

13 anni dopo

Se ce lo permettete, siamo in festa! Una festa del tutto particolare, che non ha alcun appiglio con solennità nazionali o religiose, ma che è riservata ad una ristretta cerchia di persone, ad un piccolo mondo attivo che settimanalmente sale alla ribalta con la sua creatura prediletta.

E' questo mondo quello di AUTOSPRINT, nato nell'ormai lontano 1961 e che, oggi, 16 settembre 1973, festeggia l'uscita del suo cinquecentesimo numero settimanale. Ecco perché siamo in festa, ecco perché questa festa, della quale dovremmo gioire soltanto noi noti e oscuri facitori della pubblicazione, desideriamo dividerla con tutti i nostri lettori presenti e passati, con tutti coloro, cioè, che sempre ci hanno mostrato il segno del loro gradimento acquistandoci in edicola, scrivendoci, telefonandoci, venendoci a trovare in sede.

AUTOSPRINT 500 troverete scritto nella testata del settimanale invece che il rituale n. 38 anno 1973, AUTOSPRINT 500 un nome che verrà translato anche alla corsa per vetture sport che nella giornata del 16 settembre avrà avuto il suo svolgimento nell'incantevole e perfetto autodromo di Imola. 500 fatiche, 500 attese, 500 risultati sempre uno migliore dell'altro che stanno a significare il successo ottenuto da questa pubblicazione nata così, quasi per scherzo, dalla mente generosa dell'appassionata **RENATA ANSELMO**.

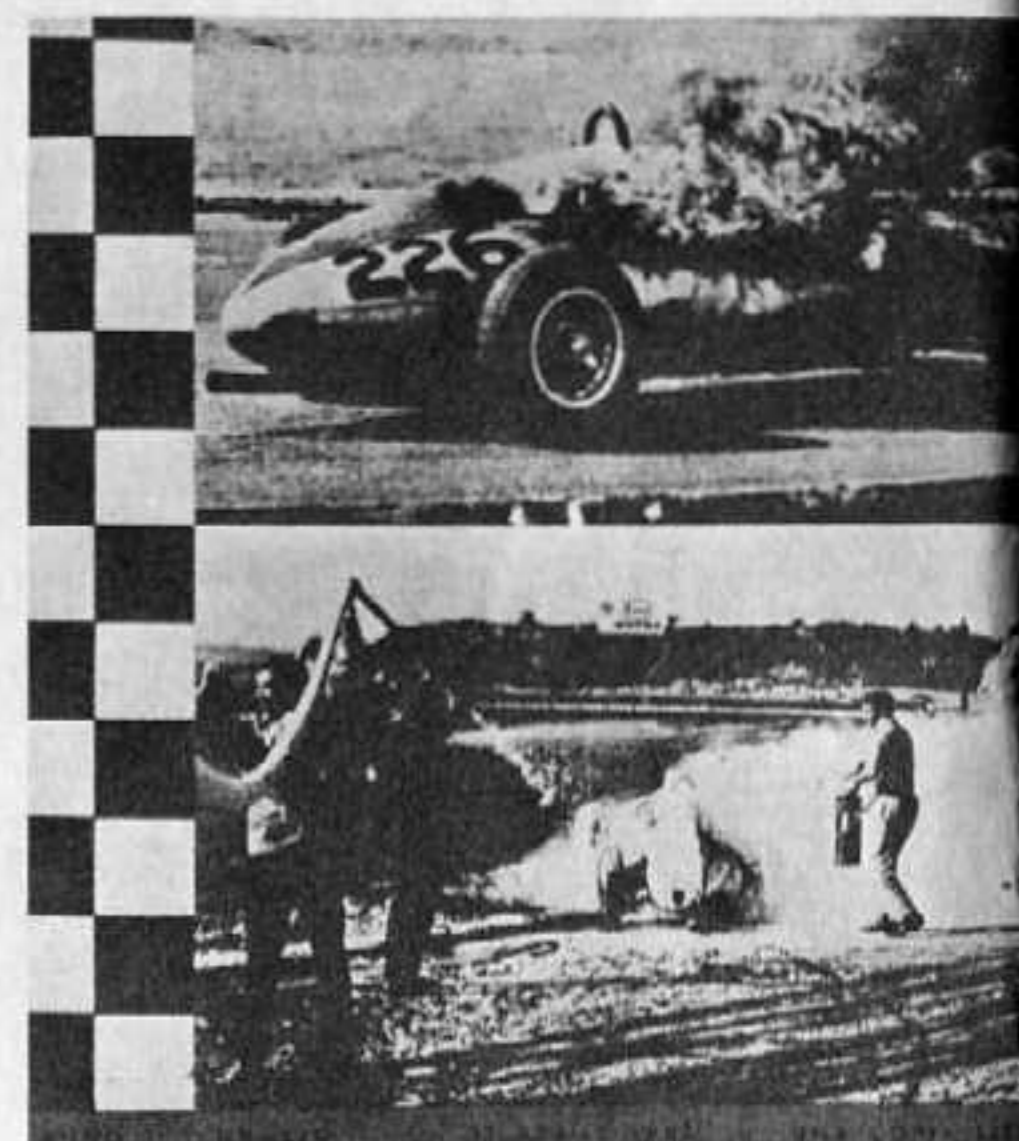
Anche allora si era in settembre, un settembre particolarmente triste per le corse automobilistiche verso il quale si gridava il crucifige in seguito alla tragedia di Von Trips a Monza. Ma Renata Anselmo, della quale ancora oggi rimpiangiamo l'immaturo scomparsa, era una ragazza coraggiosa che aveva l'automobile nel sangue e che non sopportava la calunniosa campagna scatenata contro lo sport del volante. Ci ripetiamo, è vero, ma questa

