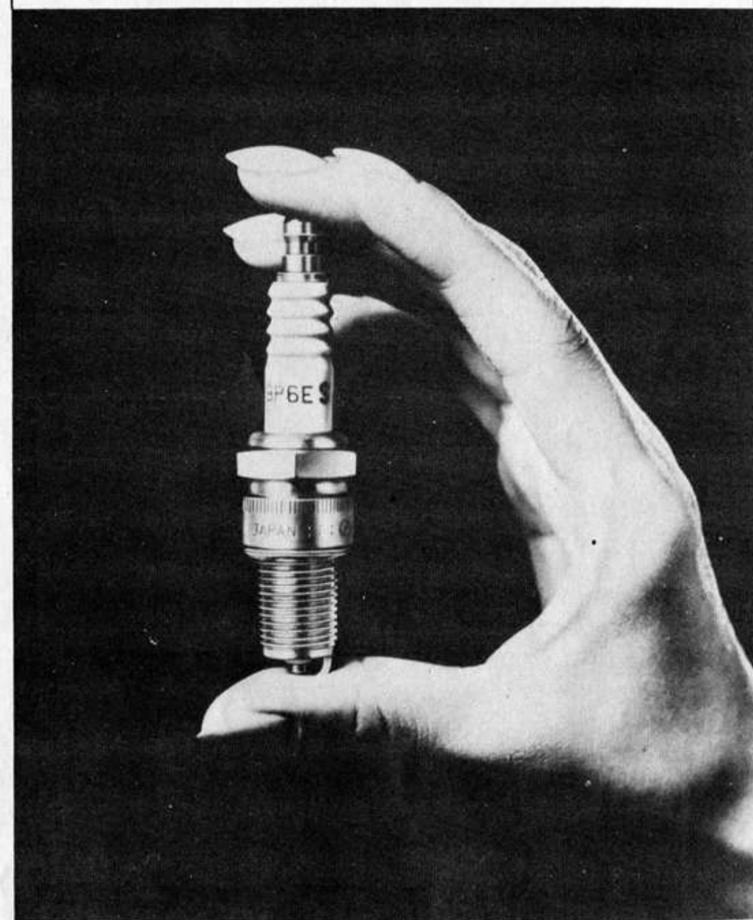
tratti di percorso pieni di buche e di avallamenti, mentre l'impianto frenante (favoloso) della Bora, è sempre in pressione, con una valvola che schiacciando, ma sarebbe meglio dire sfiorando, il pedale del freno ferma la vettura. Una soluzione Citroen questa, che ti fa sperare di trovare degli ostacoli sulla tua strada per poter frenare... in allegria.

Il volante è leggero e preciso da manovrare anche nei parcheggi cittadini. La velocità massima è più che sufficiente in particolar modo sulle nostre autostrade che piene di lavori in corso come sono, non permettono certamente di raggiungere mai i 240 kmh che la vettura riesce a fare.

Il prezzo è alle «stelle»: 8.661.000 lire. In più, per chi la volesse con l'aria condizionata, L. 395.000, la vernice metallizzata L. 160.000, l'interno in pelle L. 300.000... un po' caro vero? Ma d'altra parte non si può pretendere di raggiungere una stella (Merak) con quattro soldi (a riprova controllare che cosa hanno speso gli americani per raggiungere la Luna...).

Cev.

## Candele NGK... Bruciano pulito!



C'è una ragione perché le candele NGK bruciano pulite, senza residui carboniosi e senza incrostazioni.

E' un unico elettrodo di rame ad alta conduttività termica che si prolunga sino al punto di accensione per ottenere una più rapida dispersione del calore.

In più: ceramica di qualità superiore ed estrema in lega di nichel che brucia il carbonio prima che si possano formare dei depositi.

Di conseguenza: niente surriscaldamento e niente incrostazioni.

Noi vi raccomandiamo in modo particolare le candele NGK BP6ES per la Renault R-16, la Saab e le altre auto di fabbricazione europea.

### La pagella Merak

Abitabilità ant.	9
Abitabilità post.	7
Accelerazione	6
Bagagliaio	6
Comfort	9
Cambio	8
Carrozzeria	9
Climatizzazione	9
Frizione	8
Freni	10
Guida	9
Linea	9
Potenza	7
Motore	8
Prestazioni	8
Ripresa	6
Tenuta di strada	9
Velocità	9

Distributore per l'Italia:  
SELECOM S.p.A.  
Corso Cairoli, 6  
10123 TORINO

Accende qualsiasi motore





**Si aggiunge anche HULME ai nostri cronisti dall'abitacolo**

**Il presidente della GPDA**

**accusa i massimi dirigenti dello sport automobilistico**

(e fa anche autocritica: «A Zolder noi piloti non dovevamo comunque prendere la partenza»)

LONDRA - Ronnie Peterson ed io ci stiamo abituando ad occupare la prima fila nei Grandi Premi, di questi tempi. L'ultima volta era stato al G.P. di Barcellona, poi al G.P. del Belgio a Zolder, anche se avrebbe dovuto essere ribattezzato Mini Prix, dato che non aveva niente di molto grandioso.

L'assurdità di tutta la situazione consisteva nel fatto che eravamo stati spinti, come con un bulldozer, a correre a Zolder — una pista sulla quale poche settimane prima si erano rifiutati di gareggiare perfino piloti di clubs — mentre il nuovissimo circuito di Nivelles, ove corremmo l'anno scorso, se ne stava ozioso, lontano pochi chilometri.

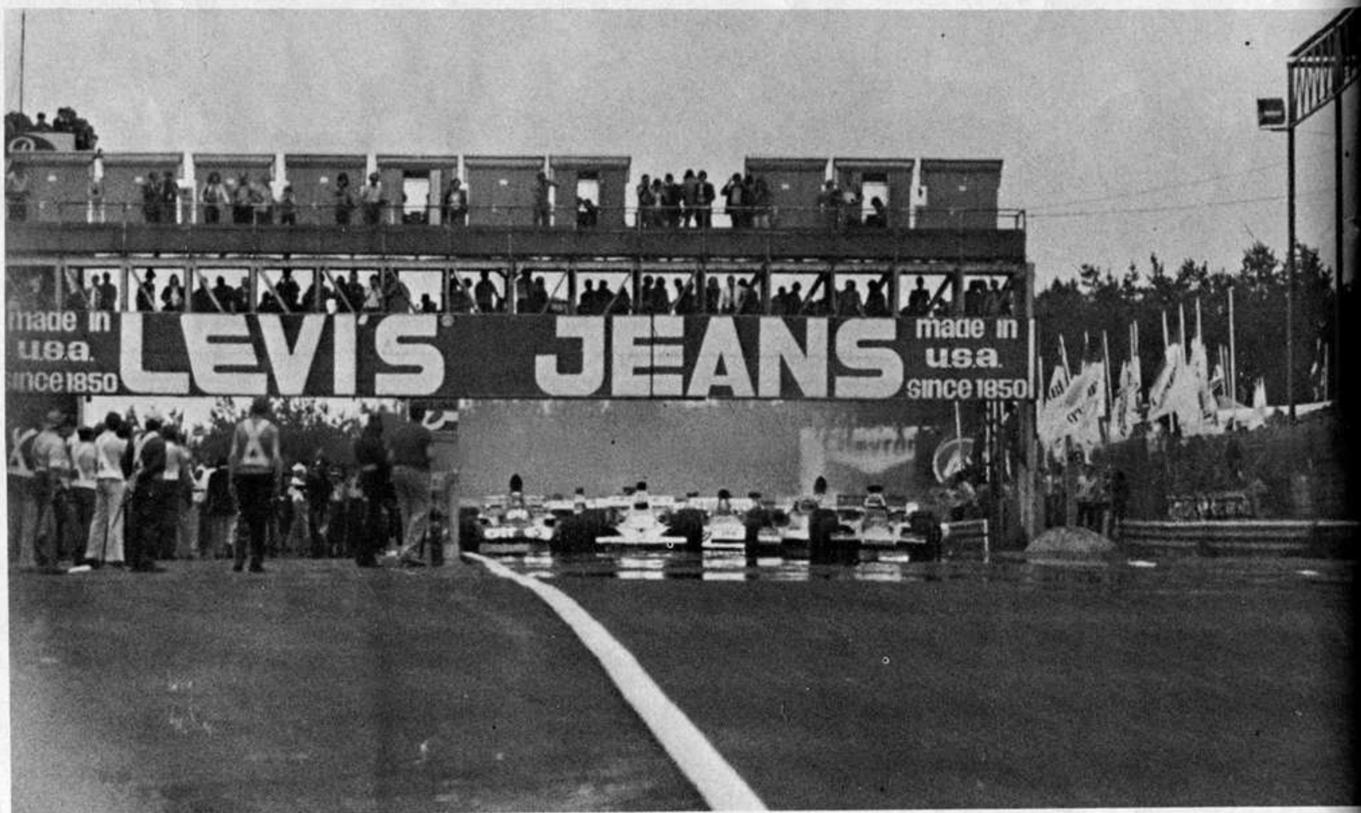
Torniamo però alla prima fila. Ronnie al mattino della gara aveva «storto» un paio di John Player Special, fatto che probabilmente non lo aveva messo nello stato d'animo più adatto per approfittare della posizione al palo, all'abbassarsi della bandiera. E invece ha fatto una partenza migliore della mia. Io avevo già in animo di arrivare in testa a tutti alla prima curva, ma quando ho usato la frizione si sarebbe detto che la vettura non facesse assolutamente presa e così sono rimasto lì, con un forte pattinamento. Finalmente ho superato la prima curva dietro a Peterson, a Ickx che con la Ferrari aveva fatto una partenza irruenta, con orgoglio nazionale, e a Cevert sulla Tyrrell. Sono convinto che in quelle Tyrrell ci deve essere un segreto incorporato. Non sempre si qualificano bene, ma quando si abbassa la bandiera partono come se qualcuno desse fuoco alla miccia. Cevert ha raggiunto Ickx, poi Peterson e si è staccato, esattamente come se tutti noi non ci provassimo neppure.

Ero appiccicato a Ickx, ma l'«orgoglio d'Italia» perdeva un po' d'olio e, dato che il più vicino ero io, mi sono preso gli spruzzi. Mi asciugavo la visiera due volte per giro col rovescio del guanto, ma è diventato così unto che era uno spreco di tempo. Ho provato la tentazione di strappare la visiera esterna, ma poi ho pensato che in seguito avrei potuto pentirmene per cui mi sono arrangiato alla meglio, usando il guanto asciutto, finché anche quello ha cominciato a sporcarsi. A questo punto Jacky ha fatto proprio un bel lavoro con la Ferrari e ha rovesciato tutto il suo olio proprio davanti a me, entrando nella prima curva dopo i boxes. Ho sentito che la mia vettura cominciava a girarsi sulla superficie unta, raccogliendo l'olio, ma ormai ero uscito di pista, finito sulla sabbia, e per un secondo tutto l'abitacolo si è oscurato, mentre un'ondata di sabbia mi copriva. Immediatamente le farfalle si sono intasate di pietrisco e sono alla meglio tornato in pista con la scelta di fermarmi o di continuare al massimo dei giri, per cui sono tornato al box usando la chiave di contatto.

Ho perso due giri e mezzo, togliendo le pietre più grosse dagli iniettori, ma quando sono tornato in gara ho scoperto che i miei guai erano soltanto cominciati. I freni stavano esalando l'ultimo respiro (al termine della gara ero arrivato all'acciaio, sulle pinze anteriori!) poi ho perso la terza marcia, sicché passavo direttamente dalla seconda alla quarta. La seconda era decisamente troppo bassa per certe curve, la quarta infinitamente troppo alta e procedevo alla meglio, come un coraggioso soldato, quando Jackie mi ha superato, passando al comando; poco dopo anche François è passato, occupando la seconda posizione, e sono rimasto un poco sorpreso nel notare che in fondo non andavano molto più forte di me.

La pista sembrava vivere gli ultimi minuti di un derby in fase di demolizione. Anche tutti gli

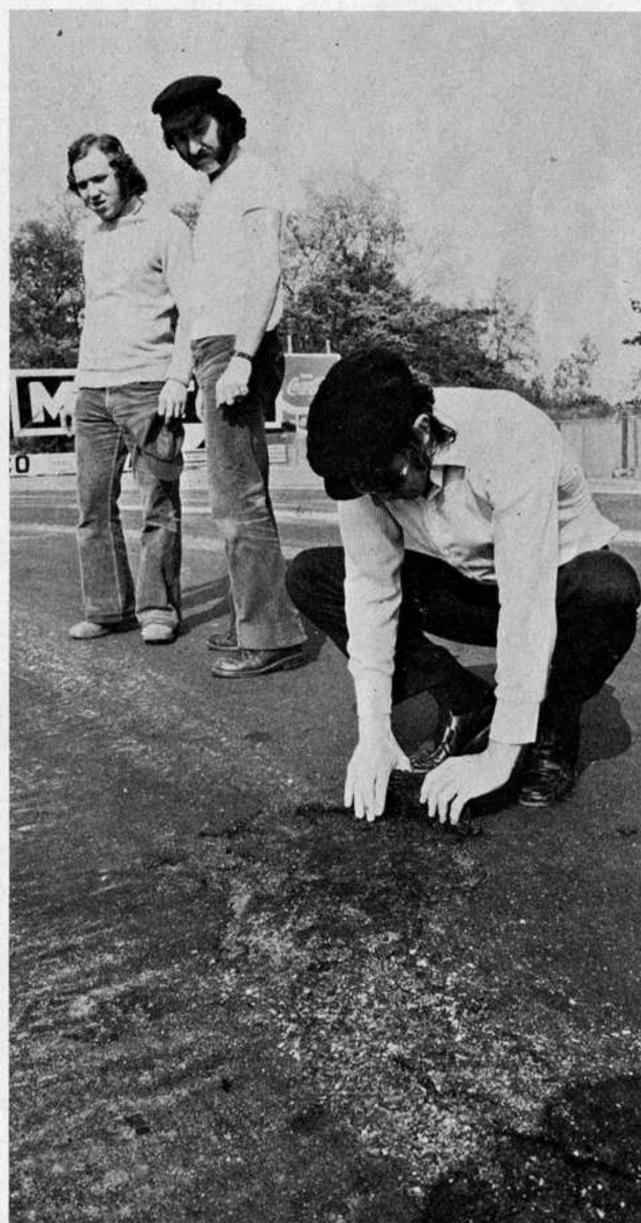
# «Nelle mulattiere ci corrano loro!»





## «Non siamo podisti»

**Il G.P. del Belgio ha fatto molte vittime, anche a causa della pericolosità e scivolosità del tracciato. E' stata così tutta una processione di piloti che tornava al box. Da sinistra, Galli, Peterson, Hailwood ed infine Ickx**



Sopra, un bulldozer al lavoro, fra prove e gara, per strappare i resti del primo rivestimento, andato subito in pezzi. I tratti sostituiti hanno miracolosamente tenuto per quasi tutta la gara.

A destra, Stewart sta arrotolando un « campione » dello strato superficiale di asfalto, in un punto dove si è creata una buca

A sinistra, la partenza del Gran Premio del Belgio, a Zolder. In alto in prima fila sono Hulme e Peterson, che prende un'ottima partenza e va in testa. Ma Hulme (in basso) è superato anche da Ickx e Cevert, che si infilano dietro a Peterson (qui sotto) alla prima curva del discusso impianto belga



altri avevano noie ai freni causati dalla natura del circuito e la sabbia svolazzante aveva ridotto la pista a una sola stretta corsia, che rendeva qualsiasi tipo di sorpasso molto pericoloso, come ha potuto rilevare molta gente. La Surtees di Hailwood si è trovata in un punto ove il circuito si deteriorava malamente, poi è arrivata la Shadow di Oliver, seguita da Revson sulla Yardley-McLaren. Peterson ha infilato la sua vettura in mezzo alle due, poi Jarier è volato in mezzo ai tre, causando un sacco di danni alle vetture ferme.

I guai di Zolder sono cominciati assai prima della gara. La pista necessitava di lavori che sono stati svolti soltanto due settimane prima del G.P. La superficie non ha retto neppure a una gara indetta da un club e circa il 75% dei partecipanti a una corsa turismo si è ritirato coi parabrezza spezzati dai sassi che volavano, staccati dalla superficie che andava a pezzi! Allora si è cercato di rimediare mettendo un altro strato di catrame per « legare » tutto insieme e gli organizzatori ci hanno assicurato che se la pista si fosse di nuovo rotta avrebbero annullato o rimandato la gara. Quando siamo arrivati per le prove sembrava perfetta, ma, come accade a volte per la bellezza, lo era soltanto in superficie. Dopo la prima sessione era letteralmente in pezzi, ma allora il club organizzatore ha cominciato a tentare di guadagnare tempo e invece di tenere fede alla promessa, rimandando la gara dato che il circuito non era assolutamente in grado di ospitarla, ha rimandato la sessione del pomeriggio e ha chiamato una squadra di operai. L'indomani mattina abbiamo detto che avremmo provato, però soltanto con la garanzia, questa volta messa per iscritto, che gli organizzatori avrebbero rinviato o annullato la gara se la pista si fosse deteriorata di nuovo. Il tempo si è trascinato, la sessione è cominciata senza piloti, salvo Ickx e Nanni Galli, poi abbiamo scoperto che avevamo a che fare con gente che non era autorizzata comunque ad annullare la gara!

Finalmente abbiamo ricevuto la lettera firmata e tutti si sono precipitati a provare. Devono avere usato una qualche miscela magica in pista, perché ha resistito bene alle prove, a parte qualche sasso staccato, e abbiamo tutti accettato di correre la domenica.

E' poi risultato che il giorno della gara, con alta temperatura, il circuito si è di nuovo molto deteriorato e allora le vetture erano più pesanti, per via dei serbatoi pieni.

Fin dal principio è stato un solenne pasticcio. Secondo me non si sarebbe mai dovuto concedere il permesso ufficiale per far svolgere il G.P. a Zolder. Nel dubbio sull'agibilità della pista, nessuno mai avrebbe dovuto concedere il permesso per la corsa.

Sono partito da Zolder dicendomi che i piloti avevano effettivamente chiesto che si svolgesse un G.P. del Belgio, se fosse stato possibile, ma volevamo correre su un circuito che fosse più o meno all'altezza di un grande premio, e non su una mullattiera riparata alla meglio. In fondo il problema non riguardava i piloti e ritengo che certe organizzazioni, soprattutto quelle ad alto livello, dovrebbero agire con maggiore autorevolezza in casi simili. Paiono capaci di dire ai costruttori come costruire vetture da corsa, mentre in realtà non sanno neppure che cosa voglia dire, ma quando si tratta di piste — che dovrebbero essere il loro speciale settore — non hanno veramente la più pallida idea e non prendono decisioni per il bene delle corse. Preferiscono stare alla finestra.

**Denis Hulme**



**FOLLMER**  
**confessa**  
**FOLLMER**



Prendo le corse molto sul serio, occupo i miei pensieri, soprattutto se le cose non vanno bene, e quindi molta gente mi giudica scostante

# Il pilota all'acido formico

**G**eorge Follmer non dimostra i suoi trentanove anni, grazie alla vitalità che si sprigiona da lui. Generalmente ha un'espressione piuttosto seria e pensosa e ammette lui stesso che forse questo « smonta » un poco la gente che non lo conosce. In effetti, quando sorride nei suoi occhi castani si scorge un guizzo di cordiale allegria. Quando gli parlai e mi presentai ai boxes della Porsche a Vallelunga, prima della « Sei Ore », mi accolse con un sorriso appunto cordiale, con l'aria contenta che gli chiedessi un'intervista. Confesso che prima ero un poco esitante, all'idea di parlargli, avendo letto di lui che è « uno spruzzo di acido formico in un mare di succo di papaya », ma ben presto cambiai idea, trovandolo gentile, amichevole, sincero e, in poche parole, molto simpatico. In complesso Follmer dà soprattutto un'impressione di maturità e di vero professionista.

— Da alcuni articoli che ho letto, sul suo conto, ho avuto l'impressione che non sia facile parlarle. Leon Mandel ha scritto in « Autoweek » che è « uno spruzzo di acido formico in un mare di succo di papaya ». Perché? Io la trovo simpaticissimo.

« E' tipico di Mandel, "pizzica" sempre tutti e credo che gli altri lo copino. Non sono un tipo difficile con cui trattare, però non parlo molto. Non racconto che cosa c'è che non va nella vettura, non ripeto piccoli segreti del genere, quindi è facile che i reporters raccontino che è difficile strapparmi qualcosa. »

— Hulme mi ha detto che spesso dà una risposta sbagliata di proposito, ai giornalisti.

« E' vero, sovente i giornalisti cercano di ottenere informazioni tecniche da un pilota, ma quelli che sanno il loro mestiere non fanno comunque domande del genere. »

— Denny dice che si è creato apposta questo tipo, perché vuole che in genere la gente lo lasci in pace.

« Be' non è certamente un tipo estroverso; è molto tranquillo, non gli piace troppo frequentare gente e non piace neanche a me, in fondo. Siamo tutti insieme a svolgere la stessa attività e va benissimo, ma quando la corsa è finita ognuno va per la sua strada. Forse agli occhi di certa gente dovremmo essere più socievoli, forse servirebbe a farci sembrare più cordiali, diciamo. »

— Esiste ancora modo, oggi, per un pilota, di gareggiare e basta? Cioè, senza andare in caccia di patrocinatori e così via?

« Sì e credo che ci sarà sempre. Se il pilota è bravo, migliore della maggioranza, prima o poi verrà in luce, si dovrà vedere. Tanti sono ottimi uomini di PR, che pescano patrocinatori e riescono a convincerli di essere bravi, ma quando si arriva al momento dei risultati, il successo non è dei più grandi. Ovviamente, dunque, il tizio dotato, alla lunga si metterà in luce, se gli capiterà l'occasione buona. E' questo il punto a volte difficile, ai nostri giorni. Lei parla di Denny, ma anche Donohue non è popolare con la stampa; non si può dire che

non sia cordiale, però è brusco coi giornalisti. Questo è in contrasto con Stewart, che ha un atteggiamento diverso. Del resto, mi sembra che neppure Clark fosse molto gentile con i rappresentanti della stampa. »

## Quel Penske che oscura

— Beh, era abbastanza simpatico, però credo che la sua vera personalità saltasse fuori soltanto quando era con i suoi amici più intimi, come Colin Chapman e altri.

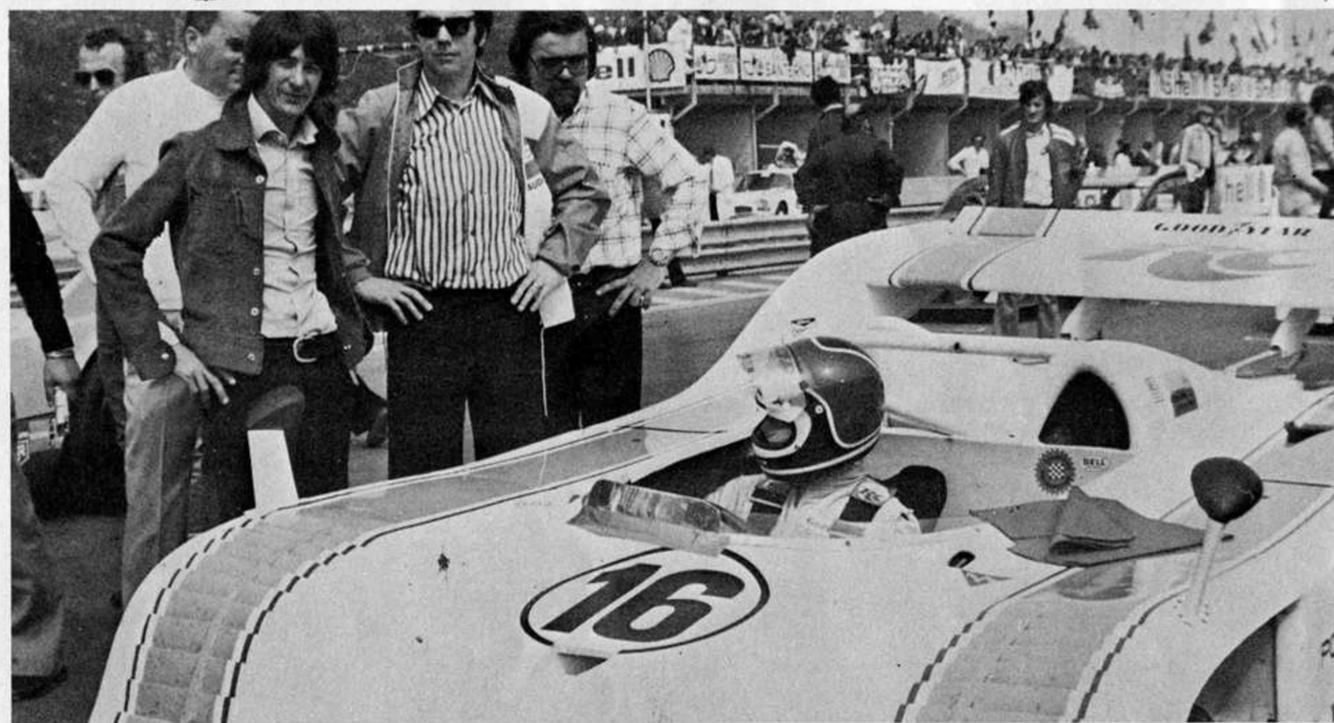
« E' vero. Vede, ci sono molti tipi così, ma non significa che non sanno pilotare una vettura da corsa. Lungo gli anni ho imparato che la stampa è in parte necessaria in qualsiasi programma, perché si tratta spesso con patrocinatori che vogliono essere rappresentati in modo adeguato. Nei recenti anni abbiamo tutti imparato che le corse sono un grosso affare e i grossi affari significano molti dollari, per cui... »

— Vincere la Can-Am è stata una pietra miliare per lei? Era qualcosa alla quale mirava veramente?

« Sì. Avevo preso parte alla Can-Am fin dai suoi inizi nel 1966. Per molti anni ce l'avevo messa tutta, poi lasciai perché non c'era disponibilità di vetture competitive. C'era soltanto la squadra McLaren, in fondo, che poteva alternare i suoi successi, con Denny che vinceva una corsa, mentre chiunque pilotasse la seconda vettura poteva vincere l'altra, fosse Bruce o fosse Revson; non faceva differenza. Se si riguardano i passati risultati, si vede che era un continuo alternarsi, gara per gara. Per conseguenza la McLaren otteneva il maggior numero di punti ed era in grado di dominare la serie come voleva. In questo modo, poteva dare il campionato a chi voleva, in ogni anno. Perciò, quando nel 1972 mi capitò l'occasione di pilotare la Porsche, ovviamente la vettura migliore, fui ben contento di tornare alla Can-Am perché avevo la possibilità di fare una cosa che mi sarebbe piaciuta, cioè vincere la serie. »

— In certe lettere mandate ad « Autoweek » qualcuno si è lamentato che nella pubblicità relativa al campionato lei non otteneva il dovuto riconoscimento per averlo vinto.

« Be'... il motivo di fondo è stato il fatto di essere parte dell'organizzazione di Penske. Bisogna capire il team Penske e il team Penske significa Donohue, Penske e nessun altro. Pilotare per loro... se non si è Mark si è un outsider e, in fondo, gli outsiders non fanno veramente parte della squadra. Ci sono, ma come ho detto non ne fanno realmente parte. Il successo ottenuto dal team non verrà mai addebitato a nessuno, se non a Mark o a Roger. All'atto pratico, non è stata la Porsche a vincere la Can-Am, l'hanno vinta Penske e Donohue. La Porsche non ci ha avuto molto a che fare. Dirà il contrario e dirà che dovevano pure avere un pilota (Follmer ride), ma l'essenza di tutto il suo pro-



gramma consiste nel fatto che i suoi successi si chiamano Penske e Donohue. Non ha importanza che facciano correre una Ferrari, una Porsche o una McLaren. Sono fatti così, è così che dirigono la loro squadra, per cui... »

— Che si prova quando, per esempio, si vince il campionato Can-Am, una cosa che si è sempre sognato di fare, eppure si sa che certa gente va in giro a dire « avreste potuto mettere chiunque al volante di quella vettura e avrebbe vinto? »

« E' deprimente per chiunque (Follmer ride di nuovo), però bisogna prendere il bello e il brutto e per me è stata una buona occasione; ho avuto la fortuna di ottenere la guida, di gareggiare e, ovviamente, sono stato capace di vincere... fa parte del gioco, insomma. Quest'anno mi piacerebbe rifarlo e sentire dire che ho vinto di nuovo... senza Penske. »

— La sua esperienza deve esserle stata di aiuto, per correre e vincere con una vettura che non aveva mai pilotato prima. Non credo proprio che « chiunque » avrebbe potuto vincere con quella macchina, l'anno scorso.

« Infatti. Non credo che molta gente capisca la Porsche e che tipo di vettura è. Una macchina tutt'altro che facile da guidare. Ci sono piloti che si sono seduti nel suo abitacolo senza avere molta fortuna, ma non si può dire che sia una macchina mediocre. Il caso ha voluto che io avessi esperienza di compressori... »

— E' diverso pilotare una vettura con compressore?

« Oh sì, molto diverso. E anche la Porsche è diversa. Per caso io ero abbastanza versatile per adeguarmi. In fondo mi andava bene, era il tipo di vettura che mi era più congeniale, con molta potenza... »

— Chiaramente Donohue aveva messo a punto la vettura secondo le proprie esigenze e il proprio stile di guida. Ho sentito dire che i piloti veramente grandi sono quelli che possono salire su una macchina e vincere, anche se non è preparata esattamente come vorrebbero. Si adattano.

« Secondo me chiunque può andare forte con qualsiasi buona vettura, messa a punto bene. Il caso vuole che, per quanto riguarda Mark e me, abbiamo gli stessi gusti in fatto di messa a punto e delle prestazioni che vogliamo trarre. Questo ha naturalmente facilitato le cose. Mark ed io facemmo parte dello stesso team anche molti anni fa e ci capiamo bene, oltre ad essere in ottimi rapporti; questo ha naturalmente reso l'atmosfera in squadra più piacevole e mi è stato più facile entrarvi. Ero al corrente del loro modo di condurre le cose. »

— Vogliamo parlare della UOP Shadow, della F. 1 e delle sue impressioni?

« In F. 1 si tratta della mia prima esperienza. Nella nostra prima corsa in Sud Africa ci furono molti problemi, intanto per portare le vetture laggiù dato che il motore dell'aereo ebbe un guasto nell'atterraggio e ci fu un ritardo di cinque giorni.



Questo ci fu parecchio dannoso, perché quando finalmente ci mettemmo al lavoro, si erano svolte poche prove serie e c'era molta messa a punto da fare. Niente d'importante, ma tutte le piccole cose che ci sono sempre in una vettura nuova. Quando si è già sul posto, non è tanto facile rimediare, senza contare che durante le poche prove svolte molti difetti non erano venuti in luce. Le cause di certi problemi di motore, per esempio, ci sfuggivano. Penso che i nostri guai fossero uguali a quelli che hanno tante altre squadre, ma per via della nostra scarsa esperienza e di cognizioni non perfette circa il Cosworth, non fummo capaci di ovviare. Lungo il rettilineo la mia vettura perdeva 700 giri/min., idem in curva, per cui non era molto veloce. Riuscimmo poi a renderla abbastanza maneggevole e ci limitammo a cercare di portare a termine la gara. Per fortuna ce la facemmo (sesta) e per me fu una bella cosa, perché ottenni il mio primo punto di campionato.»

## La « scuola » F. 1

— Si trattava della prima gara di F. 1 della sua vita?

« Sì, avevo pilotato una F. 1 per la prima volta soltanto una settimana prima, a Goodwood, appunto la Shadow. Quindi in Sud Africa si trattava effettivamente della prima volta. Una nuova esperienza per me, bella, che mi insegnò molto anche se mi resta ancora tanto da imparare sulle piste, per esempio sui modi di guidare dei piloti di F. 1 e sul loro stile. Del resto il problema è uguale, che si tratti di gare Trans-Am, Can-Am o di F. 5000.»

— Insomma, si capisce con chi non si può fare scherzi, arrivando insieme a una curva?

« S'impara di chi ci si può fidare, di chi si può essere sicuri che non avrà un grave annebbiamento al cervello, e viceversa. Conosco bene molti piloti con i quali ho già gareggiato — Revson, Hulme, Stewart — mentre altri mi sono sconosciuti e si deve tastare il terreno, cosa che richiede tempo. Inoltre ogni circuito sul quale vado per me è nuovo; per ora non ne conosco, ma più avanti nella stagione può darsi che mi ritrovi sullo stesso per la seconda volta. Si tratta di acquisire esperienza con la vettura, con le piste, con gli altri piloti. Io ci tengo a portare a termine una gara, generalmente è così che si guadagna. Osservando il mio curriculum, si può vedere che per me è raro non finire una corsa. L'anno scorso, per esempio, portai a termine ogni round della Can-Am e della Trans-Am, salvo per un paio di prove, una in cui mi tradì il motore, l'altra per una foratura, e le vinsi tutte.»

— Mi risulta che lei sia un pilota che guida con la testa, da quanto ho sentito dire.

« Attualmente il mio modo di pilotare è molto cambiato, mi preparo una sorta di piano e, grazie all'esperienza, riesco più o meno a prevedere che

cosa succederà, per quanto riguarda la mia vettura e la mia velocità.»

— Io penso che la semplice abilità, o le doti di guida, non siano sufficienti per creare un campione.

« Infatti. Forse lo erano in passato, quando le vetture erano meno maneggevoli e quindi contavano più la forza fisica e il coraggio. Oggi le vetture sono talmente sofisticate, i teams talmente competitivi, i piloti talmente pieni di esperienza e di ottime cognizioni, che si è costretti ad avere tutto un insieme di doti. Un buon esempio sono le squadre di F. 1. Perché il team McLaren ha tanto successo? Perché è formato di un gruppo di persone bene addestrate e con molta esperienza. Direi che anche il team Tyrrell appartiene a questa categoria e, inutile dire, che quello della Lotus è molto bene organizzato. Non si tratta di Peterson o di Emerson, ma semplicemente del fatto che le vetture vanno bene. D'accordo, non sempre, su certe piste, però in generale sono in prima o in seconda fila, e non si può non tenerle in considerazione.»

— Il direttore di « Autoweek » ha scritto in una rubrica che lei sarebbe stato trattato da outsider, nelle corse di grand prix. Ha avuto questa impressione, in Sud Africa?

« Be', sono effettivamente un outsider, ma non ci faccio molto caso. Io corro, non mi occupo di Relazioni Pubbliche.»

## Uno sport pulito

— Perché corre?

« E' una domanda che viene fatta spesso, alla gente. Perché fai quello che fai? Perché c'è chi lavora in ufficio? In generale la gente fa un lavoro che le piace e a me piace gareggiare. Sono fortunato di potere, appunto, fare una cosa che mi piace.»

— E questo le basta, oppure ha altre ambizioni?

« Be', in questo momento sono arrivato al punto di pensare che anche se non ottenessi altro, nelle corse, ho già fatto molto e ritengo di averlo fatto in breve tempo. Quindi se oggi smettessi di correre, potrei sempre guardare indietro e dirmi che è stata un'ottima esperienza. Non dico che voglio smettere, ma se per qualche motivo dovessi farlo, direi che mi è andata bene. E' uno sport pulito, e ormai non ne esistono più molti.»

— Secondo lei, qual è la caratteristica più importante per essere un buon pilota?

« Credo che molto dipenda dai desideri personali dell'individuo. Non sono uno psichiatra, per cui non saprei dire che cosa ci sia nell'animo di ogni singola persona. Molti dicono che si tratta di ambizione e penso che non sia sbagliato. A tutti piace avere successo, ottenere fama e guadagni, e forse gli atleti professionisti lo sentono più degli altri.»

— Potrebbe descrivere se stesso? Come si vede?

« Sono uno che dice quello che pensa. Se una cosa mi sembra sbagliata, non ho paura di dirlo, a volte forse con troppa sincerità. Credo di avere un carattere facile, non m'innervosisco spesso, però

Nella pagina a sinistra, Merzario saluta Follmer sulla linea di partenza dell'Interserie di Imola.

Un mese dopo, a Montecarlo, così si ridurrà (foto qui accanto) la monoscocca UOP-Shadow dell'americano dopo aver tamponato proprio la Ferrari di Merzario, nel corso delle ultime prove di qualificazione

se mi capita, allora mi arrabbio veramente».

— Che cosa le dà più fastidio?

« Non mi piacciono le cose fatte male, credo di essere un perfezionista.»

— E' fanatico, per quanto riguarda i particolari?

« No, non molto. Anzi, direi che sono un disastro, per quanto riguarda i particolari. Ho tutto in testa... sono incapace di prendere appunti, cosa che dovrei invece fare per ricordare le cose. Invece a volte mi dimentico. Però se voglio veramente ricordare una cosa per me importante, è sempre qui (Follmer si punta un dito contro la fronte). Dimentico la gente, i visi, oppure ricordo un viso, ma non so appiccicargli un nome... in questo sono un disastro.»

## Mia moglie mi sopporta

— Qual è la sua più bella qualità?

« Non saprei... perché non ne ho! »

— Quale considera il suo peggior difetto?

« Ciò che è un difetto per lei o per me, può non esserlo per qualcun altro. Credo che mi piacerebbe sapermi esprimere meglio... »

— E' timido?

« Credo che la gente mi giudichi tale, ma in fondo non lo so. Non faccio però facilmente amicizia, lascio che siano gli altri a venire a cercarmi. La gente mi vede spesso con l'espressione seria quindi mi giudica poco cordiale, o poco socievole, ma è semplicemente la mia espressione. Prendo le corse molto sul serio, occupano i miei pensieri, soprattutto se le cose non vanno bene, e quindi la gente mi vede con questo aspetto. Non dico di essere introverso, però non sono neanche estroverso. Chi mi conosce mi considera molto cordiale, altri invece mi giudicano scostante.»

— E' felice?

« Ma... credo di sì. Faccio quello che voglio fare, mi diverto e questo è molto importante. Viaggio, gareggio e sono competitivo.»

— Chi ha influito maggiormente nella sua vita?

« Ma... mia moglie, credo. Mi sopporta.»

— Il fatto che la sopporti non vuole dire che influisca su di lei.

« Sì, invece. Nel mio caso non è facile essere sposati, avere una persona abbastanza comprensiva per permettermi di girare il mondo, lontano dalla famiglia per lunghi periodi. Influisce su di me nel senso che non mi crea problemi. Posso fare la mia vita, senza preoccuparmi da quel punto di vista.»

— Chi è il suo miglior amico?

« Molti dei miei migliori amici non appartengono al mondo delle corse.»

— Prima ha detto che quest'anno vorrebbe vincere di nuovo la Can-Am, per dimostrare qualcosa. Ha altre mete, nelle corse?

« Sì: vincere ogni gara cui partecipo. Ci vado per questo. Vorrei vincere di nuovo la Can-Am e voglio fare buona figura in F. 1. E' ovvio che mi piacerebbe, come piacerebbe a tutti, diventare il campione del mondo, che vorrei vincere una volta a Indianapolis... poi, mi pare che non ci sarebbe altro vero? Credo che il mio programma di F. 1 durerà tre anni. Durante il primo imparerò a conoscere i circuiti, sperando di perfezionarmi e di diventare più veloce. Arrivato al secondo e al terzo anno potrei essere in grado di vincere qualche gara, forse in numero sufficiente per ottenere il titolo... »

Prima di concludere l'intervista, ho chiesto a Follmer qualche parere sui circuiti italiani.

Imola: E' un poco « gibboso » nella parte posteriore in salita. Certe postazioni per i commissari addetti alle bandiere sono pericolose. La chicane è più un rischio che un miglioramento. E' troppo stretta, la superficie si deteriora quando ci si arriva e il fondo diventa ancora più scivoloso. Tutto sommato, la pista non è abbastanza larga.

Monza: Va bene, in fondo è una pista molto semplice.

Vallelunga: Non c'è male, anche se si gira un po' troppo a destra. Vi si potrebbe correre una gara di F. 1, ma il problema consisterebbe nel trovare spazio sufficiente per il pubblico. Il circuito potrebbe ospitare le vetture, ma le zone per gli spettatori sono carenti.

Piloti italiani: Non posso fare commenti, perché non ne conosco. Qualche settimana dopo questa intervista, a Montecarlo ne avrebbe conosciuto uno... fin troppo da vicino!