AUTOSPRINT 500

Come abbiamo raggiunto il 500° numero

1961	1. numero a ciclostile: 1 settembre 1961	1
	da settembre a dicembre altri numeri a ciclostile	7
1962	numeri a stampa, quindicinali	24
1963	numeri a stampa, quattordicinali	25
1964	numeri a stampa, quattordicinali	25
1965	numeri a stampa, quattordicinali	25
1966	numeri a stampa, settimanali	50
1967	numeri a stampa, settimanali	50
1968	numeri a stampa, settimanali	50
1969	numeri a stampa, settimanali	50
1970	numeri a stampa, settimanali	50
1971	numeri a stampa, settimanali	50
1972	numeri a stampa, settimanali	50
1973	numeri a stampa, settimanali (fino al 10 settembre)	36
		493
	più, numeri speciali per manifestazioni straordinarie	6
1973	numeri del 17 settembre 1973	1

AUTOSPRINT 500



RASSEGNA QUINDICINALE DI AUTOMOBILISMO SPORTIVO

AUTOSPRINT

Ecco le prime avvisaglie di quella che sarà, poi, la nostra battaglia per la sicurezza nelle corse. Copertina n. 5, anno II, del 25 aprile (in alto): il pilota Castellano che, con la schiuma, cerca di spegnere l'incendio della sua F. Junior. In basso: esattamente due numeri dopo si comincia a delineare la nostra caratteristica testata

AUTOSPRINT

RASSEGNA QUINDICINALE DI AUTOMOBILISMO SPORTIVO



AUTO SPRI NT

UNA ANTEPRIMA MONDIALE

LA FERRARI CHE CORRE AL NÜRBURGRING

LA RIVISTA QUATTORDICINALE DI AUTOMOBILISMO SPORTIVO

ANNO 11 - NUMERO 10 - AGOSTO 1963 - UNA COPPIA LINE 200



Nella foto che ritrae il grande Jim Clark (sopra) alla partenza del G.P. d'Inghilterra del 1962 l'idea della « testata » definitiva subisce un ulteriore perfezionamento. Sotto, invece, e siamo nel dicembre 1964, i primi accenni dello spirito battagliero che sempre animerà AUTOSPRINT.

Quell'anno si operò una svolta definitiva nei metodi della CSAI

ragazza che tutto sapeva, che tutti conosceva nel mondo dell'automobile, ebbe il coraggio di impiegare i propri risparmi per dare alle stampe un piccolo, modesto giornale di automobilismo, tirato nella maggior parte a ciclostile, al fine di confortare i « minori » di quello sport che forse più degli altri avrebbero subito le conseguenze del fatto abbattutosi su Monza.

Era un tentativo che sembrava dovesse cadere nel vuoto perché non sostenuto da quella piattaforma economica così indispensabile per ogni giornale. Un tentativo che non avrebbe avuto seguito, specie in una città austera come Torino, ma che trovò invece entusiastici sostenitori fra i piloti bolognesi che, come Renata, credevano in questo sport. Così quel numero « occasionale » che pur tuttavia nutriva tanta speranza, entrò fra le « testate » con uscita quindicinale, proponendosi come organo d'informazione a tutta quella larga massa di piloti-gentlemen che difficilmente, con le loro corse e la loro passione, trovavano posto nei grandi fogli o nei giornali specializzati.

Uscirono così altri sette numeri a ciclostile e si giunse alla fine dell'anno 1961. Si imponeva allora una decisione ancora più coraggiosa visto che con quella veste il giornale non avrebbe potuto continuare. Era necessario trasformare la pubblicazione, darle una vera veste editoriale, un posto definitivo fra la stampa specializzata. LUCIANO CONTI, che a quell'epoca era un pilota-gentleman, fu contagiato dall'entusiasmo degli amici e dal favore con il quale era stata accolta la ben ristretta pubblicazione ciclostilata; operò decisamente, fece di AUTOSPRINT un vero giornale e, rimasto solo a sostenerne le spese, chiamò alla direzione del quattordicinale SEVERO BOSCHI, mentre le « firme » andavano via, via aumentando di numero e di importanza.