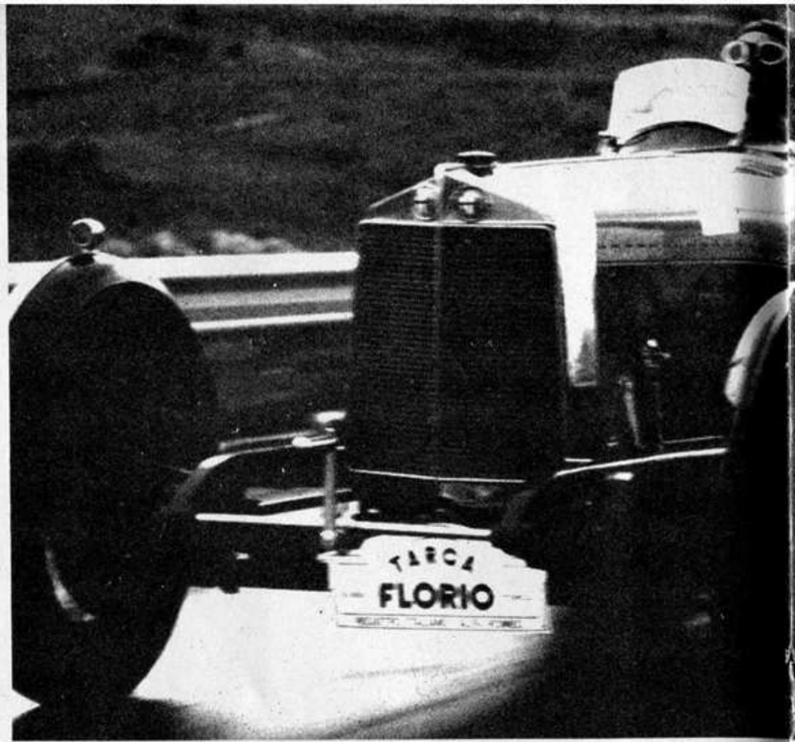
Logan B. Lessona





## CERDA, una volta.

...Na storia 'i Paladini senza spata,  
 Armati d'occhialuna e di curaggu.  
 La favula la scrissi un certo Floriu.  
 Un omu scaltru comu un Saracinu,  
 Cu la figura d'un principi Nurmannu,  
 La gioia di l'arti d'un anticu Grecu,  
 Signuri di vita comu 'nu Spagnolu,  
 E giustu e forti comu 'nu Rumanu.  
 Tira la summa: lu veru Sicilianu!  
 Tuttu accuminciò c'un manifestu,  
 Stampatu a Cerda, a Gangi, a Petralia  
 E poi vuciatu a forza di tammuru:  
 « Duminica ci sunnu li cursi d'automobili »...



**S**i chiama Nostalgia, ma pronunciato all'inglese « Nostàlgia » che fa un po' ridere, il nuovo fenomeno di ritorno al passato ormai diffuso in tutto il mondo. Forse è il problema della natura in rovina o forse l'angoscia che ci riserva un futuro ignoto e pieno di ansie, al bel tempo perduto in cui tutto era felice. Così abbiamo ripreso la moda del vestire degli anni 30, il trucco, l'arredamento e tante care abitudini che si confondono tra i ricordi un po' sfumati e quelli che crediamo nostri dopo i racconti dei nonni. L'affascinante « nostàlgia » non basta comunque a cancellare vent'anni di benessere: è per questo che alle buone cose che facciamo rivivere cerchiamo sempre di dare un'impronta attuale. Ricreiamo un passato modernizzato insomma, che tenga quanto di buono ha o ci ricorda, ma non ci distacchi dalle belle abitudini che un po' di soldi in più hanno portato a casa di tutti.

Forse è per questi desideri contraddittori che ci dispiace particolarmente dover dare l'addio alla Targa Florio. Cosa unica nel suo genere, la Targa è infatti andata adeguandosi al modello della « nostàlgia » di anno in anno, mantenendo intatto il suo svolgimento, senza dover essere rispolverata dalla soffitta come avviene per tutti gli altri revival del passato.

Desideriamo il gusto del passato e le abitudini del presente: come ottenerlo meglio in automobilismo se non mettendo in una cornice, da primi del secolo le macchine da corsa di oggi?

La magia delle strade strette di ogni giorno, quelle che nessun progettista di autodromi riuscirebbe a concepire, delle macchine che passano nei paesi tra la gente che se ne sta con un piede su e l'altro giù dal marciapiede, di un mondo agreste tutto attorno, dal quale escursioni e pedate, sono alcuni degli elementi della Florio che trascinano inevitabilmente nella dimensione della « nostàlgia ».

Poi c'è lo spirito di chi vi partecipa, da dentro o da fuori: quello dei piloti che si sentono protagonisti di un avvenimento unico nella stagione, di una gara dove non corrono come robot studiando ogni mossa degli avversari su di una striscia d'asfalto che conoscono ed hanno verificato centimetro per centimetro, ma attori di un'autentica avventura.

### La festa della Sicilia

Poi il pubblico, tanto, colorato e spesso anacronistico rispetto a ciò che accade. Un pubblico entusiasta perché la Targa « succede ». Seicentomila persone che partecipano assieme ad un centinaio di vetture ad un grande happening dove dominano i colori delle macchine e quelli dei campi e dei fiori, l'odore delle gomme, della polvere e dell'olio bruciato e quello del montone arrostito e del vino, il rumore dei motori ed il timbro di un dialetto ostico ed affascinante condito da urla, fischi e gesti che non smettono d'accompagnare ogni frase di entusiasmo o di delusione, di noia o di impazienza. Un pubblico molto diverso da quello degli autodromi, probabilmente più simile alla cornice di folla che accompagnava le macchine che ai primi del secolo correvano da Parigi a Madrid.

Questa è la Targa, o meglio, sono alcune delle cose della Targa che colpiscono chi vi si trova per la prima volta. Molto poco in confronto a tutto ciò che realmente è, un susseguirsi di immagini che si sovrappongono confusamente ai pro-

totipi pistaioli di oggi che circolano per strada come Cinquecento o al ricordo dell'antico Marsala Florio e delle navi della flotta Florio e Rubatino (a proposito ma non era quello di Garibaldi?) che trasportavano le vecchie e care OM, Bugatti ed Alfa ai primi polverosi appuntamenti del nobile siciliano.

Un appuntamento che l'Alfa Romeo quest'anno ha rinnovato ai suoi clienti di auto d'epoca per una Targa storica che ha contribuito parecchio al riaccendersi delle emozioni: come apripista, prima delle 312, della 33tt3, delle Porsche e della Stratos sono arrivate loro, le Nostàlgia, con una baldanza che forse le avrebbe portate a piazzamenti da alta classifica se fossero state accettate in corsa.

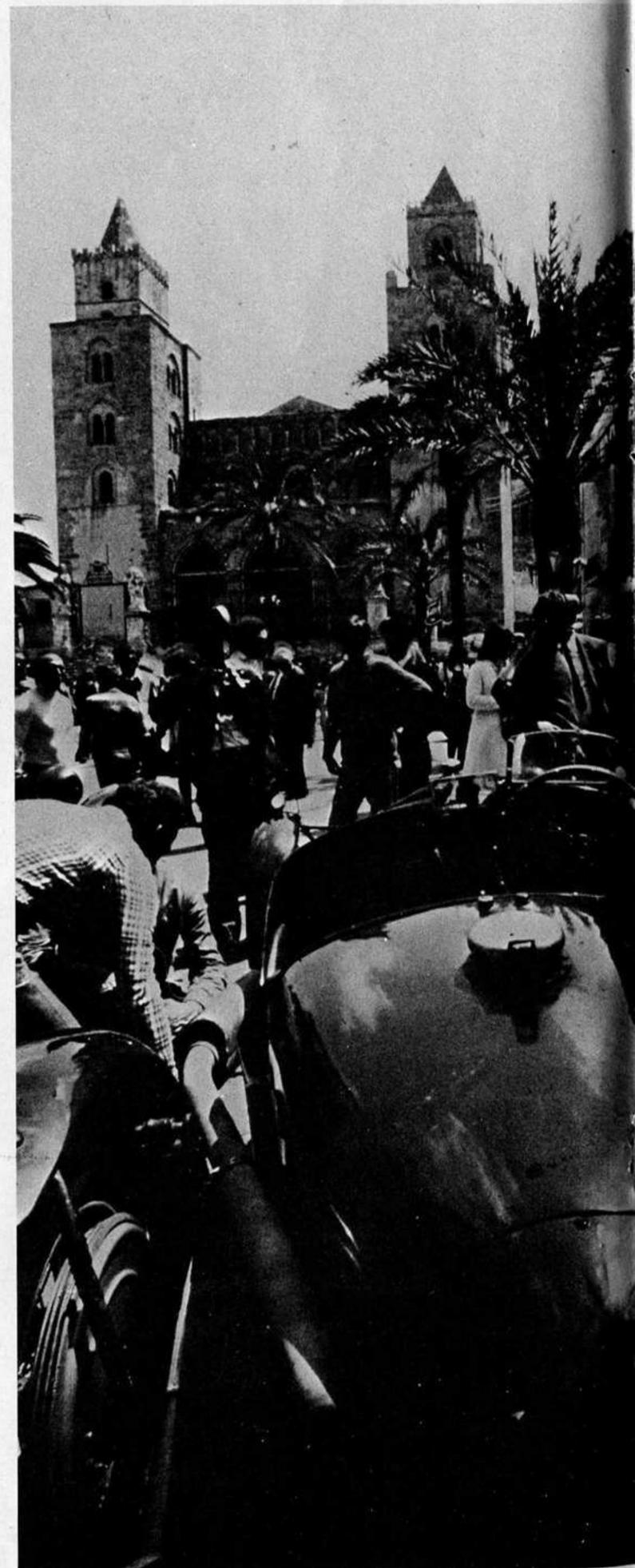
Già, perché le Nostàlgia, si chiamano 8C 2600 Monza, RL Targa Florio oppure 6 c. 1750 ss, coi loro telai a trave e le ruote da quasi un metro, per queste strade ci sono nate. Altro che corte, per queste strade, che alettono con più o meno gradi! C'erano da schivare i pietroni ed i carretti coi muli, e lo si faceva senza troppo scandalizzarsi. Finire su di un sasso come quello di Ickx non era un dramma, prendere un muretto per lo spintore di un ottuso ritardatario poteva costare una gomma, mai una sospensione!

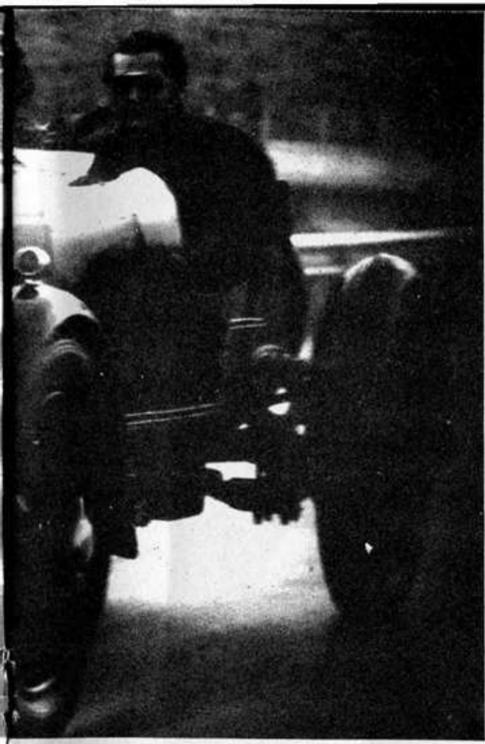
### Alle « Nostàlgia » la continuità?

E come andavano! Cavalli da vendere, domati da un posto di guida dove non c'era troppo da stare comodi e dal quale si era esposti alla pioggia di sassi o di fango distribuita dai colleghi ragiunti. Facendo un giro con una di queste Alfette si ha la dimensione vera della Targa, quasi spiace che la strada sia diventata così bella! Una dimensione tanto vera da non poter fare a meno di pensare che dall'Inghilterra, oltre che dall'Italia e da molti altri Paesi, sarebbero andati ad accorrere ad un appuntamento davvero velocistico tra auto ante-anni-40. E verrebbero per correre, non per far finta o per risparmiare i loro preziosi gioielli. A Donington, Tom Wheatcroft sta riattivando la famosa pista inglese di ante-guerra attorno al suo museo di vecchie auto. Quando sarà pronta ce le farà correre. Uomini con la passione di Wheatcroft ce ne sono più di quanti si pensi, anche fra noi, e l'invito ad una nuova Targa per vecchie auto sarebbe il più grande regalo per la loro vita di appassionati collezionisti.

Cosa direbbe il pubblico? Una parte non capirebbe subito, sarebbe delusa, quasi offesa. Si tratterebbe della parte di pubblico che merita alle Madonne qualche cosa come il Nurburgring. Un pubblico che vuole l'avventura nell'avventura, l'accampamento, i fuochi e le notti all'addiaccio come i tedeschi nella foresta dell'Eifel. Il pubblico per il quale un Florio di una ventina di chilometri fatto apposta per salvare la tradizionale Targa andrebbe a meraviglia. Ma un'altra parte di pubblico, quella più abituata a vedere corse ed auto da corsa, per una Florio tutta Nostàlgia impazzirebbe. E se fosse un'idea? Le auto Nostàlgia sono pronte a tenere in vita per qualche anno la vecchia Targa senza dare traumi alla CSI. In questo tempo, se la volontà di fare un circuito diventasse realtà, la leggenda non finirebbe e con lei resterebbe il caleidoscopio delle sensazioni e dei ricordi di una storia a cui l'automobilismo deve molto.

Gabriela Noris





Qualche settimana prima della corsa, la Stratos di Andruet in allenamento sulle strade della Targa era incorsa in questo brutto capotombolo, i cui effetti sono documentati nella foto a destra. In un primo momento, era addirittura sembrata compromessa la partecipazione della vettura alla corsa, poi tutto si è risolto ed Andruet e Munari hanno colto il magnifico secondo posto che sapete. Sotto, Andruet spiega a Dallara l'incidente. A destra in basso, l'assistenza fra le mucche



## La differenza tra la Florio '72 e '73

# L'amaro champagne dei due «Jacky»

Un anno fa, il 22 maggio con il volo diretto Palermo-Bologna, atterrava all'aeroporto di Borgo Panigale tutta la squadra della Ferrari piena di coppe, di attestati, di pergamene: portavano a casa una vittoria alla Targa Florio. Una sola vettura di Maranello aveva fatto il vuoto dietro di sé.

C'era gente, allora, a quell'arrivo da Palermo. Il pulmino della Ferrari, venuto a prendere i meccanici era letteralmente sommerso dai tifosi. Munari e Merzario al loro arrivo con le braccia stracolme di coppe furono assediati per l'immane autografo. Il DT della Ferrari ing. Jacky Caliri portava la coppa più grande per il gran capo «Penna Bianca» a Maranello.

Un anno dopo i personaggi sono gli stessi (o quasi). Il volo è sempre quello, l'aeroporto è sempre quello di Borgo Panigale, e il pulmino per i meccanici della Ferrari è guidato dal solito autista, Carlino. Ma questa volta non ci sono coppe, se non due microscopiche, quasi nascoste come per vergogna. S'innalza alto in cielo un ben diverso trofeo: è un sasso di circa 30 kg, avvolto in un sacchetto di plastica gialla che un meccanico ha portato (faticosamente) da Cerda. E' quello che «amici» hanno recapitato alla Ferrari e al quale si imputa l'uscita di strada di Giacomo Ickx, anche se poi le versioni di chi era presente non concordano con quanto detto dal pilota così come non concordano le affermazioni del belga dopo le prove del venerdì, quando diceva d'aver perso il cofano del mulletto, mentre in realtà gli era stato levato dai meccanici Alfa, a Polizzi, dopo una uscita di strada.

Anche sull'aereo l'atmosfera è stata diversa. Un anno fa si rideva e si scherzava. Tecnici piloti e meccanici erano un gruppo solo, si cercava disperatamente champagne per brindare. Quest'anno invece l'équipe era divisa in clan, chi davanti, chi dietro, chi da una parte chi da un'altra. Merzario alla partenza da Palermo chiederà spiegazioni su una frase apparsa su un giornale che attribuisce alle sue «partenze» la causa della rottura dell'innesto del semiasse. L'ing. Caliri anche al sottoscritto dirà che non sono dichiarazioni sue, ma considerazioni di chi ha firmato il «pezzo». E così si arriverà (faticosamente)

a Bologna in un clima di sospetto reciproco. Poi la sera stessa e il giorno dopo ci sarà guerra grossa in seno alla Ferrari, in quel di Maranello.

L'ultima Targa Florio è vissuta molto nel caos, già nella vigilia. Anche le prove sono state spezzettate da incidenti, alcuni segnalati, altri no. Durante una di queste soste, riuscivamo a fare un giro sul percorso con la vettura 00 (libero accesso in pista), per vedere com'era il percorso dove i piloti dovevano provare. Il pubblico non era molto, anzi quasi assente, (ma si rifarà poi il giorno della gara, 700.000 presenze, con un incasso che ha dell'incredibile: 8-9 milioni!!!). Molta gente invece in alcuni punti particolarmente belli e panoramici.

Appena passato questo bivio, una nutrita schiera di bambini delle elementari accompagnati dalle suore di Caltavuturo, con il loro grembiolino nero e con il colletto bianco, e grandi fiocchi azzurri, assiste per tutta la giornata alle prove.

Nessuna mandria di bestie si vedeva nel raggio di un chilometro dalla strada dove dovevano provare i piloti. Solo un mulo non aveva ottemperato all'invito, e veniva prontamente «tamponato» dalla BMW di Fasano-de Gregorio. Alcuni chilometri prima del Bivio Polizzi un meccanico dell'Alfa sta correndo verso il posto di rifornimento della casa milanese. Gli diamo un passaggio: sta andando a vedere che cosa occorre alla 33t8 della Brescia Corse, ferma per un guasto.

Al Bivio Polizzi, i meccanici stanno lavorando, assieme all'ing. Severi. C'è Elford che a torso nudo guarda i suoi ex compagni che provano, «visti da qui — dirà — mi sembrano tutti un po' matti». Gli facciamo notare che fino a poco tempo fa anche lui... «sì, sì, dice, ma io non ero così».

Più avanti incontriamo il collega Rosinsky. Dice di aver assistito da lontano al rogo della BMW di Spinnato: «in un primo momento credevo bruciasse una casa, tanto era il fumo poi mi sono avvicinato e ho visto che era una vettura. Tutti stavano a guardare e nessuno era presente con degli estintori, in più dai box continuavano a far arrivare delle macchine... non capisco come possano succedere cose simili...».

g. c.

le malattie della vostra automobile

AUTO SPRINT mese

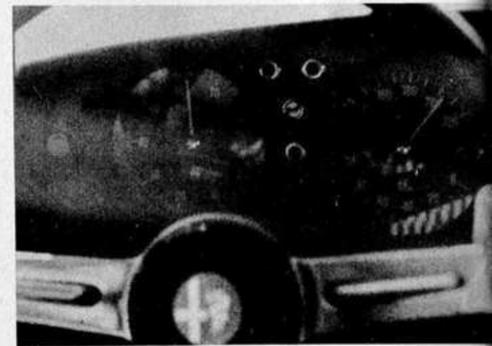
# diagnosi SPRINT



Nella foto sotto ecco documentate le condizioni in cui si può fare del turismo veloce con l'enfant terrible dell'Alfa. I consumi non proprio francescani, traggono dall'immagine una certa quale attenuante



La Targa Florio ha richiamato anche il nostro «medico» con la scusa di una super diagnosi da 3.500 Km. per l'**Alfa Romeo ZAGATO 1600**. I dettagli per ripetere l'impresa



# Tra fichi d'india e Zagare

**D**a tempo ormai, i Cercatori di Feluche alimentano il fuoco di emulazione che li vede opposti ai Salvatori dell'Animaccia Nostra, col contendere l'onore di affossare la Targa Florio.

Orecchiando le alte strida e prima di porger le terga a tale ennesima alzata di ingegno, che fra l'altro (ma te pensa...) esalterebbe il giubilo di averne doppiamente regalata l'ultima edizione, il qui presente Vostro giullare si era messo in testa che il 13 di maggio, sulle Madonie, ci sarebbe stato anca lu.

E qual dei numi più benignamente potea molcirne l'affanno, visto che circostanze di luogo e di tempi facevano coincidere la Corsa di Cerda con la Diagnosi Sprint della svettante «Zagatina»?

In confidenza, occorre confessare che i primi chilometri percorsi al volante della vettura in prova ci avevano turbato con lo spettro di un'incombente scoliosi lombo-sacrale, ma era solo questione di giocare d'astuzia fra l'avanzamento del sedile e la inclinazione dello schienale.

Dopo di che, i millenovecento millimetri di vetturino trovavano confortevole ricetto, non solo nella guida ma, come avremo modo di scoprire, anche nel caso di un impellente pisolino che può sempre bussare all'uscio di chi vagabonda dall'Alpi al Lilibeo.

Bando alle ciance e passiamo alla descrizione ruzzolata di questa esperienza, che non ci va affatto di considerare come ultimo omaggio a qualcosa che non c'è più. Anzi, se ci permettete un consiglio, procuratevi una copia extra di questo numero di AUTO-SPRINT e riponetela fra le vostre cartine stradali: vi potrà far comodo se deciderete di

assistere a una o più delle future edizioni.

Siamo dunque al Parco Sempione di Milano e azzeriamo il contachilometri parziale. Abbiamo testé provveduto a rifornire il serbatoio benzina (lire 5.500) e siamo in pace con la coscienza per quanto riguarda acqua e olio. Smoccollo consueto sulla tangenziale per il traffico delle ore 19,30 fino all'innesto dell'Autosole, sulla quale procediamo senza storia fino alla prima voglia di sgranchimento che ci coglie a Roncobilaccio. Sono le ore 21,49 ed abbiamo percorso Km. 271,5 partendo dal casello alle 19,47.