Tre anni di attività indefessa, ospiti come clienti in una tipografia di limitate possibilità, poi

con l'arrivo di ADOLFO ROSSONI (Boschi chiamato ad altri incarichi aveva dovuto abbandonare la rivista) un deciso balzo in avanti. Era nata l'Editoriale IL BORGO e alla piccola macchina che sino ad allora aveva stampato il giornale, ben presto se ne aggiunsero altre, che sempre aumentavano con il progredire del successo della pubblicazione. Con le macchine « cresceva il numero dei dipendenti, dei tipografi. La garibaldina iniziativa giornalistica prendeva il volo, — ha avuto modo di scrivere il nostro direttore Sabbatini — cominciavano le prime battaglie, le prime polemiche, per una valorizzazione e una attivazione del nostro sport vittima troppo spesso anche di pastole burocratiche. Si cominciava a delineare un traguardo: quello del settimanale ».

Il successo di AUTOSPRINT aumentava, da ogni parte giungevano suggerimenti, richieste, consigli, tutti, però, con il medesimo obiettivo: fare sì che AUTOSPRINT divenisse settimanale e che la sua data d'uscita fosse il lunedì. Anche Enzo Ferrari, finalmente entusiasta di avere trovato qualcuno che come lui credeva nella funzione dello sport automobilistico e in un giornale che trattasse esclusivamente tale materia, premeva su Conti per la trasformazione, proprio quando il nostro editore stava modellando quell'idea. Uscire il lunedì e settimanalmente richiedeva una radicale trasformazione nei tempi di lavorazione, nella ricezione delle notizie, nella creazione di un corpo redazionale e di uno staff tipografico che credesse nell'idea e, non lesinando in sacrifici personali, sapesse realizzarla. Fu proprio all'inizio del 1966 che Adolfo Rossoni chiamò a Bologna MARCELLO SABBATINI, e l'iniziativa prese il via.

Vi furono sorrisi di sufficienza, critiche, preconizzazioni di

CONTINUA A PAGINA 10

AUTO SPRI NT

ANNO 11 - NUMERO 10 - AGOSTO 1963 - UNA COPPIA LINE 200

21

quattordicinale di automobilismo sportivo



ITALIA - U.R.S.S. A MONZA



22 ottobre 1965, a Monza si incontrano Italia e URSS in un meeting misto: turismo preparato, moto e F. 3. Vittoria italiana a tutti i livelli e AUTOSPRINT (foto sopra) riporta fedelmente l'avvenimento. Poi, il nostro giornale compie un passo avanti ed esce il lunedì stampato in rotativa: un buon auspicio per la vittoria di Scarfiotti a Monza (sotto)



AUTO SPRI NT

ANNO 11 - NUMERO 10 - AGOSTO 1963 - UNA COPPIA LINE 200

settimanale di automobilismo

NUMERO 37

Giorno di gloria per Lulu Scarfiotti

Catenaccio
FERRARI
e 13 anni dopo
(Ascari)
un pilota
italiano
vince a Monza

Buongiorno ITALIA!



AUTO SPRINT 500

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

crisi perché stampare un giornale che arrivasse nelle edicole di Bologna nelle prime ore del lunedì e al massimo nelle prime ore del giorno successivo in tutta Italia, fu definita chimera. Ma editore e corpo redazionale superarono tutte le difficoltà e dal primo gennaio AUTOSPRINT apparve in edizione settimanale, pur conservando il formato abituale. In occasione del Gran Premio d'Italia di quell'anno AUTOSPRINT subì un'ulteriore trasformazione, uscendo stampato in rotativa, formato « tabloid », sempre per anticipare i tempi di stampa e di apparizione in edicola. Nonostante le proteste di larga massa di lettori, ancorati alla tradizione e alla bellezza e nitidezza della stampa in macchina piana, il successo del giornale, che giungeva con tre giorni d'anticipo sui confratelli e che prendeva il posto dei quotidiani sempre così parchi di notizie automobilistiche, fu addirittura travolgente e la tiratura giunse a limiti quasi incredibili.

E finalmente si giunse alla penultima tappa — l'ultima è quella che si riferisce alla «DOMENICA SPRINT» stampato in rotativa, mentre il resto del giornale è stampato in offset — a quella che doveva dare un volto definitivo alla nostra rivista. Nuove macchine, in bianco e



nero e a colori, collegamenti rapidi a mezzo telex con tutto il mondo, nuove linotype hanno reso possibile questa definitiva trasformazione.

E qui è doveroso riportare le parole del nostro Direttore perché nessuno meglio di lui, che ha vissuto le ore determinanti di quell'epoca, può adeguatamente scriverne in proposito.