Visto che l'ora lo suggerisce e che la nostra accompagnatrice, in viaggio, è sempre famelica, ceniamo con le nuove «Calorettes» della Pavesi domandandoci come è stato possibile aver vissuto in epoche ad esse antecedenti.

Benzina (lire 6.100) e si riparte alle 22,55 ma sentiamo ben presto gli effetti della giornata faticosa precedente la partenza e, perché no, della cenetta mugellana. Quindi e quindi, (alle 23,45) adocchiamo una piazzola ed in essa parcheggiamo, avendo percorso Km 337,8.

## I due posti «lunghi»

Il sonno del giusto si protrae alquanto oltre il previsto e qui è il caso di riferire su una stupefacente caratteristica di questo coupé: sempre utilizzando opportunamente le posizioni del sedile e dello schienale, i due posti si trasformano in altrettante chaises longues e, con un cuscino sotto la nuca, cessa ogni rimpianto per il letto di casa. Cosicché, quando ci riscuotiamo, sono le 04,10 e possiamo ringraziare il frescolin che



A destra, l'ambiente nel quale abbiamo messo alla frusta la Zagatina. Dobbiamo confessare che i nostri sforzi da aguzzino non hanno avuto neanche la soddisfazione di un po' di fading. Bel gusto...!



punge se il sole in arrivo non coglie la scena degli angioletti dormienti.

Via di fretta quindi e l'aurora ci coglie a Orvieto (Km 482). Sono le 05,15 e nei successivi 40 minuti (tratto Orte-Roma) esauriamo la « A1 » per la modica (?) mercede di lire 7.100. I chilometri sono 574,4. Coda al casello e svincoli vari fino alle ore 06,28 (Km 616,8). Sosta per benzina (lire 7.500) a Roma Torrenuova, che sarebbe poi l'imbocco del tronco autostradale Roma-Napoli, al cui casello iniziale ci presentiamo alle 06,58 aggiungendo 1 Kg di olio (lire 1450).

La romanità della zona è simpaticamente sottolineata dall'addetto alle toilettes, tanto cordiale quanto latinamente abituato all'uso del « tu ». Salutiamo al passaggio Monteporzio Catone, patria di altro Latini di più fresca celebrità

Sopra, a sinistra, una strage di moscerini, consueta nelle galoppate autostradali, sulla mascherina che è il tallone d'Achille della 1600 Z: in plexiglas risulta assai facile da ingiuriare in parcheggio, anche se, ad onor del vero, l'eternato sfriso non è opera nostra

A destra, abbastanza comodo e capace il vano bagagli, raggiungibile, dopo i travagli del riempimento, senza doversi spostare dai posti anteriori, col semplice ribaltamento dello schienale

ed ammiriamo nell'aria ferma di Colferro un'immobile colonna di fumo che ci rimanda a considerazioni mitologiche per le quali dovremo un di chiarire le idee. Erano Romolo e Remo o Caino e Abele, i due fratelli fra i quali si venne a vie di fatto per una questione di fumo che sale dritto?

Brivido alle 08,15, per un gigantesco frammento di camera d'aria abbandonato, completo di valvola, sulla sede stradale, che si impiglia nella sospensione anteriore sinistra fortunatamente senza bloccare ruote di sorta. Acrobazie da ingegnoso hidalgo per trovare il verso giusto nel quale tirare perché il dannato si decida a venir via, con « pronti a muovere » alle ore 08,20.

Venticinque minuti dopo, siamo al casello di Napoli (Km 785) con breve coda che ci lascia liberi di proseguire alle 08,50. Pedaggio, lire 2.400. Con 450 lire anticipate e un traffico da formicaio affrontiamo, alle 09,05 la Napoli-Salerno, meditabondi al punto da... non vedere il Vesuvio perché troppo grosso! Non appena, infatti, la segnaletica ci suggerisce nomi da

libro di storia, giriamo l'occhio e ce lo vediamo torreggiare sulla sinistra con arie da Fuji Yama.

## Rumorosità combinata

Dopo Salerno, niente traffico e niente pedaggio autostradale. La strada invita e i cavalli del robusto 1600 Giulia non si fanno pregare: se siete estimatori dei four wheel drifts da 180 e oltre, questo è un pezzo di strada che ci permettiamo di consigliarvi. Unico inconveniente, che i gusti personali possono d'altronde considerare un pregio, la rumorosità combinata del motore e soprattutto dei vortici non appena la calura vi induce ad abbassare un centimetro di finestrino.

L'ottimistica certezza di

Come ci vede con la coda dell'occhio, la... vacca al quadrato scarta secco e tira a incornarci al volo dalla parte del passeggero (bontà sua). S'ode a destra uno strillo di donna, da sinistra risponde l'opportuna fraseologia che vi risparmiamo. Cento metri dopo, un vendicativo cartello stradale ci dà del Pecorone...

Con 1046 Km percorsi, ritorniamo sull'autostrada alle ore 11,35, lasciando sulla sinistra la Piana di Sibari. Nuovo invito a nozze per la Junior Zeta che, proprio su un cavalcavia e con un leggero vento al traverso, decide di farci vedere i 220 kmh. Sarebbe un tratto delizioso, se non fosse per le numerose gallerie non illuminate nelle quali si brancola un po' alla maniera dello speleologo, affidati al riflesso della bordatura catadiottrica. Sorvolando le Calabrie, siamo



« trovarne un altro », ci fa saltare un distributore di benzina: sarà uno sbaglio che non ripeteremo per il resto del viaggio, ricordando il centinaio di chilometri percorsi al bagliore della spia-riserva accesa, con la prospettiva di finire i nostri giorni fra i monti di Lagonero e Maratea.

## Le gallerie buie

Sospiro di cessato incubo alle 10,35 per merito di un taciturno (e biondo) benzinario marateano, che ci pompa nel serbatoio 8000 lire di agognata Super. Evidentemente, il residuo col quale siamo giunti fin qui era calcolabile in millimetri cubi. La progressione indica 1013 chilometri percorsi. Ci ristoriamo con un ottimo « Amaro Lucano » e nuovo via alle 11,00 con deviazione su SS 19.

Questa deve essere la zona delle avventure: facciamo in tempo a passare il Lago Sirino e, nel successivo allungo in discesa, superiamo una vacca bisbetica, distaccata da un gruppo di colleghe a passeggio.

a Scilla per le 13,45 dove facciamo tappa-pranzo con vista su Capo Pelorio di Tschirina-crea (Sicilia, per i non indigeni).

A Villa S. Giovanni, Fina ci benzina per lire 7.400. Dopodiché sostiamo in paziente attesa di Caronte, Ferry Boat di serie B, che ci scaricherà a Messina non prima delle 17,20. Ci sarebbe andata certamente assai meglio se, come faremo al ritorno, avessimo optato per i traghetti delle FF.SS. Costo del passaggio (vettura più due persone), lire 3.400. Partendo da Messina, commettiamo un errore da far concorrenza all'ispettore Rock: anziché imboccare subito l'autostrada per Catania e poi Palermo ci facciamo ingannare dalla maggior brevità della via diretta.

La penale consiste nel ritrovarsi in un infogno da tregenda, con tentativo di montuoso disimpegno verso Novara di Sicilia, speranzosi di riprendere la Messina-Catania a Taormina. Per la segnaletica inesistente, sbagliamo strada e ci ritroviamo (molti moccoli dopo) nuovamente sulla litoranea, sulla quale ci trascine-

remo gementes et flentes fino a notte fonda, arrivando a Cerda dopo ripetute occasioni di andare a muri. Della macchina vi abbiamo detto ben poco fino a questo punto, in quanto contavamo sugli appunti di viaggio per « fare le pulci » a qualsiasi inconveniente ci avesse porto il destro. Dobbiamo confessare di essere rimasti a questo proposito alquanto sguarniti, pur con l'aiuto di un paio di ricognizioni del percorso eseguite assai vicino ai nostri limiti, notoriamente non prossimi a quelli di Arturo ma sempre « frenibus fumantibus », tanto da spaventare il benzinario di Campofelice che « allucca »: ABBRUCIA? ABBRUCIA! quando ci fermiamo a far rifornimento.

Tanto per esser pignoli, abbiamo stabilito che un giro di Targa eseguito col couperino in esame viene a costare sulle tremila lire. Dagli appunti di viaggio ricaviamo la postuma certezza che la permanenza fra Cefalù e Palermo non induce all'immobilità, visto che ci ripresentiamo alla partenza da Cerda con 2010 Km percorsi e successive globali 23.100 lire di benzina bruciata.

## Cariddi meno cara

Siamo all'ingresso dell'autostrada PA-CT (eh, no: stavolta non ci casco) alle 10,20 e sono 2025 Km. Salutiamo Enna (e Pergusa) alle 11,10 e sono 2108 e usciamo sulla statale, con un po' di sterrato, alle 11,25 e sono (Km) 2151.

Un altro chilo d'olio va a confortare le viscere del propulsore in posto da « Via del tabacco » a una trentina di Km da Catania. Con un ulteriore chilo (di scorta), la spesa è di 3000 lirette.

Attraversiamo Catania e giungiamo alle 12,25 all'ingresso autostrada CT-MS. Il locale distributore TOTAL ci rifiuta il rifornimento perché appunto sono le 12,25 e probabilmente ha già chiuso i rubinetti per la sosta meridiana, il miliardario. Rimediamo più avanti al distributore Match (lire 5.400). Digressione d'obbligo, anche se non preventivata, a Taormina e Castelmola in sospenso tra favola e leggenda. Di lassù, vedere un ciclope a passeggio fra i cocuzzoli sarebbe tutto sommato abbastanza naturale, ma non abbiamo questa fortuna. Si riparte alle 15,35, entrando in autostrada alle 15,55 per un pedaggio (parziale, vista la digressione sulla SS 114) di lire 600. Traghetiamo Messina, imbarcando sul CARIDDI alle 16,37; la gestione FF.SS è tutt'altra cosa e ci godiamo la traversata, a differenza di quanto accaduto all'andata su quella specie di zatterone. Oltretutto, il tra-

ghetto, per la stessa vettura e le stesse persone, costa 3.000 lire invece di 3.400.

Pieno di benzina continentale (3000 giuste) a Villa San Giovanni, ore 17,40, e successiva sosta (benzina per L. 4.400) a Rogliano Grimaldi; sono le 19,20 e il « parziale » segna 2494,2.

Intendiamo rientrare per la via adriatica, per cui usciremo dall'autostrada poco dopo, a Tarsia ed è un peccato che ormai sia buio in quanto il tratto montuoso da superare per scendere sulla SS 106 promette molto bene dal punto di vista panoramico, pur essendo micidialmente dissestato in certi punti. Volatone successivo, di 135 chilometri, che ci porta a Taranto alle 21 circa.

Con 2747,5 Km all'attivo, ripartiamo da Taranto dopo aver pernottato a Lido Silvana. Sono le 10,55 e il tratto pugliese induce a qualche vagabondaggio fra i trulli, tanto da ritrovarci ancora a Monopoli per l'ora di pranzo (Km 2854).

Poi il dovere chiama e in Piazza G. D'Annunzio alle 14,51 mentre facciamo il pieno (per lire 7.600), decidiamo di recuperare un po' del tempo perduto. Entriamo sulla Bari-Canosa alle 15,35 (Km 2919) e incrociamo la deviazione PS-BO alle 15,55 (Km 2987). Evidentemente lo Zagatino fa il suo dovere e forse qualcosa di più.

Benzina a Km 3164 e sono le 17,04 con sosta fino alle 17,22 (Lire 6.900) a Torino di Sangro. A Lanciano, pagamento pedaggio autostrada per Lire 2500 e via per Savignano sul Rubicone (Km 3495) dove si fa benzina alle 19,35, per lire 7.000.

## Altre Targhe han da veni

Un tentativo di sosta per la notte a Imola ci va buco per indisponibilità di posti letto (Camere esaurite - non suonare), laonde per cui ripieghiamo su Idice, nelle vicinanze di S. Lazzaro di Savena, da dove sarà facile recapitare queste note ad AUTOSPRINT.

A Imola avevamo totalizzato Km 3559, uscendo dal casello alle 20,11 e pagando un pedaggio di L. 4.000.

Cosicché, cari lettori adriatici e tirrenici (con l'eccezione di un po' di veneto, ma non si riesce mai a fare proprio tutto) avete qui ogni riscontro di luogo, di tempo e di pecunia per fare fin d'ora i vostri progetti a proposito di Targhe future, che « han da veni », a meno che tutti gli addetti ai lavori non raggiungano l'unanimità nel voler dimostrare al mondo l'eccezionale livello raggiunto in fatto di otenebrazione mentale.

Giuliano Orzali



La Porsche Carrera RS, che ha bruciato le tappe nella votazione di AUTOMOBILISSIMA '73 classificandosi al terzo posto assoluto e al primo della categoria « super cilindrata », è attualmente una delle vetture da corsa più sulla cresta dell'onda, in ogni caso una delle più vicine alla versione per i clienti normali. La vediamo infatti correre e vincere su tutti i circuiti. Nella foto a destra, la Carrera protagonista del nostro servizio, provata in svariate condizioni per oltre 1000 chilometri

1600 km in sei giorni  
con la **PORSCHE RS:**  
da 55 a 245 in quinta  
senza  
mai un lamento

# Con la Carrera si «ingoi

**L**e Porsche mi piacciono da tempo. Non ne ho mai desiderata una, però la loro estetica mi ha sempre attirato, come pure la loro maneggevolezza, le loro prestazioni e il loro retroscena corsaiolo. Recentemente la Porsche Cars Great Britain mi ha chiesto di percorrere un po' di cammino sulla sua Carrera RS stradale leggera e all'improvviso ho provato il desiderio di possederne una.

Questa schizofrenica Porsche, con il suo motore di 2700 cc, può superare i 240 orari, può spingersi da 0 a 95 kmh in 5"2 e a 160 in meno di 14". D'altro canto può anche passeggiare tranquillamente a 55 orari, in quinta marcia e, senza che si debba cambiare, accelerare rapida al doppio del limite concesso in Inghilterra! E' anche economica, in fatto di consumo, e aggiungendo i suoi potenti freni, che infondono fiducia, la sua ottima trazione, la meravigliosa potenza in curva, il divertimento che si ricava nel guidarla e lo sterzo tipo corsa, non c'è dubbio che si tratti di una notevole « tutto fare ».

La « mia » ha dimostrato ciò che doveva essere in origine

la Carrera, nelle intenzioni della Porsche. All'interno nuda e spartana, con sospensioni messe a punto per le corse e un robusto roll-bar a gabbia che occupa lo spazio destinato agli occasionali posti posteriori. Quando alla fine dello scorso anno la prima Carrera lasciò le officine di Zuffenhausen, c'era l'intenzione di costruirne 500 — tutte leggere — per omologare il modello nel gruppo 4 da corsa.

Poi i concessionari in tutto il mondo dissero che esisteva un mercato per una vettura del genere, rifinita per uso stradale, per cui la nuova direzione della Casa, animata da spirito pratico, decise di sfornare alcune versioni turismo ben preparate per uso stradale, o meglio tipi pesanti. Adesso esistono dunque oltre 1200 Carrera 2.7 e il modello sarà fra non molto omologato nel gruppo 3. Le catene di produzione della Porsche stanno lavorando molto vicino al loro limite massimo con questo modello extra, e tutti iniziano la loro vita come « leggere », prima di essere di nuovo immessi nelle catene di produzione per venire convertiti in modelli turismo... Si

soddisfano le esigenze di omologazione, si sa...

Il modello è noto come Porsche Carrera RS (Rennsport) ed è disponibile in tre versioni: l'originale M471 leggera, con attrezzatura sport; la M472 Touring e la M491 « competizione » con la sigla RSS, troppo a punto per quotidiano uso su strada (motore tre litri, 315 HP, tanto per dire).

Nella sua forma turismo, la Carrera è identica alle precedenti 911 S di 2400 cc, salvo per il motore di 2700 cc. Questo ha alesaggio di 90 mm e cilindrata di 2687 cc, invece dei mm. 84 e dei 2341 cc della 2400. Basilarmente gli unici mutamenti consistono in nuove canne di cilindri con pistoni stampati e 2 anelli di guarnizione adeguati. L'albero motore, gli alberi a camme, le teste, la messa in fase della distribuzione ecc. sono uguali a quelli della 911 S. La corsa è di 70.4 mm, il rapporto di compressione di 8.5:1, — questo spiega il carburante a 91 ottani — e la potenza erogata è di 210 HP DIN a 6.300 giri/min. La coppia di 24 chilogrammetri è prodotta a 5100 giri/min. e il limite massimo di rotazione a 7200 giri/min. Il motore pesa circa kg. 200

ed è naturalmente raffreddato ad aria e montato dietro la linea dell'asse posteriore sulla coda della vettura. La trasmissione avviene per mezzo di un cambio manuale tipo 915 a cinque marce e retro-marcia che nella sua origine forma Carrera aveva una pompa dell'olio integrale che spruzzava il lubrificante direttamente sul gruppo ingranaggi e sulla corona del differenziale.

La pompa dell'olio si è dimostrata un peso morto e inutile, se non sulle vetture da corsa pure, mentre si lavorava attorno allo sviluppo della Carrera, e adesso è stata infatti tolta dai modelli strada/corsa.

La sospensione anteriore è a quadrilateri inferiori, montanti McPherson, con ammortizzatori Bilstein a gas e una barra anti-rollo; posteriormente è utilizzato un sofisticato sistema a semi bracci oscillanti, con un'altra barra anti-rollo e ammortizzatori Bilstein. La traversa di rinforzo della sospensione anteriore è in alluminio forgiato leggero e sono usati massicci freni a disco con fasi di ventilazione radiali. Le ruote sono 6J di 15" anteriormente e 7J di 15" posteriormente, su di-

stanziali di 7 mm. Sulla « mia » vettura erano montati pneumatici radiali Pirelli Cinturato CN.

La Carrera turismo equipaggiata per la strada pesa kg. 1075, mentre la M471 leggera ne pesa appena 960. Si è trattato di molto peso da « tagliare » e lo si è ottenuto soprattutto risparmiando nell'equipaggiamento interno. Non esistono sedili posteriori e quelli anteriori sono stati sostituiti con gusci Recaro in fibra di vetro, con regolaggio a vite su entrambi i lati per inclinarli. Sul pavimento c'è un sottile e leggerissimo tappeto nero, con poggiatesta in gomma e ovunque è stato tolto il materiale anti-rumore, eccettuato per la paratia del motore.

Nella maggioranza le « leggere » hanno il serbatoio del carburante in materia plastica capace di 80-85 litri, posto sotto il muso, ma nella cara, vecchia Inghilterra esiste una legge che risale agli anni venti, secondo la quale il carburante deve essere immesso in contenitori di metallo. Per questo le nostre Carrera hanno il carburante in serbatoi di metallo, limitati a 62 litri per risparmiare peso! Per completare le caratteristiche delle

la» il traffico



**AUTO SPRINT**  
**prova SPRINT**

**Al volante della macchina che dovrebbe indurre gli altri costruttori «di serie» a un esame di coscienza**



«leggere» ci sono il cofano del vano motore in fibra di vetro, col suo spoiler a coda d'anatra.

Il nome Carrera è familiare alla Porsche e fu coniato in onore del terzo posto assoluto e della vittoria di classe nella Carrera Panamericana del 1954, ad opera di Hans Herrmann. Questa 2700 cc è semplicemente la più recente, della gamma di coupé Carrera che risalgono a quella gara... Nell'abitacolo i sedili sono rigidi però comodi, ma non offrono il sostegno laterale che prevedono per uso corsaiolo. Tutto all'interno è nero opaco e il tipico volante Porsche a razze orizzontali dà una simpatica impressione di solidità, unita a una guida molto leggera però sensibile, che permette di tenere bene la traiettoria.

I cruscotti sono della VDO, con misuratori d'olio e di carburante, temperatura e pressione dell'olio, tachimetro a 8000 giri/min. e contachilometri fino a circa 240 orari da sinistra a destra; manca il consueto orologio della 911 S sul lato destro e lo spazio che dovrebbe occupare è coperto... per risparmiare peso!

Sul lato destro del cruscotto ci sono leggeri commutato-

ri, con indicatore a selettori per fari sul piantone. Le leve per il riscaldamento e l'arricchitore di avviamento sono sul pavimento, a sinistra del guidatore (su questo modello con guida a destra) e l'unico dispositivo di controllo inconsueto è la leva per interrompere l'accensione sul lato del passeggero.

Dopo aver incastrato il mio «telaio» di oltre un quintale nel sedile, essermi allacciato la cintura su entrambe le spalle, stringendola anche attorno alla vita, mi sono sentito piuttosto scomodo... e in fin dei conti stavo semplicemente per fare un giro su strada!

Eppure, appena lo scattante sei cilindri ha preso vita, con una prontezza da iniezione Bosch, il quadro è cambiato. Sulla strada la Carrera brontolava sommessa salendo a 50 orari in quarta, con la solida sospensione che pestava tesa le gobbe della strada. Entro pochi chilometri la temperatura dell'olio superava i 120°, quindi potevo ormai usare i 6000 giri/min. che mi erano stati concessi (il contachilometri segnava meno di 1600 km.).

Si è verificato un varco in mezzo al traffico, il cambio pesante e piuttosto ingom-

brante è passato in seconda, ho dato gas e, con un deciso rombo dello scarico, mi sono all'improvviso trovato a frenare tenacemente davanti a un semaforo rosso, guardando nello specchietto per cercare di vedere il gruppo di automobili che erano sparite! Quando il semaforo ha cambiato luce ho innestato la marcia, poi ho «mollato», passando di marcia in marcia per raggiungere gli 80 in circa quattro secondi, con la strada deserta alle mie spalle.

Entro pochi chilometri la Carrera infondeva una tale fiducia che si poteva «ingoiare» il traffico, come ingoiano quattrini le squadre di grand prix, e con ben poco sforzo ho stabilito nuovi records, in quanto a normali viaggi su strada.

Il vero divertimento che offre la Carrera è però saltato fuori soprattutto sulle strade di campagna, perché la maneggevolezza non è perfetta al punto da percorrerle dormendo, anzi può «beccarti», costringendoti a un lavoro abbastanza difficile.

La Porsche ha controbattuto le critiche circa il sovrasterzo della 911, rendendo la Carrera molto sottosterzante. «Molto» è una parola rela-

tiva, perché la vettura ha un buon equilibrio e nelle curve aperte e veloci è stabile come un treno. Si può dire che le percorra come se procedesse su rotaie. Il sottosterzo può diventare fonte di disagio soltanto quando ci si trova inaspettatamente davanti a una curva stretta (o, per essere sinceri, quando si arriva alla curva a velocità inaspettatamente alta, per il fatto che non era mai capitato di percorrere tanto rapidamente il corto rettilineo. Si trattiene il fiato, ma poi è una bellissima sensazione avvertire che la vettura curva liscia, mentre i 210 HP rimettono il muso in traiettoria. A questo punto la barra anti-rollo anteriore, di mm.15, è abbastanza rigida da sollevare in aria la ruota anteriore interna. Io non me ne sono accorto, ma l'ha detto l'agente...

Su una tranquilla strada di campagna ho raggiunto i 230 orari (i limiti di velocità in Inghilterra sono in vigore soltanto se nessuno vede) e con vento molto forte la Carrera non pareva troppo a suo agio. In una giornata meno ventosa, però, si andava benissimo a quella velocità.

Alla Porsche riferiscono dati molto contenuti per i modelli

Carrera, attenti ad attenersi alle caratteristiche commerciali di tutti i mercati, ma già così sono dati che fanno buona impressione in fatto di velocità massime e di partenze da fermo. Del resto i dati hanno un'importanza relativa, perché la vettura potrebbe essere simile a una pesante Camaro, o a una di quelle Ferrari GTC simili a camion, invece questa Porsche non ha nulla del genere. Fa tutto bene, salvo portare a bordo molte persone, e del resto non è questa una delle caratteristiche che la riguardano.

Dopo aver coperto oltre 1600 km. in sei giorni su questo modello capisco come mai ha tanto successo, perché si tratta di una vettura che migliora le capacità di guida del fragile essere umano legato nell'abitacolo.

Il fattore, comunque, che colpisce di più è la sua doppia personalità. Da 55 a 245 in quinta, senza un lamento, all'uso calmo in mezzo al denso traffico a quello teso alla vittoria su una pista. Fra l'una e l'altra dote, si tratta di una vettura che dovrebbe indurre i costruttori di macchine di serie a rinunciare disgustati... e a volte vorremmo che lo facessero...

Doug Nye



«Come  
ti sembra  
'sta nuova  
**LOTUS,**  
Ronnie?»



**L'**altra faccia dell'automobilismo, quella delle rimostranze pseudo-sindacali di piloti e costruttori, passa regolarmente in secondo piano al momento in cui la stagione ha inizio. Si parla di soldi, si minacciano rinunce nel caso che le condizioni contrattuali non vengano accettate, e poi ci si accorda alla meno peggio quando le gare sono alle porte. E' successo per la F. 1, con un risultato neppure malvagio per i costruttori, è successo per la F. 2 con una «piattaforma di ingaggi e premi che rappresenta ben poca cosa rispetto alle richieste dei costruttori ed ancor meno di fronte all'aumento dei costi di macchine, motori e tutto il resto.

Per aiutare a capire la complicata macchina che sta dietro alle corse internazionali abbiamo analizzato la situazione in Formula 2. La scelta di questa formula è dettata da quattro buoni motivi: primo perché ci lavoro io ed è

la formula che conosco meglio, poi è la formula internazionale più avanzata ancora accessibile ai privati (ma vedremo a che prezzo); terzo, costituisce la tappa obbligata del successo ed ultimo, ma non meno importante, è stata al centro di una larga discussione sull'argomento ingaggi-premi.

Vediamo i fatti: piloti e costruttori avevano chiesto di portare il monte premi a circa 45 milioni a gara, più o meno il doppio rispetto al '72. Gli organizzatori hanno accettato un aumento molto minore: circa il 15% in più e costruttori e piloti, ormai con l'acqua alla gola per la stagione iniziata, hanno accettato. Per capire da dove nascono le richieste e qual è il loro perché, riassumiamo i costi cui va incontro un pilota per correre professionalmente la stagione.

La prima cosa è la macchina (Brabham, Chevron, Surtees, March, GRD si equivalgono) che costa sei milioni e mezzo, poi circa tre milioni di

pezzi di ricambio dato che è inutile avere una macchina completa di scorta. Poi due motori (è il minimo) che vanno dai quattro milioni e mezzo dei Ford ai quattro milioni e sette dei BMW.

Già con queste due voci il balzo avanti rispetto alla stagione scorsa è notevolissimo: nel '72 i telai costavano in media un milione di meno ed i motori ben un milione e mezzo ciascuno in meno. Tanto per far subito un punto, rispetto ai tredici milioni del '72 si passa ai diciotto e mezzo del '73 pari al 30 per cento in più!

Ma per correre la stagione la macchina ed i motori sono il meno. Un corredo adeguato richiede un cambio Hewland di scorta, la serie di rapporti ed i ricambi per il cambio che fanno un minimo di due milioni. Poi i cerchi per le ruote necessari: almeno quattordici oltre ai quattro montati dalla macchina all'origine. Uno scherzo da centoquaranta mila lire l'uno, pari ad altri due





La « Texaco Star », la nuova F.2 Lotus che ha debuttato a Nivelles, è al centro dei commenti di Emerson Fittipaldi e Ronnie Peterson, i due « big » che l'hanno portata al debutto. I due sono stati piuttosto critici nei confronti del telaio, che ha mostrato di non gradire eccessivi sforzi di torsione da trasmettere al motore

# 30 milioni per una stagione F. 2

A sinistra, la March-BMW del team Beta di Vittorio Brambilla. A destra, J.P. Beltoise con la March-BMW-STP ufficiale

Qui sotto, fotografato ad Hockenheim J.P. Jarier, il nuovo astro della F.2, largamente in testa all'europeo piloti con la sua March-BMW-STP ufficiale



milioni circa. Naturalmente tutta questa roba bisogna portarla alle corse e mantenerla efficiente gara per gara. Un camion adeguato, senza cercare niente di spettacolare, costa tre milioni a cui aggiungere almeno cinquecento mila lire di attrezzatura tra saldatrice, generatore di corrente autonomo, apparecchiatura per il controllo dell'assetto, ecc. L'officina di base della macchina, il telefono ed il servizio per le iscrizioni alle corse, la trattazione degli ingaggi e così via costano almeno un altro milione e mezzo. Il totale, senza aver ancora fatto un solo giro di pista è di 27 milioni e mezzo.

Facendo un ragionamento sano, cosa che ci siamo appunto proposta, non si deve dimenticare che molta della roba comprata a prezzi tanto profumati ad inizio stagione per fortuna ha ancora un valore commerciale a fine anno. Sulla macchina si perdono un paio di milioni, sui motori circa il 50 per cento del costo.

Molto meno sul cambio di scorta, sui cerchi e sul camion e la sua attrezzatura. In definitiva diciamo che dei 27 milioni e mezzo iniziali, a fine anno se ne recuperano tredici o quattordici.

A questo punto entrano in ballo le corse, gli uomini, le trasferte e le manutenzioni. Si tratta di un conto molto meno facile dell'altro perché ogni gara ha una distanza diversa ed una storia diversa. Cominciamo dagli uomini: un pilota che voglia mettersi nelle condizioni di poter vincere delle gare deve disporre di un team-manager e di due meccanici. Poniamo però il caso più conveniente che il team-manager lavori anche sulla macchina e di persone ne bastino due. Vuole dire tra cinque e sei milioni per la stagione di quindici gare. A questo costo si devono aggiungere diecimila lire al giorno a testa forfettarie di vitto ed alloggio per ciascuno dei giorni passati alle gare. Considerando tre giorni a gara, che sono il minimo, signi-

fica un altro milione per l'intero anno. Poi vengono i costi di trasferta del camion con i meccanici e del pilota in auto o in aereo: altri 2 milioni e mezzo.

Per finire, la gestione dell'auto da corsa: le voci più dolorose sono quelle della manutenzione dei motori, con relative revisioni, e delle gomme. I motori, tra pezzi di ricambio e mano d'opera vengono a costare attorno ai 5 milioni l'anno (se poi si tirano fuori un po' di bielle le cose vanno peggio, mentre se si è molto cauti si può anche risparmiare ma non si vince...); le gomme, che costano centotanta mila lire per ogni treno di quattro, si consumano svelte e poi servono sempre diverse da pista a pista. Si deve fare un conto di un minimo di dieci treni da asciutto e due da pioggia che vuol dire altri due milioni.

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 64

# 30.000.000 per correre

CONTINUAZIONE DA PAGINA 63

Anche le squadre di Formula 2 si accaparrano i migliori piloti che trovano. Wisell, qui sotto, rimasto ingiustamente da parte in F. 1, ha regalato al suo sponsor Pierre Robert la bella vittoria al Nurburgring. Sotto, Pescarolo dopo la vittoria a Thruxton con la Motul-Rondel.

A destra, in basso vediamo l'Alpine del fortissimo Depailler al Nurburgring, e sotto, March, Brabham e Elf in « parcheggio » a Thruxton



Tutti questi soldi rientrano nella voce spese, naturalmente e non si parla di recuperi a fine stagione. Sono una quindicina di milioni che aggiunti agli oltre 27 di prima portano il conto a 42-43.

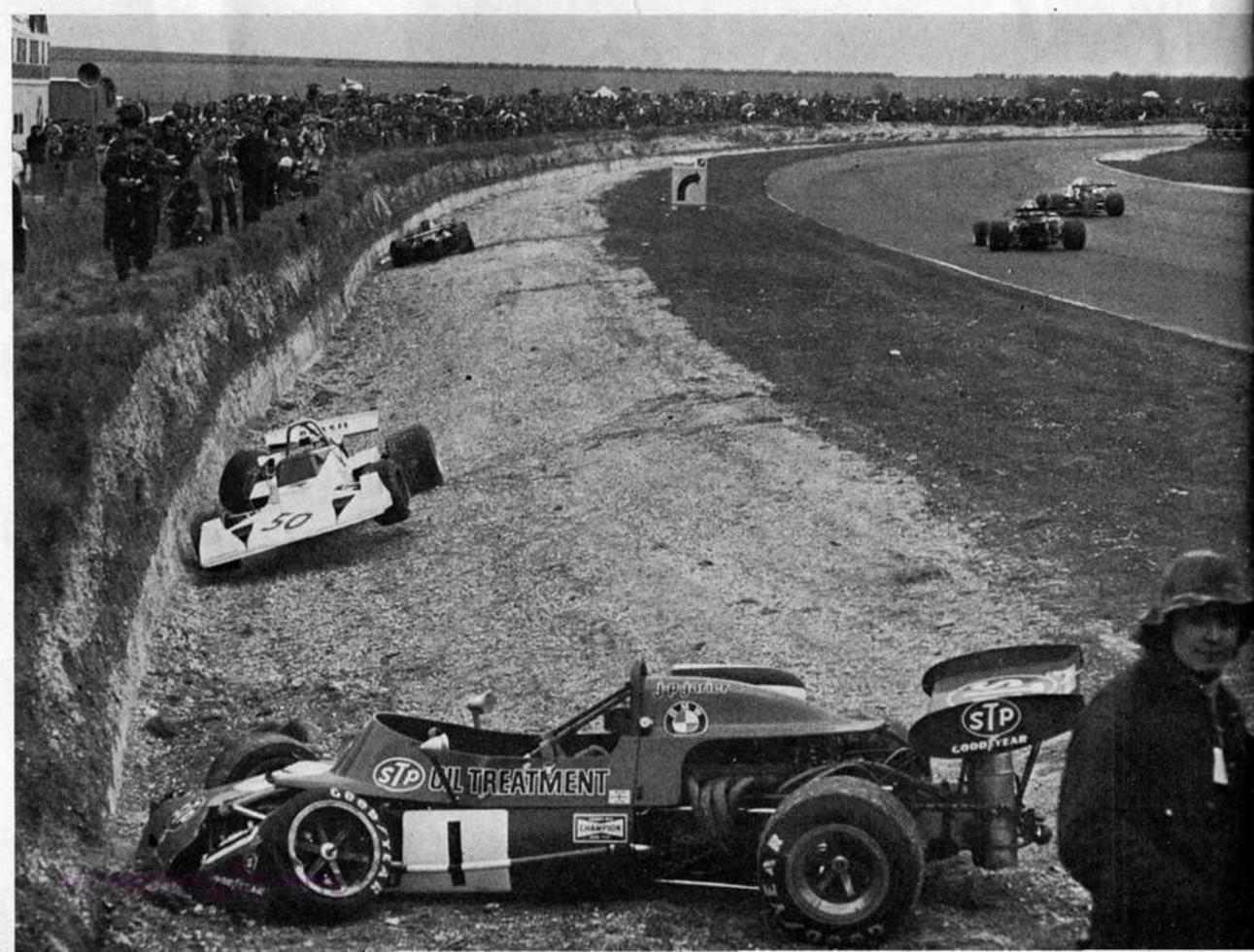
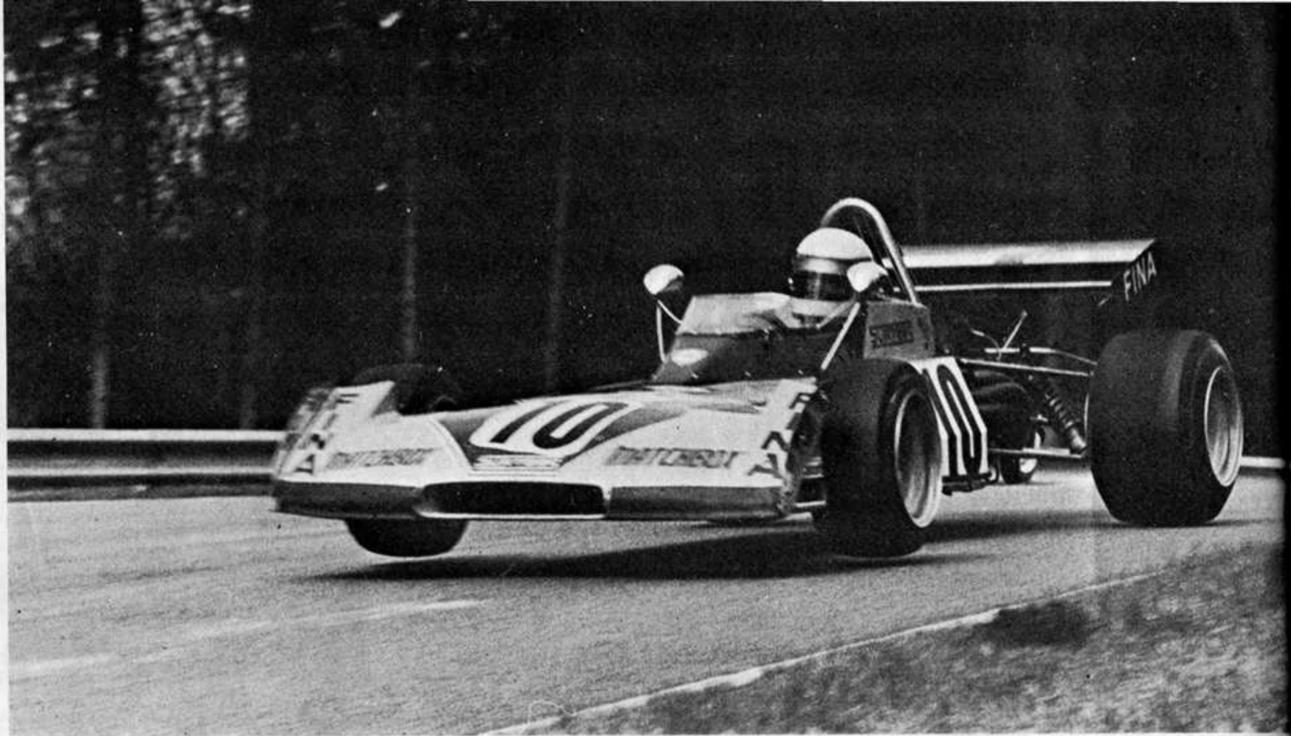
Questo è il capitale necessario per fare un anno. Capitale che si riduce al costo effettivo di circa 28-30 milioni dopo la detrazione del denaro recuperato con la vendita di tutto il materiale a fine anno (escluse solo le eventuali coppe vinte...!).

Vediamo ora l'altra faccia della medaglia: i premi degli organizzatori concordati con la CSI ma ben lontani dalle richieste dei piloti. Facciamo l'esempio di un pilota protagonista di una stagione buona (oltre 20 punti in Campionato su quindici prove): una vittoria, un secondo ed un terzo posto, due volte quinto, due volte ottavo, due volte decimo e sei volte ritirato.

Applicando la tabella CSI del '73 questo pilota riesce a portarsi a casa, a fine anno, circa undici milioni tra premi

(otto milioni), premi di partenza (un milione) e rimborsi chilometrici «a volo d'uccello» come indica il regolamento CSI (due milioni). Con gli stessi risultati, applicando la tabella dei premi della stagione '72, la differenza sarebbe stata esattamente del 15 per cento in meno, circa 9 milioni e mezzo, molto meno di quanto sono aumentati i motori ed i telai, tanto per citare due delle voci più dolenti di tutto il bilancio. Non è poi detto che le cose debbano andare tanto bene come sono state illustrate sopra. E' più facile infatti che gli incassi di fine anno vadano a finire attorno agli 8 milioni per quindici gare.

Cosa ci dicono dunque tutti questi conti? Prima di tutto che è impossibile correre la F. 2 senza uno sponsor e, in secondo luogo, che anche avendo uno sponsor non è facile arrivare a mettersi dei soldi in tasca dopo tanto lavoro. E se per un pilota che corre per suo conto questo potrebbe essere ancora trascu-



A sinistra, Jochen Mass è ormai una realtà nel non facile mondo della Formula 2.

Eccolo al Nurburgring, dove si è dovuto ritirare con la Surtees-Fina ufficiale. A destra, James Hunt con la Surtees di Lord Hasket e Tino Brambilla con la March-Beta sotto l'acqua dell'Eifel. Per entrambi, i risultati tardano a venire.

Sotto, ancora al Nurburgring, la piovosissima partenza, con Stuck e Depailler in prima fila, e dietro di loro Vittorio Brambilla



rabile, cosa possono dire quei costruttori che partecipano ufficialmente pagando i loro piloti o lasciando loro parte di premi ed ingaggi? In definitiva tutti questi conti indicano che i piloti ed i costruttori non hanno poi tutti i torti quando chiedono più soldi, almeno dal loro punto di vista. Il fatto poi che si associno è abbastanza normale, visto che tocca a loro avere a che fare con tanti diversi organizzatori che con molta facilità fissano calendari assurdi, con tre-quattro domeniche di gare in fila per poi lasciare lunghi intervalli vuoti (e in queste condizioni il preventivo visto sopra sballa subito perché, tanto per fare un esempio, con due soli motori non è possibile fare quattro gare di fila), oppure cancellando le gare iscritte mandando a farsi benedire qualunque piano serio di ammortamento.