«Sempre in occasione del G.P. d'Italia F. 1 del settembre 1967, AUTOSPRINT poté affrontare il nuovo scatto tecnico. Antonio Soleschi che da grafico del giornale era diventato il direttore tecnico della nostra nuova tipografia, ci garantì che il giornale avrebbe potuto continuare a uscire per la mattina del lunedì pure realizzandolo a colori e in offset. Le notti delle lunghe domeniche al bancone della tipografia, il sacrificio dei redattori e dei tipografi, legati al giornale da un rapporto passionale oltre che di lavoro, il coraggio e la determinazione di un editore che aveva scoperto la passione della carta stampata passo passo con la crescita di AUTOSPRINT, fecero il miracolo definitivo. AUTOSPRINT vide salire il suo prestigio, ma vide soprattutto salire le cifre delle sue vendite. Difficile diventava tener dietro all'aumento della tiratura. Caso raro i lettori protestavano (e protestano

ancora) perché trovano le edicole sguarnite. Ma, credeteci, è la nostra organizzazione che senza presunzioni cresce solo col crescere del giornale. Non piace al nostro editore e a noi azzardare passi ingiustificati. Ma è anche questo che ci conforta nel successo di questi anni. L'aver trovato la collocazione di AUTOSPRINT senza pretenziosi atteggiamenti. Avere trovato la comprensione e l'affetto dei lettori per quello che ci sentiamo sempre di dire, onestamente, senza remore, ad amici e nemici. Perché tutti ormai credo abbiano capito che le battaglie, i commenti, le critiche di AUTOSPRINT non sono mai preconcette; magari sbagliate, perché tutti sbagliano, ma mai preconcette».

Così di anno in anno, di trasformazione in trasformazione, di numero in numero AUTOSPRINT è arrivato a 500. Ma noi che siamo in festa e che tale festa dividiamo con voi, mai potremo dimenticare le fatiche e i sacrifici di coloro che hanno contribuito a farci raggiungere questo numero fatidico.

Traguardo intermedio, perché domani saremo ancora qui a faticare per dare ai nostri amici lettori sempre qualcosa di vivo, qualcosa di valido, qualcosa di veramente utile.

a. c. p.

Un anno è passato siamo nel '67 e AUTOSPRINT con la testata definitiva (a sinistra) esce tutto a colori alla vigilia del G.P. d'Italia a Monza. In basso, n. 26 del '68, AUTOSPRINT in una inchiesta senza riserve lancia un'accusa di falso alla TV



Una scelta, che è anche una storia del nostro sport, delle copertine a colori di AUTOSPRINT. Dalla prima, con la gloriosa 1100 D, fino a quella del fuoco a Kyalami. Tecnicamente si è passati, dalla copertina prefabbricata, (quanti « pronostici » azzeccati alla vigilia, nella scelta del campione che poi avrebbe vinto!) a quella della corsa vera e propria disputata la domenica. E uscire il lunedì con il documento a colori è stato certamente un grosso risultato

E' tempo di Saloni (novembre '69) e AUTOSPRINT (qui a fianco) non si lascia sfuggire l'occasione per denunciare le sue preferenze. Infine, foto a destra, il puntuale ritratto di un tempo felice: Mondiale Marche '72, a Daytona la 312 P conclude vittoriosamente con Andretti-Ickx e segna l'inizio di quella che sarà la trionfale stagione del « Cavallino rampante »



I due volti
della COUPE' SIMCA
CG 1300

AUTO
SPRINT
1 mese

prove **SPRINT**



MARSIGLIA - Un grazioso giocattolo dall'estetica un poco antiquata, ma non privo di originalità: dobbiamo confessare che era questo il nostro parere, quando ci hanno consegnato il coupé Simca CG a Brie-Comte Robert, e il nostro entusiasmo non era grande. Dopo avere coperto circa 1500 chilometri, su un campionario completo della rete stradale francese — autostrade nazionali a tre carreggiate, strade dipartimentali tortuose e accidentate e perfino sterrato — il nostro giudizio è totalmente cambiato e abbiamo lasciato con dispiacere un coupé sportivo giovane, al quale non si possono negare molte qualità e prestazioni ad alto livello, per una vettura di 1300 cc. Il coupé Simca CG guadagna veramente, se lo si conosce.

Le forme rotonde e un poco tormentate della carrozzeria possono piacere o non piacere; si tratta di gusti e se, come accade a noi, l'originalità non dispiace, allora non resterete indifferenti di fronte a « un certo fascino ».

D'altro canto il livello delle finiture, per una vettura di questo genere, è fuori discussione: la carrozzeria in poliestere, con telaio centrale rinforzato da due elementi scatoilati laterali (l'insieme risulta molto rigido, come vedremo in seguito) denota una cura particolare, che non si smentisce quando ci si siede al volante, ben sistemati nel sedile avvolgente « Mod-plastia ».