Con questo non si vuole dire che gli organizzatori abbiano torto, ci mancherebbe altro. Quello che si vuole dire è che i piloti non hanno poi tutti i

torti se si lamentano o avanzano richieste. Non hanno neppure torto se si oppongono a sistemi innovativi, a prima vista interessanti, sul tipo di quello sperimentato dagli inglesi a Mallory che si impegnarono per il solo 50 per cento del monte premi, lasciando la copertura dell'altro 50 per cento agli incassi dati dal pubblico. Fortuna che l'affluenza di spettatori fu buona e tale da far risolvere l'esperimento abbastanza bene per tutti. Ma cosa sarebbe successo se la gente alla gara non ci fosse andata? E' una domanda che può essere formulata anche così: per quale ragione, se il pubblico non ci fosse stato i piloti avrebbero dovuto dividere il rischio degli organizzatori oltre a tenersi tutto quello che già si scelgono con la loro professione? In sostanza col sistema alla Mallory succede questo: l'organizzatore decide di fare la gara, accetta le iscrizioni ed accorda una certa tabella di premi di partenza e di arrivo. Garantisce solo la metà però: l'altra

metà ci sarà se il pubblico andrà a vedere, altrimenti niente. Per lui le possibilità sono tre: se la gente non va, perde la metà di quanto avrebbe comunque perduto. Se va in misura media, paga i piloti e non guadagna. Se affluisce in massa, guadagna avendo rischiato solo la metà.

I piloti, da parte loro, si trovano in una posizione del tutto diversa e certamente più scomoda: comprano macchine e tutto il resto, fanno la trasferta, consumano gomme, benzina e materiale in ciascuno dei tre casi. Devono lottare per qualificarsi, rispondere al regolamento degli organizzatori che fissano i turni di prova che credono, il numero di partenti che preferiscono (di solito troppo pochi) e spesso gare di chilometraggio molto superiore ai minimi di Campionato. Provando e correndo rischiano di danneggiare la macchina in incidenti, di rompere i motori, senza contare il resto. Alla fine possono prendere tutti i soldi o solo la metà a seconda che il pub-

blico sia andato o no. Questo francamente non ci sembra giusto. L'organizzatore è imprenditore ed organizza per guadagnare dal pubblico, non per avere dei soci nei piloti.

I piloti sono imprenditori in un senso molto diverso: trovano il capitale che abbiamo visto per finanziarsi la stagione e guadagnano (o vanno in pari...) se sono bravi e vincono, perdono se sono mediocri o male organizzati e si fanno battere. Se l'organizzatore non è capace, sbaglia la data, non fa la pubblicità che dovrebbe ed il pubblico non va ad assistere alla corsa, perché i piloti dovrebbero pagare i danni di questi errori? Insomma, quella tra organizzatori e piloti è una matassa difficile da sciogliere perché, proprio come matassa, ha due capi. Quella descritta è la situazione in cui si trovano tutti i piloti. L'abbiamo costruita con quello che proprio loro ci hanno detto e dimostrato. Gli organizzatori invece rappresentano ciascuno un caso a sé con il loro impianto, il loro pubbli-

co ed il loro sponsor. Trovare più soldi dagli organizzatori di Hockenheim e del Nurburgring, per esempio, non sarebbe un problema con la gente che occorre a decine e decine di migliaia. Ma in altri casi anche gli organizzatori non hanno torto se si lamentano.

Chi non ha mai torto, sicuramente, sono i piloti italiani che in F. 2 ci corrono davvero: adesso che questa analisi ha messo in luce quali sono i costi si potrà dare un senso ancor maggiore alla nascita squadra CSAI ed al malcontento che genera. Decine di milioni per gli allenamenti, un lusso che nessun Paese si è mai permesso. Pensare che ci sono piloti che ancor oggi aspettano spiegazioni su come sia stato speso il budget dei premi CSAI '72! Una richiesta sacrosanta quand'è fatta da chi ha corso. Ma forse alla CSAI sono troppo impegnati a varare il promettente piano '73. Un piano che da come è nato ricorda molto i finanziamenti al Mezzogiorno.

Il bacio  
fine-corsa  
di Tim alla  
fidanzata



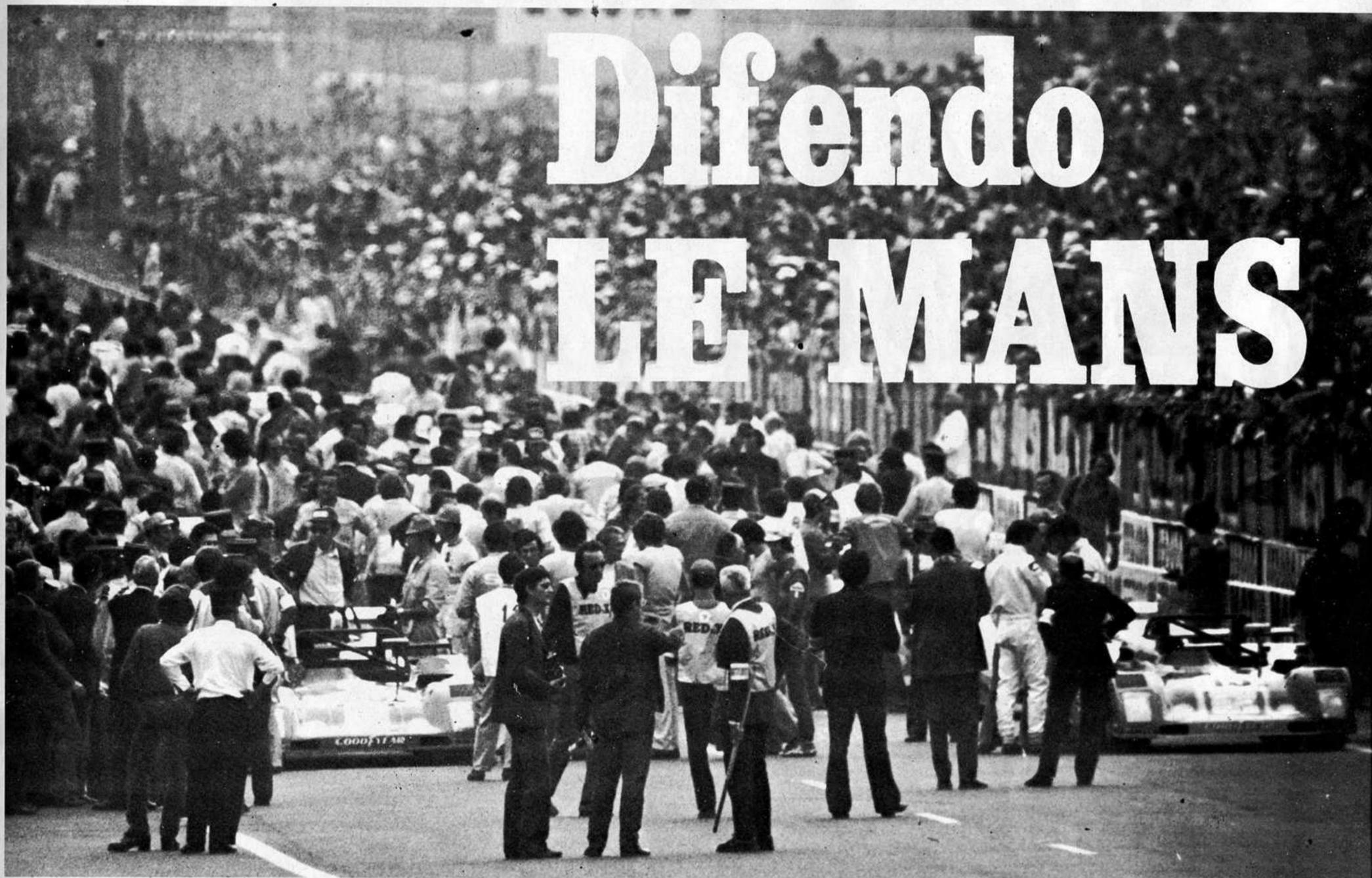
cronaca alla SCHENKEN  
dalle piste del mondo

AUTO  
SPRINT  
NT  
mele

diario **SPRINT**

La grandiosità dell'insieme  
e gli imprevisti possibili nelle 24 ORE  
fanno di questa corsa senza dubbio  
la più affascinante oltre che la più grande

# Difendo LE MANS



LONDRA. Penso che la 24 Ore di Le Mans sia l'unica corsa di cui più o meno tutti hanno sentito parlare. Si tratta di una gara che può essere molto utile ai piloti che la vincono e questo è un po' un paradosso perché, pur essendo un test fantastico per vetture, teams e organizzazione, richiede a un pilota assai più buon senso, disciplina e autocontrollo che grande abilità e doti fuori del comune.

No, quest'anno non l'ho vinta, però la Ferrari pilotata da Reutemann e da me è andata al comando circa cinque ore dopo la partenza e ci eravamo ancora quando, poco dopo le due di notte, la domenica,

il motore si è rotto. Era la prima volta che partecipavo a questa corsa e avevo sentito dire da tanti colleghi quanto fosse sgradevole e stupida.

Devo invece ammettere che sono rimasto impressionato tanto dalla grandiosità dell'insieme quanto dal fattore degli imprevisti, infatti non si sa proprio che cosa succederà, nel corso delle 24 Ore. Secondo me è una grande gara e spero di tornarci l'anno prossimo.

Quella di Le Mans deve essere la competizione più costosa del mondo per le squadre ufficiali — non oso pensare a quanto possa ammontare il budget della Matra —

e l'anno scorso la Ferrari la disertò. Quest'anno, invece, ha deciso di affrontare Matra e Mirage con tre vetture per Ickx-Redman, Merzario-Pace, Reutemann e il sottoscritto.

## Lo « scaldino » per i piedi

Il complesso della Ferrari era su grande scala: ci dovevano essere per lo meno venticinque meccanici, senza contare tutto l'altro personale necessario per fare funzionare efficacemente il team. Dietro i boxes c'erano tre furgoni, equipaggiati con ogni lusso, compresi una massaggiatrice,

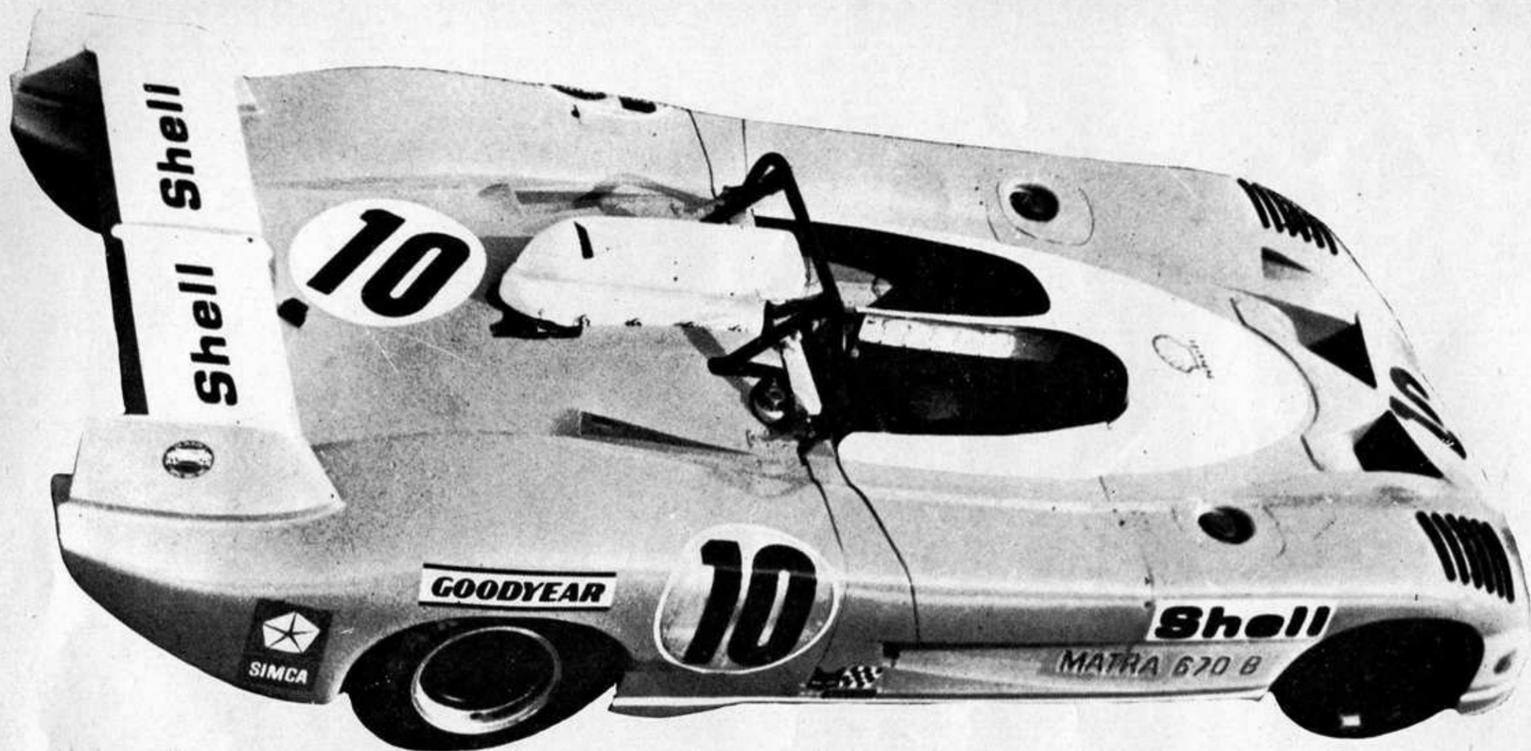
un vasto numero di attrezzature elettroniche Heuer per cronometraccio e ogni parte di ricambio che potesse venire in mente, in grandissima quantità.

Le vetture avevano la coda più lunga, per approfittare del lunghissimo rettilineo, e per lo più il circuito elettrico era doppio. Anche i motori erano parzializzati: alberi a camme e collettori diversi aumentavano la coppia e il limite di giri era fissato soltanto a 10.600 giri/min., contro i 12.600 per corse più brevi. Avevano perfino montato un piccolo calorifero per tenere caldi i piedi dei piloti, durante la lunga notte.

## I fari della 500

Prima avevamo svolto prove di durata a Monza, ove avevamo girato e girato per oltre venti ore con un « ronzone » con motore messo a punto per Le Mans, che, nonostante tutto, si è rifiutato di rompersi. Intanto usavamo i soliti piccoli fari che si adoperano per le gare svolte di giorno, soltanto per rispettare i regolamenti. Mi dicono che sono della Fiat 500 e non erano certamente adatti a camminare al buio, a oltre trecento all'ora. Per la gara, naturalmente avevamo quattro potentissimi

Tim Schenken

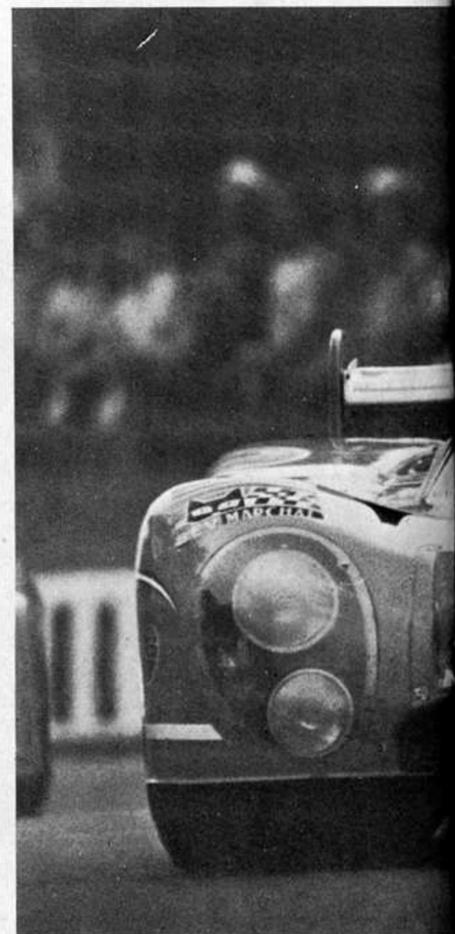
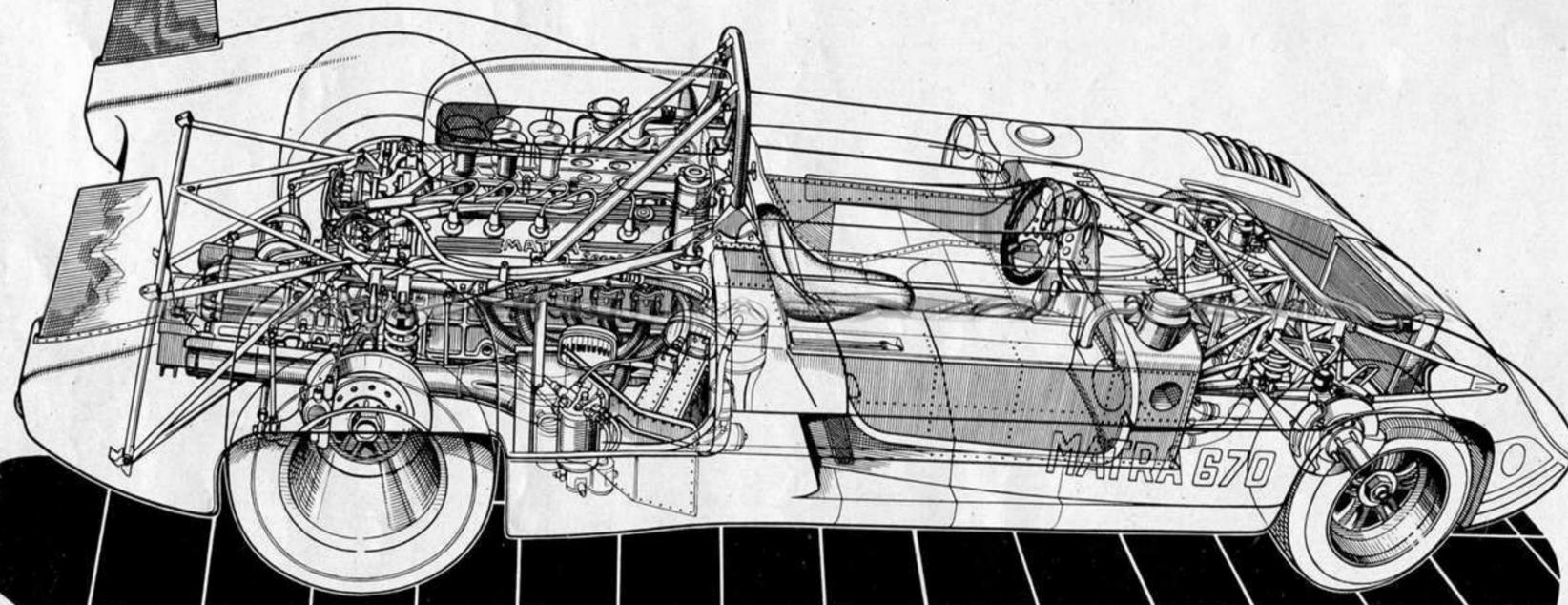


A destra, fra Larrousse e Pescarolo, vincitori della 24 Ore di Le Mans, vediamo la moglie di Beltoise, sorella di Cevert. Qui sotto, la Matra-Simca vincente. Al box francese c'erano due ingegneri della Porsche, a curare il cambio

## L'identi-kit della Matra-Simca 670

**MATRA-SIMCA MS 670 B**, monoscocca con motore portante. **CARROZZERIA** tipo spider in poliestere stratificato. **Passo** 2558, carreggiata anteriore 1525, posteriore 1500. **Peso** 675 kg. **MOTORE MS 72**, 12 cilindri a V di 60°, alesaggio 79,7, corsa 50. **Cilindrata** totale 2993 cmc. Distribuzione bialbero, alimentazione ad iniezione indiretta Lucas, accensione Ducellier elettronica con una candela per cilindro. Rap-

porto di compressione 11:1, **potenza** massima 450 CV, raffreddamento ad acqua, radiatore anteriore. **Frizione** bidisco a secco Borg & Beck, **cambio** Porsche tipo 1983, a 5 velocità + retromarcia. **Freni** a disco Girling non forati radialmente, posteriori interni. **Sospensioni** anteriore con triangoli sovrapposti, posteriore con bielletta superiore e bracci paralleli inferiori. **Ruote** anteriori 11 x 13, posteriori 17 x 13.



CONTINUAZ. DA PAG. 67

mi fari allo iodio quarzo, veramente meravigliosi.

Le provè ufficiali si sono svolte il mercoledì e il giovedì, la sera, ma Reutemann ed io abbiamo coperto soltanto circa 15 giri a testa il secondo giorno, per garantirci che il motore andasse bene per la corsa. In effetti, quando sono partito per iniziare la gara, stavo ancora addomesticandomi col circuito! Il venerdì c'è stata una riunione di tutta la squadra Ferrari, per discutere dei vari regolamenti (e a Le Mans ce ne sono molti!) in modo che nessuno di noi potesse inavvertitamente trasgredire qualche regola durante una fermata al box, oppure al via.

Quanto alle tattiche di squadra, tutto sommato non ce n'erano: come al solito, si lasciava più o meno libera ai piloti, se non che Merzario doveva essere quello che dava il ritmo, cioè scattare avanti a grande velocità e cercare di trascinare le Matra ad auto-distruggersi. Ironico a dirsi, la vettura di Merzario-Pace era destinata ad essere l'unica della squadra a portare a termine la gara.