Divertente « punta-tacco »

Molto completi e leggibili gli strumenti di bordo, nonostante il volante ricoperto in pelle il cui diametro obbliga a volte d'incassare la testa nelle spalle per vedere la lancetta del contagiri che si avrà interesse a fare girare di 90° a destra. La leva del cambio a quattro rapporti è a perfetta portata della mano destra. Un solo particolare ci ha un poco seccati, ma dopo una trentina di chilometri ci eravamo abituati e tutto andava bene: il volante è spostato a sinistra in rapporto alla pedaliera, e ciò implica una posizione leggermente per traverso, però ci si abitua presto e, poiché la pedaliera è molto adatta al « punta-tacco », tutto va benissimo.

Il rumore è piacevole, con la ghiotta aspirazione dei due Weber e poiché il nostro coupé aveva il « kit », la potenza passava da 82 a 95 HP. Prima sorpresa, la velocità di salita di regime in tutti i rapporti, compresa la quarta, ed è consigliabile tenere sempre un occhio sul contagiri perché se i 1296 cc accettano senza brontolare 7000 giri/min, la Simca ne prevede 6500 al regime massimo, per stare alle sue garanzie. Il cambio è ottimo,

il piacevole giocattolo



Nella pagina accanto, due inquadrature della linea non priva di originalità della Simca CG 1300 coupé che è stata oggetto della nostra prova su 1500 km di strade. Sotto: lo spaccato del prototipo CG Mc, portato alle corse, e anche alla vittoria, da Bernard Fiorentino e Gerard Larrousse nei rallies

nonostante un leggero « buco » fra la terza e la quarta.

La Simca CG, con il « volto » di 95 HP, non è però un modello di agilità, e la spinta non si manifesta prima dei 3000/3500 giri, però è un tale piacere manovrare in la leva del cambio...

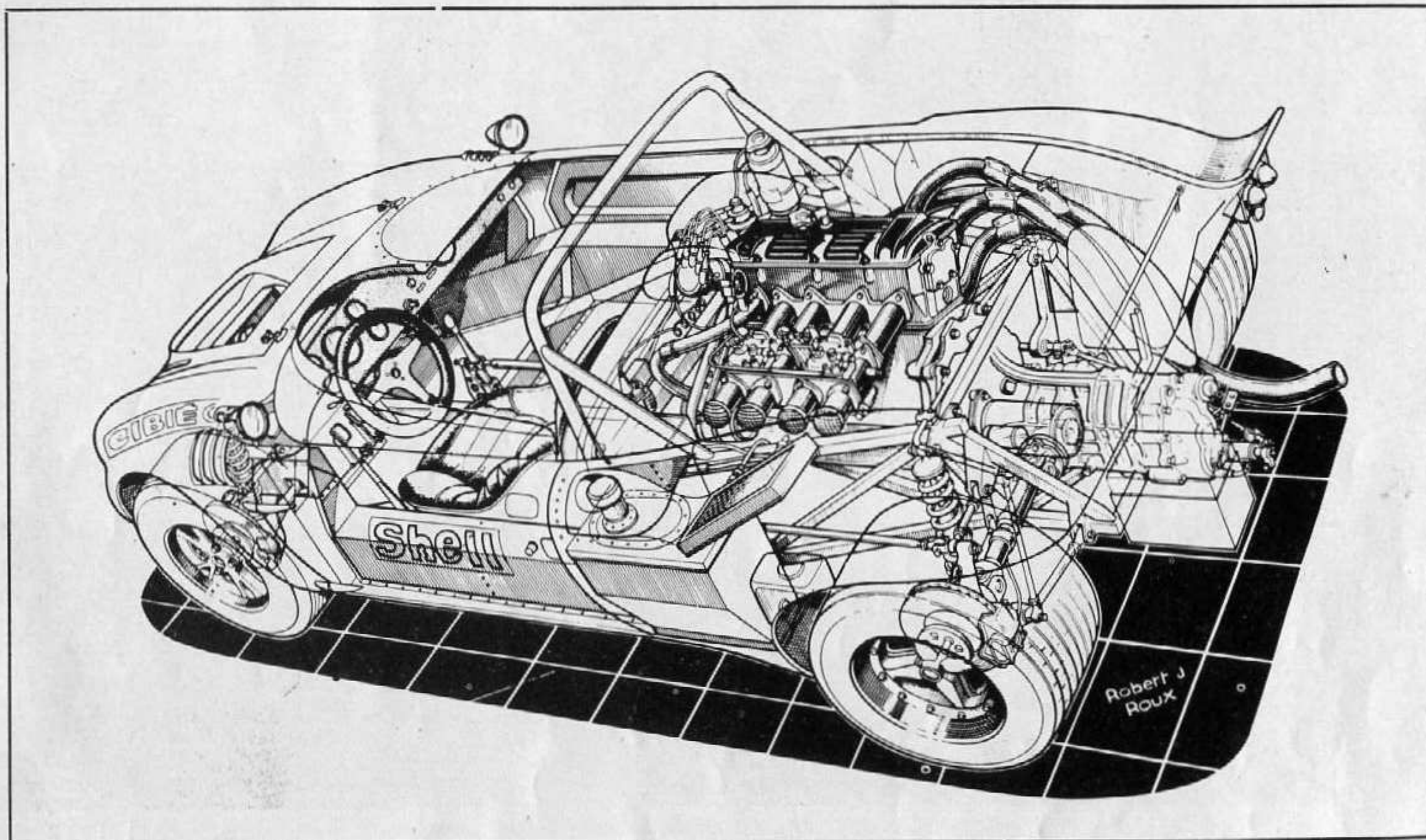
Medie elevate

Dato che alle prestazioni ottenute con un consumo di dodici litri circa per cento chilometri, senza risparmiare la vettura, si aggiunge un comportamento molto agile e sano, si è sorpresi per le medie che si raggiungono. Il nostro coupé montava dei Michelin XAS Formule France anteriormente e degli XAS normali posteriormente. I modelli '73 montano inoltre uno spoiler anteriore sotto il paraurti avvolgente; abbiamo seguito senza fatica una berlinetta 1600 S gruppo 3 le cui sospensioni erano state particolarmente curate. Quanto al frenaggio (quattro dischi e doppio circuito) anche se esiste qualcosa di meglio, è comunque al livello di quanto si può pretendere.

Il bilancio generale è dunque decisamente positivo. Il coupé Simca CG 1300 rappresenta un'ottima vettura per dedicarsi alla guida sportiva, ma è al tempo stesso una eccellente « piccola gran turismo » per un conduttore dotato di esperienza, che ne trarrà grande soddisfazione tanto più che non peserà molto sul suo bilancio: dodici litri per cento chilometri, garanzia Simca per 20.000 chilometri, controllo lubrificante ogni 500 chilometri.

Infine bisogna ricordare l'albo d'oro di Fiorentino e di Renaudat, con i prototipi Simca CG Mc.

Jacques R. Jaubert



Il kit della RALLYE 2

Il motore 2DC di 1294 cc che è normalmente montato sulla Simca Rallye 2 eroga 82 HP a 6000 giri/min., ma esiste un kit di cui del resto era dotata la nostra vettura che porta la potenza a 85 HP Din.

Comprende due carburatori Weber 40 DCOE in sostituzione dei Solex, un collettore d'aspirazione CG, una lavorazione alla testa-cilindri, un filtro ad aria CG e un circuito d'acqua modificato. Prezzo fr. 2732.

Fra le (numerose) opzioni si trovano quattro cerchi Momo (F.866), due fari allo iodio antinebbia (F. 298) — che portano a sei il numero dei fari —

una possibilità di sistemare due posti posteriori (F. 727), una centina di sicurezza (F. 538), cinture (F. 203 l'uno) un poggiatesta, ecc.

Il prezzo base essendo stabilito in fr. 27.550, il nostro coupé per le prove costava 31.568 franchi con il kit, gli antinebbia, i cerchi Momo e la verniciatura del telaio ausiliario, dei fari e del rivestimento posteriore in nero opaco.

Precisiamo, poi, che il kit sarà messo in commercio fra non molto per la Simca Rallye 2.

**CG =
Chappe
Gessalin**

ovvero:
30.000 fr.
di potenza
in più

MARSIGLIA - CG Chappe e Gessalin: è già una storia dell'automobile, ma è soprattutto una prestigiosa immagine per le Simca, mediante innumerevoli vittorie nei rallies, ottenute da Fiorentino, Saliba e Renaudat.

Un poco a malincuore, i costruttori di uno spider originale azionato da meccanica Simca 1000 hanno ampliato il loro campo. Ora producono dieci vetture al mese nei loro impianti, che occupano soltanto mille metri quadrati. La CG, in effetti, non è soltanto lo spider «MC», ma anche un piccolo coupé poco noto al grande pubblico, ma nel quale basta sedersi per provare il « colpo di fulmine ».

Non è comune, soprattutto in Francia, trovare una vettura « fatta completamente a mano ». Visitando gli stabilimenti — un parolone? — di

Brie-Comte-Robert, abbiamo provato la stessa emozione avuta durante il nostro soggiorno da Ligier: è bello vedere una vettura che nasce, che prende forma, che si anima a mano a mano che riceve i suoi elementi meccanici...

La storia della CG ha inizio nel 1950, con la costruzione di una carrozzeria in duralluminio per la Talbot: del resto vale la pena ascoltare Chappe e Gessalin ricordare la 24 Ore di Le Mans di allora, per capire la passione che li animò agli inizi e che, del resto, continua a essere presente nella loro impresa.

Dopo una prima realizzazione in poliestere, per la 1000 René Bonnet, successivamente si lavora sui coach Alpine, sui coupé 2+2 GT4, sulle DB Le Mans, sulle CD Panhard e sui Djet René Bonnet, ottenendo le prime vittorie.