Oggi a Le Mans si fa la partenza mobile, a due per due. Io in prova avevo segnato il quinto miglior tempo, che mi ha fruttato un posto in terza fila dietro le altre due Ferrari e due Matra, davanti alle Mirage. Prima della gara mi sono garantito di fare una buona colazione, dato che mi preparavo a una lunga tirata.

### La difficoltà di andar piano

Al via Merzario è ubbidientemente scattato al comando con Cévert, la «lepre» della Matra, che gli stava più o meno alle calcagna. Io mi sono trovato nel gruppo che seguiva con le Matra di Pescarolo-Larrousse e di Jabouille-Jausaud. Per un poco ci siamo alternati, nelle posizioni, anche se non è stato un vero e proprio duello. Cercavamo tutti disperatamente di non andare troppo forte con eccessivo anticipo.

Per dare un'idea del modo in cui ci si mantiene ai limiti prestabiliti a Le Mans, il punto di frenaggio per la curva di Mulsanne, se ce l'avessi messa tutta, sarebbe stato il cartello di 250 metri. Invece

sollevavo il piede al cartello dei 500 metri, lasciando che la vettura continuasse sulla spinta fino al cartello dei 300 metri, e frenando dopo. A metà del lungo rettilineo di Mulsanne a ogni giro sollevavo il piede, poi acceleravo di nuovo, dato che il tecnico della Ferrari aveva detto che sarebbe servito a tenere ben lubrificati i cilindri! In complesso si trattava di non sottoporre mai a troppo sforzo freni, pneumatici o motore, di non urtare mai i cordoli, di non uscire mai dalle curve con la coda ondeggiante. In realtà viene una terribile tentazione di buttarsi al massimo, ma ci si deve controllare e garantire per attenersi alle costanti e regolari velocità sul giro che si sono stabilite.

Sul rettilineo di Mulsanne raggiungevamo circa 320 orari, ma non sembrava una velocità particolarmente alta, a meno che la vettura non venisse investita dalla turbolenza provocata da un'altra. Le più veloci GT — le Daytona e le Carrera — giravano loro stesse a oltre 290 orari e alcuni fra i privati «minori» si comportavano veramente come se si trattasse di una gara indet-

ta da un club, urtando i terrapieni, salendo sui cordoli e spargendo sabbia e terra.

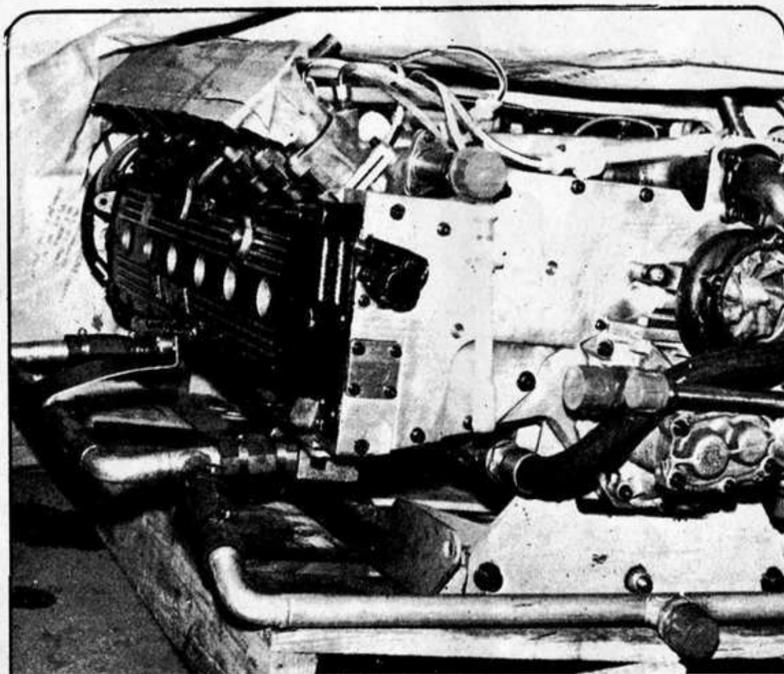
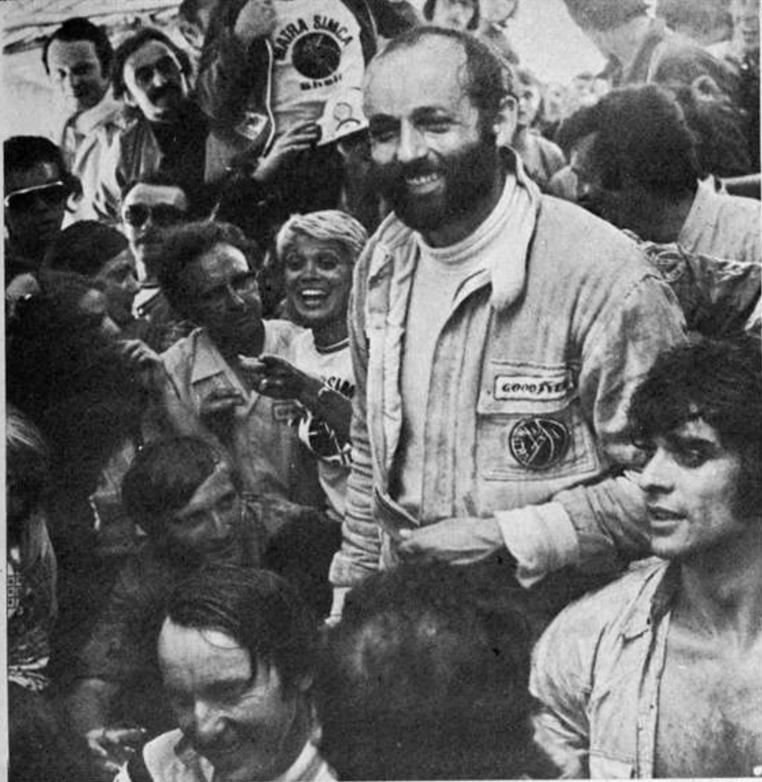
### Troppo presto in testa

La Ferrari copriva 15 giri — poco meno di un'ora di corsa — con un pieno di carburante e noi ne facevamo due per turno. Verso le 18 ho ceduto la guida a Carlos e alle 20 sono risalito in macchina. I problemi accusati dalle altre vetture significavano che adesso eravamo in seconda posizione, poi verso le 21 la Matra di testa, quella di Cévert-Beltoise, ha avuto un guasto e mi sono trovato al comando, alla mia prima partecipazione alla 24 Ore.

Ammessi che abbia pensato qualcosa, mi sono soltanto detto che era un brutto segno perché era troppo presto per essere al comando. Ho continuato a girare con lo stesso ritmo, rombando in mezzo all'oscurità, e la vettura andava come un orologio. Si sarebbe detto che nulla volesse causare guai, i pneumatici resistevano bene mentre le Matra avevano avuto drammatiche forature ad alta velocità sul



Sopra, Merzario con Colombo. Arturo, in prova a Le Mans, ha fatto in tutto solo 9 giri. A destra, in alto, le Daytona hanno vinto la Gran Turismo. In basso, Muller con la Porsche-Martini in controsterzo a Mulsanne



## Il boxer MATRA per il '74!

Riprendiamo da « Sport Moteur », di Bruxelles questa foto di un motore di cui nessuno aveva sentito parlare, fino a qualche tempo fa: il 12 cilindri Matra a bancate contrapposte. L'aspetto dell'unità è abbastanza rifinito, pur se alcune soluzioni hanno un carattere spiccatamente sperimentale. Questo non scioglie il dubbio relativamente alla destinazione di questo progetto: è un esperimento abbandonato o uno in fase di sviluppo?

Resta il fatto che anche la Matra, ora, possiede un boxer 12 cilindri della presumibile cilindrata di 3 litri, come Alfa, Ferrari e Tecno. E' evidente che i tecnici della casa francese non sono voluti rimanere indietro, pur possedendo un ottimo 12 V, neppure nella sperimentazione di questa soluzione, che ha tanti lati attraenti.

rettifilo di Mulsanne, e abbiamo sentito parlare di spaventosi testa-coda a oltre 300 orari, che sono continuati per mezzo chilometro. Per questo abbiamo cambiato i pneumatici abbastanza regolarmente, per precauzione.

Alle 22 ho finito il mio secondo turno e ho ceduto la guida a Carlos, andando poi dietro il box per mangiare e farmi fare un massaggio, oltre a mettermi una tuta pulita. Ho avuto a malapena il tempo di telefonare a Radio Luxembourg per dare un rapido resoconto agli ascoltatori e ormai era quasi mezzanotte e mi toccava ripartire per il mio turno.

Ho rilevato che mi concentravo meglio quando giravo a stretto contatto con un'altra vettura dalle analoghe prestazioni — ho girato a lungo con la Mirage di Hailwood — e le vetture più lente, non sempre troppo pronte a scansarsi, facevano stare all'erta. Tutto continuava a non fare prevedere guai, però io non volevo pensare alla possibilità di vincere, ben sapendo che non eravamo neanche a metà del cammino!

## Non c'è tempo per i rimpianti

Erano quasi le 2 quando sono arrivato per cedere la guida a Carlos. Ho deciso di andare a sdraiarmi in uno dei furgoni, ma mi ero appena appisolato quando l'ing. Colombo è entrato per svegliarmi. « Finito », mi ha informato. Mentre, mezzo assonnato, cercavo di capire ciò che aveva detto, ho visto Carlos alle sue spalle, mentre avrebbe dovuto essere in pista, e ho capito che la partita era chiusa. Mi sono sentito improvvisamente molto stanco. Sono salito in auto e sono tornato in albergo.

La domenica sera ero di nuovo a casa, a Maidenhead, accolto da una telefonata del Rondel Racing che mi voleva a Nivelles per provare, il martedì mattina presto, con la vettura di F. 2. Avevo appena avuto il tempo per consegnare il mio vestiario al lavasecco locale e rifare il bagaglio.

Questa è una delle cose consolanti: non si ha mai molto tempo per rammaricarsi di essersi ritirati in una gara, perché quella successiva ti è ormai già addosso!

t. s.

## I « tempi » da Parigi!

Tutte le informazioni relative allo svolgimento della 24 ore sono state « passate » ed elaborate da un sistema IBM, che ha permesso una diffusione rapida e veloce, oltre che precisa dei dati relativi alla gara.

Il cronometraggio ufficiale ha fornito al centro IBM, ogni ora, le informazioni relative al più recente passaggio di ogni vettura (numero di gara, numero dei giri compiuti, tempo dell'ultimo passaggio). Le informazioni sono state trasmesse per mezzo di terminali su linee telefoniche ad un elaboratore elettronico IBM installato a Parigi, che provvedeva immediatamente all'elaborazione e trasmetteva i risultati ai terminali installati in diversi punti del circuito, cioè stampatrici che hanno riprodotto i fogli per la direzione gara, la torre cronometristi e la tribuna stampa.

Un terminale video, installato in tribuna stampa, ha inoltre permesso la visualizzazione istantanea dei risultati stessi, fornendo altre utili informazioni quale lista dei ritiri, albo d'oro dei piloti presenti, schede tecniche delle vetture in gara.

L'intero sistema, collegato con un complesso IBM/360 modello 50 installato a Parigi, prevedeva vari sistemi di sicurezza: ad esempio, ogni dato dei cronometristi veniva automaticamente confermato dall'elaboratore per permettere ai cronometristi di verificare subito l'esattezza del dato.



CALIBRO 6 mm

ALLARME  
DIFESA  
PROTEZIONE  
**PISTOLA  
AUTOMATICA  
A 7 COLPI**

Splendido prodotto dell'industria delle armi. Caricatore e tiro automatici. I malviventi ed i teppisti fuggono. Autorizzato in casa e in macchina.

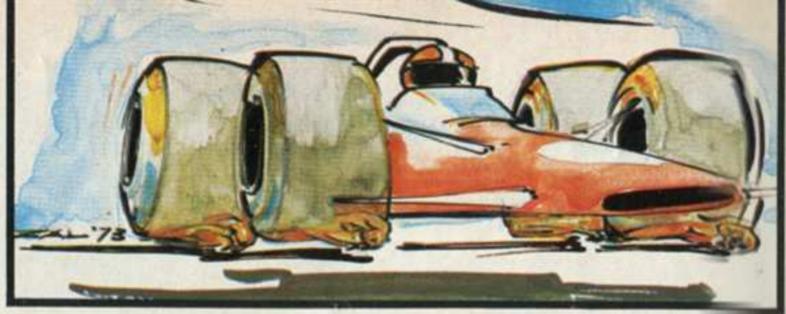
**TAGLIANDO DI ORDINAZIONE**  
da inviare a: **L.P. UNIVERSAL**  
Viale Abruzzi, 67 (21.131) MILANO

Modello in bronzo nero: L. 3.950 + L. 500 per 50 colpi e L. 450 per spese di spedizione = L. 4.900.

Modello di lusso, cromatura fine: L. 4.990 + L. 500 per 50 colpi e L. 450 per spese di spedizione = L. 5.940.

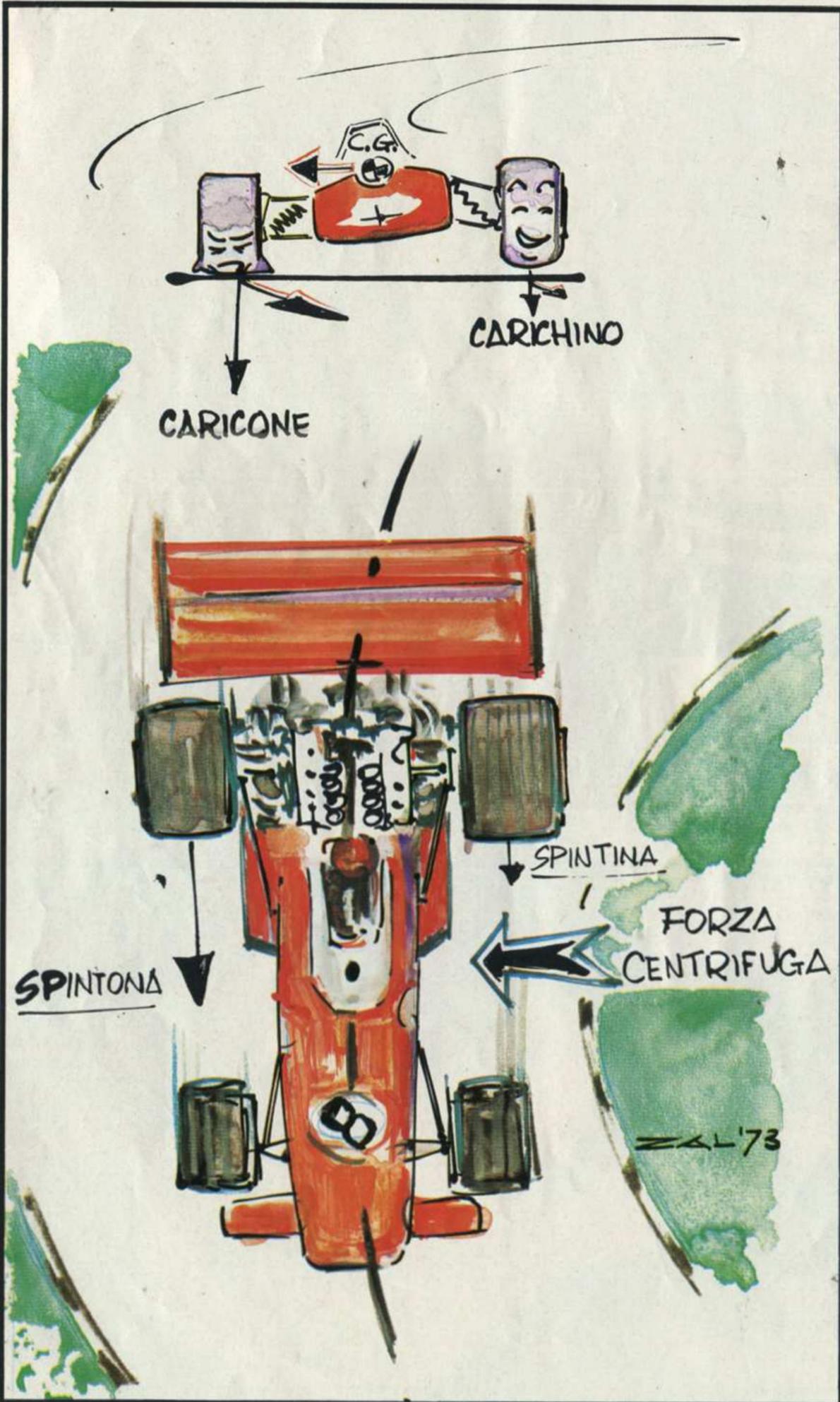
Indicare con una crocetta la vostra scelta e sottolineare la forma di pagamento preferita: assegno, vaglia o contrassegno (+ L. 350).

NOME .....  
INDIRIZZO .....  
COD. POST. ....



I pneumatici in curva sono costretti a « lavorare » con vigore proporzionale alla velocità con cui affrontano la traiettoria. Sotto, la ruota motrice esterna spinge assai di più di quella interna: l'aderenza è proporzionale al carico applicato

# 'sti cavalli



# li mettia



Nelle foto, esempi di lavoro. A sinistra il salto a Montecarlo ha fatto perdere aderenza alla JPS di Fittipaldi. Sotto, la BRM-Marlboro di Lauda alza molto la ruota interna: segno anche di barre di rollio molto dure



# mo per terra?

**N**ella precedente chiacchierata di questa serie, osservavamo che la funzione degli ammortizzatori si spingeva ben oltre la speme di un confortevole scarrozzamento. Inoltre, i casi della vita sono tanti mai che prendendo — ad esempio — quello del dragster fumigante di combuste gomme, l'utilità di una sospensione è quanto mai discutibile. Tutto questo senza aver fatto ancora il più labile accenno a ciò che si suol definire alquanto all'ingrosso come «tenuta di strada», i cui ingredienti principali potrebbero essere, per cominciare, la distribuzione dei pesi, il trasfe-

# 'sti cavalli li mettiamo per terra?

CONTINUAZ. DA PAGINA 79

rimento dinamico dei carichi, l'ubicazione del baricentro, i centri di rollio, la «geometria» dei due treni, il coricamento laterale e, perché no, gli abusatissimi sovrasterzo e sotto-sterzo.

L'argomento è interessante nonché attuale, se consideriamo le nere gramaglie in cui si agitano i progettisti di alcune fra le più chiacchierate vetture di formula dalle quali, specie in casa nostra, si attendono risultati leggendari.

In definitiva, se ci trovassimo di punto in bianco a dover sostituire un Team Manager di quelli che ogni lunedì ci divertiamo a far oggetto di ludibrio, quale sarebbe il nostro contributo alla spelatura della proverbiale gatta?

Conveniamo fra noi che, forse, sarebbe il caso di familiarizzarsi alcun poco su certi concetti che ci permettano, se non altro, di fissare le idee. Prima di tutto, cerchiamo di descrivere, (nos quoque...) il comportamento dinamico di un veicolo, sorpreso in vorticoso e curvilineo. Nessuno ci garantisce che, putacaso, le ruote del nostro veicolo artigliano trasversalmente il manto stradale né più né meno che per gli stessi chili di forza esercitati simultaneamente dal treno posteriore.

## Muso o coda centrifugati

Essendoci una differenza tra i poteri direzionali dei due treni, diviene logico il fatto che uno dei due estremi, muso o coda, venga centrifugato in curva più di quanto accada all'estremo opposto.

L'entità di tale spostamento all'esterno può spaziare dal «quasi-invisibile» al «sufficiente-per-uscir-di-strada». Nel secondo caso, anche l'estremo non interessato finirà usualmente per seguire la buona o cattiva sorte di suo fratello, al quale è rigidamente vincolato.

Capita a chi guida di ritrovarsi in mano un volante, con l'uso oculato del quale si compensano entro certi limiti le diverse entità di slittamento laterale fra capo e coda.

Tuttavia non sarà male tener presente che i termini liturgici «sovrasterzo» e «sotto-sterzo» si riferiscono al comportamento intrinseco del solo veicolo, SENZA tener conto dell'agitata membra di chi lo conduce e/o ne è condotto.

Abbiamo bell'e capito, a questo punto, che l'ideale in fatto di veicoli beneducati sarebbe quello munito di quattro ruote uguali, all'identica pressione di gonfiamento, ciascuna caricata col 25 per cento esatto del peso totale. Baricentro dell'assieme, un punto situato all'altezza del suolo e relazioni angolari fra le ruote continuamente costanti, cosa che esclude a priori l'esistenza di

una sospensione elastica di alcun genere ma dà in compenso la certezza di avere in eterno le ruote perpendicolari al suolo.