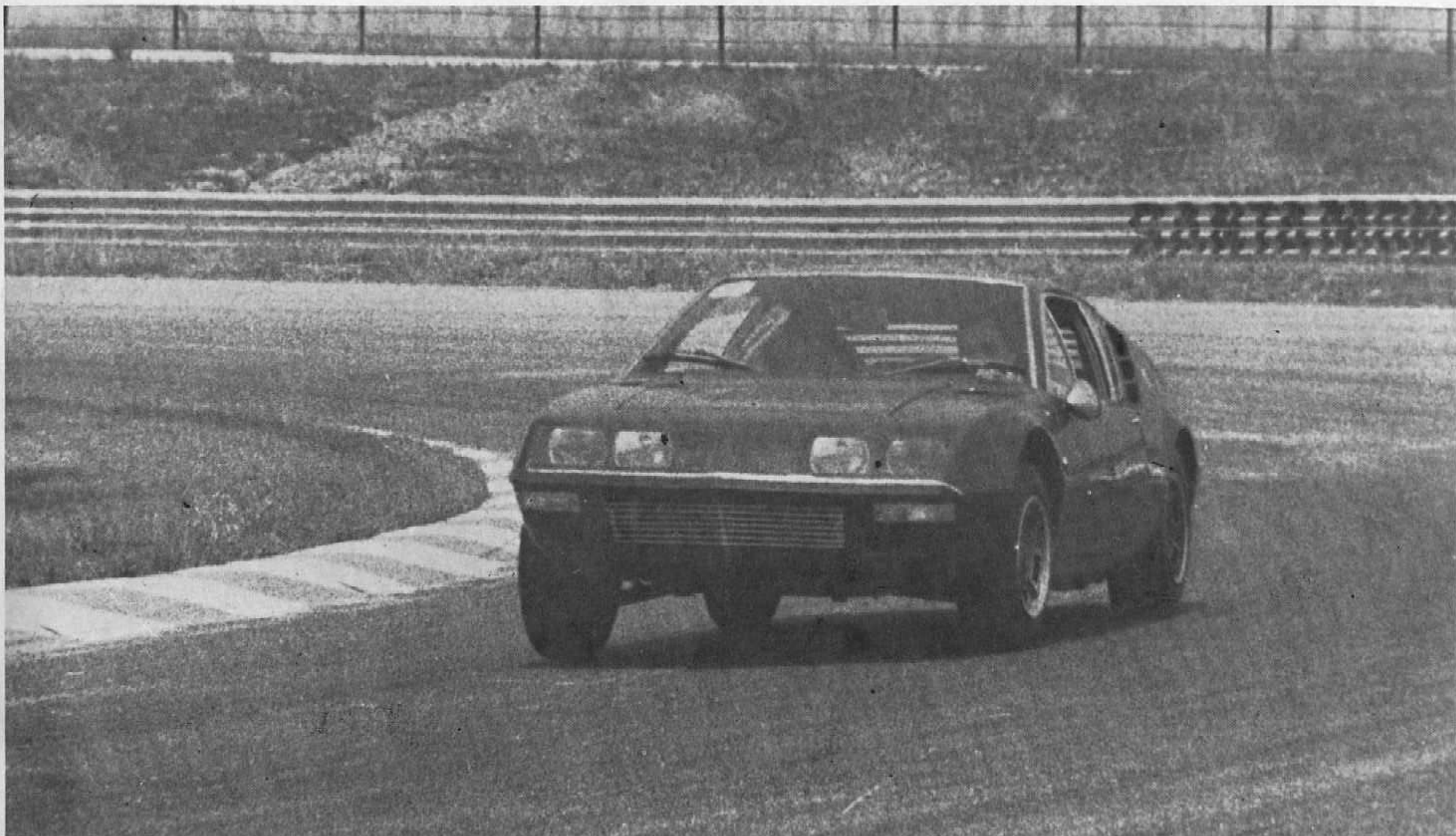
Siamo nel 1966. E' allora che nasce la prima CG — uno spider — sul quale in seguito verranno montate parti della Simca 1000, poi della 1200 e infine della 1300. Contemporaneamente a questa produzione commerciale, i prototipi «MC» (motore centrale) con gruppo propulsore di 2200 cc, derivati dal Chrysler 180, danno inizio alla loro gloriosa carriera.

Una cinquantina di persone crea con le mani il coupé 1300. Creare con le mani è definizione esatta, perché quando la carrozzeria grezza esce da uno dei due stampi, il montaggio e il regolaggio vengono svolti unicamente a mano. Il telaio a trave centrale rinforzato da elementi scottolari laterali è saldati — i fianchi sono quelli della Simca 1000, e ciò facilita eventuali riparazioni — e il montaggio

con rivetti e bulloni è sempre svolto da un uomo. Treno anteriore tipico della CG, con ammortizzatori speciali De Carbon, treno posteriore derivato dalla Simca, eccettuato per i freni a disco, motore, cambio, impianto elettrico, radiatore, fari ecc. (tutti questi elementi sono forniti dalla Simca, che dà la sua garanzia alle CG inserite nella gamma) sono montati dallo stesso operaio responsabile della « sua » vettura. E' sempre lo stesso meccanico a occuparsi della preparazione, nel caso che il motore Simca 1300 riceva il kit che gli fa guadagnare una diecina di cavalli.