Altrettanto sacrilega sarebbe l'idea di applicare ad alcun degli assi, villane coppie motrici o frenanti capacissime, salvognuno, di peggiorare il coefficiente di aderenza fra battistrada e asfalto nei punti di impronta a terra.

Il discorso è scherzoso, ma c'è del vero in briciole: ragionando per assurdo abbiamo messo a fuoco — e questo rimane valido — che tutte le caratteristiche vitali di un veicolo vengono stabilite col pensiero rivolto a un unico elemento dell'assieme: i pneumatici.

## Un angolo chiamato «slip»

In marina da guerra, un qualsiasi cannoniere vi darà, serio serio, la sua definizione di una corazzata: «Un complesso di congegni al SERVIZIO delle artiglierie». Qui siamo un po' nelle stesse condizioni se ammettiamo, come è giusto che in rettilineo, in curva o in frenata, il contatto fra veicolo e suolo avviene attraverso le gomme. Per diretta conseguenza, dove vanno le gomme...

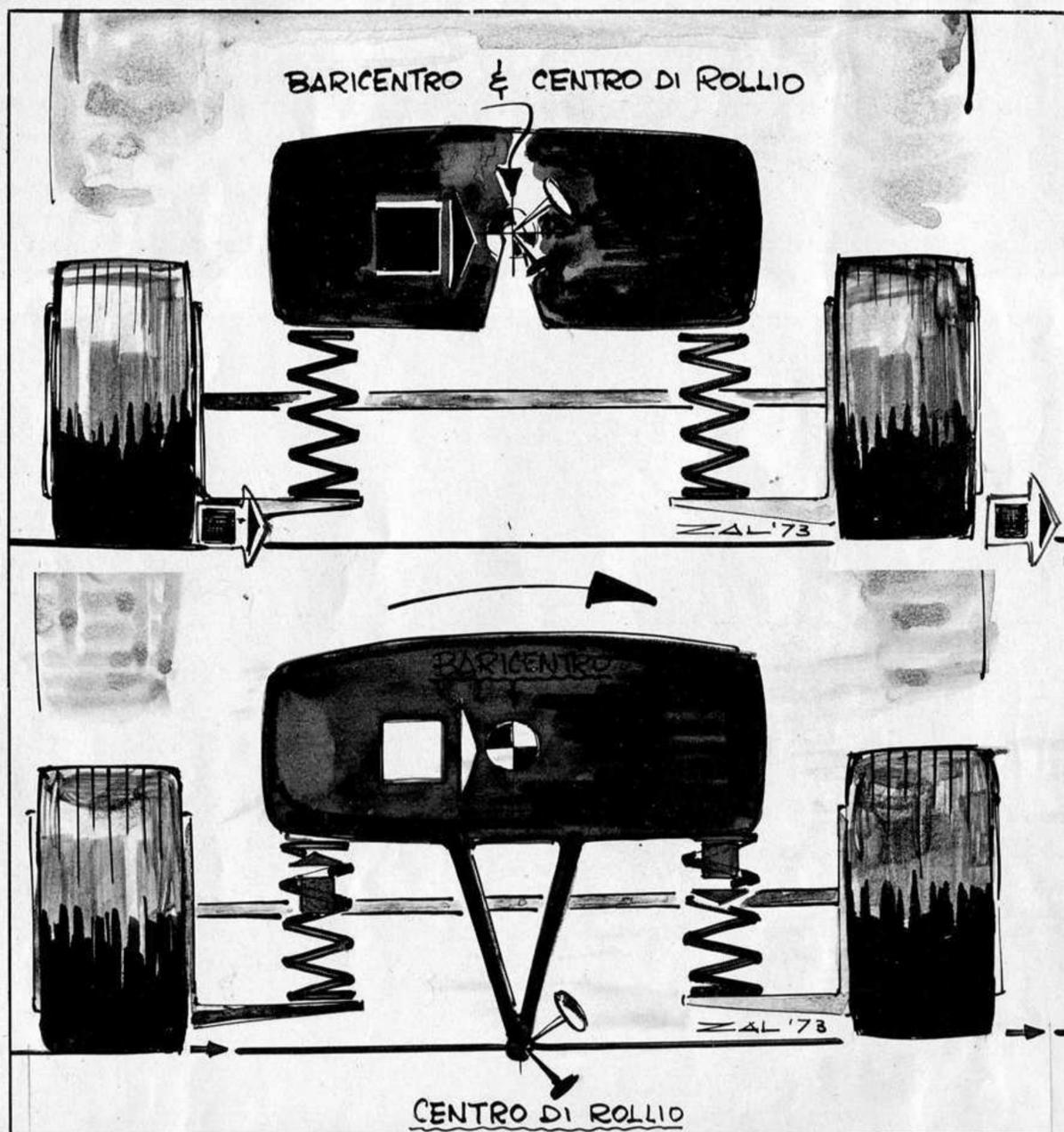
Giusto, dove vanno le gomme? Beh, non sempre — certo — nella direzione del loro piano mediano, visto che esiste il ben noto angolo di deriva, o «slip angle», per gli anglofili. Detto angolo è dato dalla differenza fra la direzione in cui la ruota punta col suo piano di simmetria e la direzione in cui il veicolo si dirige in effetti.

Su questo angolo possono influire, come si intuisce, la forma e l'area della impronta a terra, a sua volta definita dal carico, (statico e dinamico) generato da fattori già sentiti dire: distribuzione dei pesi, baricentro, centri di rollio, geometria di sospensione e parenti tutti.

A parte i consumi di benzina e l'eventuale dieta punti del pilota, il solo caso in cui un progettista può cercar di realizzare ciò che ritiene eccelso in fatto di ripartizione anteriore/posteriore dei pesi, è quello della monoposto. Al contrario, le berline familiari passano continuamente attraverso la smisurata gamma di condizioni operative che va dal caso in cui si ha da solo alla guida il più leggero della famiglia, a quello della partenza armi e bagagli per il fine-settimana, reso vieppiù aleatorio dai capricci del nonno che non si sa mai se ci vuole venire.

Chiaro che la guida al limite, in queste ultime circostanze, potrà beneficiare fino a un certo punto del rispetto di un previsto 57%-43% con prevalenza di carico al retrotreno.

E veniamo al coricamento in appoggio, frequente soggetto di argomentazioni e spigolature da queste colonne. Iscri-



viamoci col pensiero in un curvone da 2G e osserviamo il notevole alleggerimento delle sospensioni interne alla curva, a scapito temporaneo delle povere esterne sulle quali insiste spietata la coppia di ribaltamento. Quante mai volte, sulle foto di AUTOSPRINT, avrete visto GTA in Parabolica con l'anteriore destra in cielo o 128 nello stesso punto con la posteriore (sempre destra) in guisa di cagnolin che minge?

Poiché detto stato di cose coinvolge com'è giusto anche le ruote motrici, avremo una di queste spiaccicata a terra quasi a correre sul labbro del cerchio mentre l'altra è sul punto di spiccare gioiosi balzelloni, distintamente avvertibili nel caso particolare dell'assale rigido o «lix axle», (sempre per la gioia dei patiti di Albione).

Vogliamo ammettere che, in queste condizioni, anche la trazione sarà largamente ineguale sui due lati della carrozzella? Certamente, ogni sforzo per limitare l'entità del coricamento laterale sarà altamente commendevole agli effetti di una miglior tenuta in curva, per il semplice fatto che al minor trasferimento di peso da destra a sinistra (e viceversa) corrisponderà un

miglior equilibrio tra le spinte gemelle applicate al curvibile dalle ruote addette alla locomozione.

I mezzi a nostra disposizione per evitare alla bagnarola inverosimili stravacchi sono: un centro di gravità abbassato per quanto possibile; l'altezza dei centri di rollio e relativa differenza fra altezze anteriore e posteriore. A questo proposito, essendo invecchiata nell'animo di certuni questa non solamente erronea, ma sciocca e superstiziosa opinione, che tanto più basso il centro di rollio tanto minore fusse il rollio medesimo, sarà bene osservare che è vero il contrario.

## Gli esotici poteri della mescola

Altri fattori incidenti saranno il tipo di sospensione, già accennato fra le righe, e gli esoterici poteri della mescola ossia la sua capacità di rimanere appiccicata al terreno, obliqua e tetragona ai voleri della forza centrifuga.

Una cancherosa migragna connessa con l'impenetrabilità dei corpi impedisce nei casi pratici di deporre il baricentro sulla sede stradale, ossia ad altezza zero e, già che ci

siamo, a mezzavia esatta fra i due assali. Detto punto finisce sempre seppellito da qualche parte entro la massa della vettura e sempre più alto di quanto si vorrebbe: da qui gli inconvenienti già descritti in fatto di rollio.

Se poi la distribuzione dei pesi è talmente asimmetrica da spostare lateralmente il baricentro al di fuori della linea mediana, avremo un miglioramento di tenuta cui si fa o si faceva buon uso a Indianapolis e che si continua a sfruttare ben bene sulle dirt tracks americane, vere antologie del girotondo.

In contrapposto al centro di gravità, unico e singolo punto che sta di casa non troppo lontano dal centro di volume della bagnarola, tenderemo adesso, con volenterosa favella, di definire (cosa già diversa dal già menzionato centro di rollio. Potremmo cavarcela con pochi danni sentenziando che trattasi del punto teorico attorno al quale ruota, rollando, una sezione trasversale del veicolo.

Ma poiché quest'ultimo, tridimensionale com'è, ruoterà se mai attorno a un asse, non ci rimane che immaginare le due sezioni trasverse comprendenti avantreno e retro-

Nei disegni a sinistra, vediamo due ipotesi di posizionamento del centro di rollio. Sopra, esso coincide con il centro di gravità e gli effetti della forza centrifuga avranno un braccio uguale a zero. Quindi, nessun rollio del corpo vettura e tutto l'incarico passa ai pneumatici. Sotto, con centro di rollio a terra, la « coppia » è elevata, con deformazione degli elementi elastici della sospensione e poco lavoro del battistrada in senso laterale

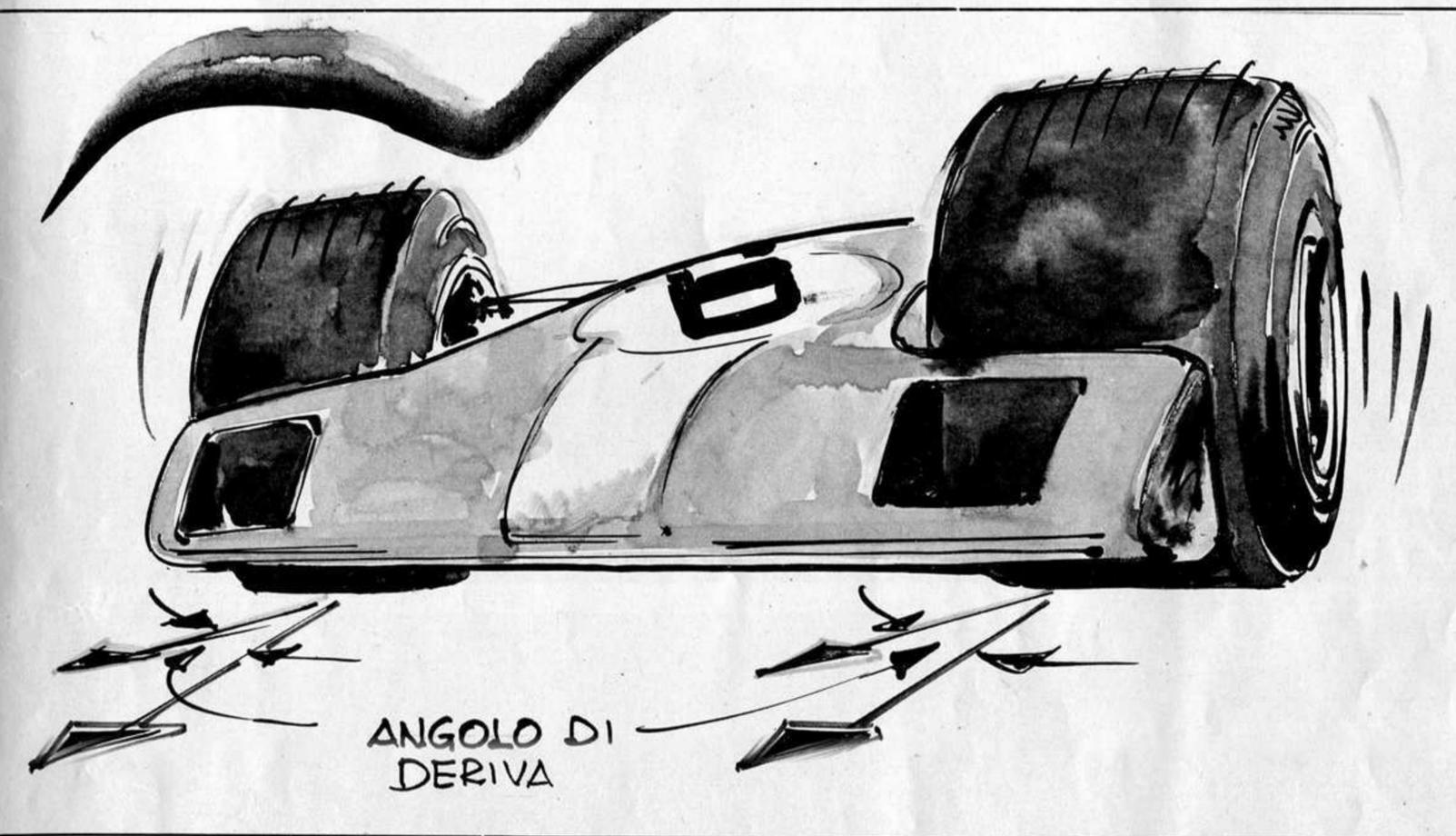
Qui sotto, dato che i pneumatici hanno una certa flessibilità, quando si percorre una curva dobbiamo mettere in bilancio una certa deformazione dei fianchi e del battistrada. Non un vero e proprio slittamento, ma una « svergolatura » del punto di contatto con il terreno. La direzione di rotolamento non coinciderà con la traccia al suolo del piano mediano, ma formerà con esso un angolo chiamato « angolo di deriva »

in quanto si ha un certo vincolo fra ruote opposte, ma non si può avere tutto a questo mondo. In funzione di questo fatto, occorre comunque guardarsi dalle barre antirollio troppo dure, con le quali si rischia di ritornare verso l'assale rigido e relativo peggioramento della tenuta laterale: risultato alquanto diverso da quello che in origine ci si era proposti. Queste barre, dette anche stabilizzatrici, costituiscono inoltre un efficace mezzo a disposizione del telaista per intervenire sulle caratteristiche di comportamento della vettura. Volendo ad esempio aumentare il sovrasterzo, si potrà indurire la barra al retrotreno avvicinando alla barra stessa gli attacchi delle astine di collegamento (o montandone una più rigida) o compiere le operazioni inverse sul treno posteriore. Se pensate che, desiderando invece un po' più di sottosterzo, basti procedere al contrario di quanto appena detto, avete perfettamente ragione: si tratterà infatti di « indurire » all'avantreno e/o « ammorbidire » all'opposta ed anteriore estremità.

Già che siamo in tema di interventi per la messa a punto, possiamo aggiungere qualche altro spicciolo di esperienza pistaia, a beneficio dei pochi non perfettamente informati in proposito. Agli altri chiediamo venia. Sempre se desideriamo dal nostro biroccio una più decisa tendenza al sovrasterzo, potremo aumentare di qualche decimo la pressione alle gomme anteriori, o abbassare quella esistente nelle posteriori; per il sottosterzo, vedi caso il contrario. Disponendo di più gommature, maggiori sezioni all'avantreno e minori al retrotreno aumenteranno il sovrasterzo ecc. ecc. Operando sui camberaggi, il solito maggior sovrasterzo si avrà aumentando il « negativo » all'avantreno e « positivando » il didietro. Se preferiamo intervenire sulle molle, aridecchite più sovrasterzo con molle più morbide inserite nella sospensione anteriore e/o molle più dure al retrotreno. Visto che anche l'alettone, con la sua mania di schiacciare pazzamente la posteriore sospensione influisce dinamicamente sulla ripartizione longitudinale dei pesi, possiamo ricercare il sovrasterzo diminuendo la relativa incidenza o il sottosterzo con inversa procedura.

E infine, ammesso che ci piaccia il drastico, potremo anche darci da fare con le carreggiate, attesoché il maggior sovrasterzo può anche dipendere da un maggior scartamento delle ruote anteriori rispetto a quello che separa le ruote dedrio. Sempre valido il contrario, qualora la nostra felicità dovesse dipendere da una vettura sottosterzante come un aratro.

g. o.



treno e, per i relativi centri di rollio, far passare, appunto, un asse longitudinale, utilissimo per fissare le idee e per rollarci attorno. Posteriormente troveremo, nella maggioranza dei casi, un centro di rollio la cui altezza sul piano stradale è maggiore di quanto accade nei quarti anteriori. Cosicché il nostro asse, in vista laterale si presenterà in « discesa » verso l'avantreno e le altezze dei centri rispetto al suolo potrebbero essere rispettivamente 9 e 12 centimetri, o giù di lì.

Le teorie degli ultimi anni hanno visto la tendenza ad abbassare i C.R. anche se la questione rimane abbastanza controversa e non esistono criteri codificati ad uso della massaia.

L'indovinalagrillo maggiore sta nel discernere fra le promesse dei centri bassi, (diconsi ridotte deflessioni laterali delle ruote MA con maggior dondolio del biroccio) e la tentazione dei centri alti (con riduzione del coricamento e ruote spietatamente trascinata per le terre).

Si può tentar di spiegare la storia dei carichi laterali crescenti in funzione di quanto elevati siano i C.R., osservando che i sullodati si suppongono sempre sottostanti al baricen-

tro. Apparecchiando poi un comodo caso limite, nessuno ci proibisce di immaginare un asse di rollio che comprenda il baricentro stesso: il che equivale a eliminare il braccio nella coppia di coricamento, che pertanto varrà zero agli effetti del rollio.

### Lo sciopero della sospensione

Ma ciò non toglie che la forza centrifuga, possente e fiera eserciti l'arte sua sul veicolo che, pur virando ineffabile e ritto in piedi, manifesterà al termometro un gran brucior di battistrada.

Se, infine, il nostro asse di rollio lo precipitiamo al suolo, ecco che tutta quanta l'altezza baricentrica farà da braccio alla coppia di coricamento laterale, con effetti barcaioli sull'assetto in curva, ma più salutarie condizioni di lavoro per ruote ed annessi.

In definitiva, è possibile ottenere comportamenti abbastanza simili sia con C.R. alti che bassi; tuttavia, nel caso delle minori altezze, sembrano sussistere minori controindicazioni, per quanto essi consentano un maggior rollio del corpo vettura. Innalzando i

C.R., tale rollio diminuisce ma si avrà un maggior consumo per il conseguente aumento di deriva; e importantissima, agli effetti di una scelta definitiva, sarà naturalmente l'architettura delle sospensioni.

Gradiscono un assaggio? Avrete senz'altro inciampato qualche volta nelle concioni di qualche Archimede Pitagorico dalle quali si evinceva l'ovvietà di una sospensione « a bracci disuguali ». Ovvio un accidente, perché se i bracci fossero uguali nonché paralleli, l'assieme ruota/bracci costituirebbe un bel parallelogramma capace di mantenere la ruota sempre diritta e senza variazioni di camber per tutto l'arco di scuotimento. Alt: abbiamo detto arco. Il che significa che la ruota considerata non va su e giù come in ascensore, ma zigzaga anche lateralmente ogni qualvolta avvegnaché essa proceda a balzelloni.

Ecco, pertanto, l'utilità dei bracci disuguali coi quali si cerca di far sì che la ruota, divincolandosi opportunamente, eviti che nel corso dello scuotimento l'impronta a terra dia segni evidenti di etilismo acuto. Più facile trovare bracci uguali, o quasi, nelle macchine inventate per la corsa. Qui il problema non con-

siste nel fare sessantamila km con un treno di gomme e non conviene, oltretutto, obliare che, a 2500 e passa giri/min, ogni ruota diviene un giroscopio con tutte le sue idee da bastian contrario nei confronti dei disturbatori di giramenti. Si potrebbe, senza tanto da ridere, arrivare ad uno sciopero della sospensione interessata, dovuto al fatto che il piano di simmetria della ruota si rifiuta (inerzialmente gnuccho) di variare il suo orientamento nello spazio.

### La « mania » dell'alettone

Sappiamo che la tenuta in curva va di pari passo con la durezza della sospensione, ma questo non ci deve far dimenticare che esistono dei limiti fisici, sopportabili da parte di chi guida. Arrivati quindi a un certo punto, si preferisce non indurire ulteriormente, ma collegare le ruote opposte mediante barre elastiche sollecitate a torsione ogni volta che il rollio tende ad inclinare lateralmente il telaio rispetto al suolo.

Peccato che, nel caso delle ruote indipendenti, l'assieme non risulti più del tutto tale