Il risultato, tenendo conto del prezzo di vendita (meno di 30.000 franchi per la versione più potente) è di grande attrattiva, come potrete giudicare voi stessi.

J. r. j.



Definire questi miei primi approcci (peraltro così inaspettati e imprevisi) con l'Alpine A 310 sulla amica pista di Misano con la stessa etichetta della «prova su strada» mi sembrerebbe un poco eccessivo: in effetti una prova c'è stata e anche in circuito, dove meglio che in ogni altro posto si possono saggiare certe caratteristiche senza tema di combinare guai, solo che si è trattato di un limitato numero di giri e con una vettura di un amico, tra l'altro in rodaggio che non poteva certamente fornirci il meglio delle sue possibilità. Ad ogni modo mi pare sufficiente per trarre delle prime conclusioni, su una macchina dalla quale i francesi si attendono moltissimo, ma che purtroppo si presenta a noi con il gravissimo handicap di un pesante prezzo che la mette all'istante alla portata di una clientela molto particolare.

Con la stessa cifra, più o meno, si possono acquistare in Italia i coupé Porsche, che sotto certi aspetti presentano prestazioni anche superiori: certamente è difficile stilare una graduatoria tra le due vetture, che si differenziano enormemente per una serie infinita di caratteristiche. Ricorderemo che l'Alpine A 310 era stata presentata già al salone di Ginevra del '71 e già da un annetto buono è in circolazione sulle strade di Francia: qui da noi è arrivata invece da poco, ne sono stati consegnati i primi esemplari da pochi giorni e soprattutto queste berlinette importate in Italia si differenziano dalla produzione per la Francia dello scorso anno esterior-

mente per l'assenza del lunotto posteriore (al suo posto vi è una grigliatura uso Miura Lamborghini) ma internamente, per quel che riguarda il motore, montano un nuovo impianto di alimentazione a iniezione indiretta Lucas (invece dei Weber) con uno speciale apparato «antipollution» che rende la macchina in regola anche con le ferree norme americane in materia di inquinamento atmosferico. Questo impianto tutto racchiuso in scatole, tubi e tubicini sarà certamente efficiente per quel che riguarda il fattore inquinamento: certo che il motore pare ne risenta un pochino e per quel che riguarda le prestazioni sportive preferiremmo il vecchio e sano impianto a carburatori.

Dovendo descriverla ai nostri lettori diremo che l'A 310 mantiene un poco quelle che sono le caratteristiche base della marca, col solito motore posteriore-centrale: il telaio è lo stesso dell'A 110, coll'ormai tradizionale trave tubolare che dona alla vettura una rigidità considerevole. Le sospensioni ovviamente sono a ruote indipendenti, sospese da molle elicoidali: il tutto completato da barre di torsione. La direzionalità è assicurata dal solito pignone e cremagliera, abbastanza diretto, mentre i freni, servoassistiti sono a disco e ventilati i due anteriori.

Il motore è il solito blocco in lega leggera della R 12, derivato da quello della R 12 Gordini. Grazie a un alesaggio superiore di un millimetro, la cilindrata è stata portata a 1605 cc e con una compressione abbastanza elevata (10,5:1) si ottiene la potenza reale di 125 cavalli DIN a

Le curve veloci del Santamonica ci hanno invitato a strapazzare un poco la nuova berlinetta Alpine: ed abbiamo scoperto le qualità più esaltanti della vettura. Certo non bisogna esagerare: anche la macchina ha i suoi limiti che peraltro emergono non all'improvviso, consentendo manovre di correzione abbastanza sicure



A confronto con le rivali

	ALPINE A 110	ALPINE A 310	PORSCHE 911	LOTUS ELAN	LAMBORGHINI URRACO	DINO FERRARI	VW PORSCHE 914
numero posti	2	2+2	2+2	2+2	2+2	2	2
posiz. motore	post	post	post	ant	cent	cent	post
passo	2,10	2,27	2,45	2,27	2,45	2,34	2,45
carregg. ant.	1,295	1,405	1,37	1,36	1,46	1,425	1,335
carregg. post.	1,275	1,410	1,40	1,345	1,46	1,43	1,375
lunghezza	3,85	4,18	4,29	4,16	4,25	4,23	3,985
larghezza	1,52	1,62	1,68	1,61	1,76	1,70	1,65
altezza	1,13	1,15	1,19	1,32	1,11	1,11	1,22
capacità bagagl. in dm ³	—	—	300	200	285	300	460

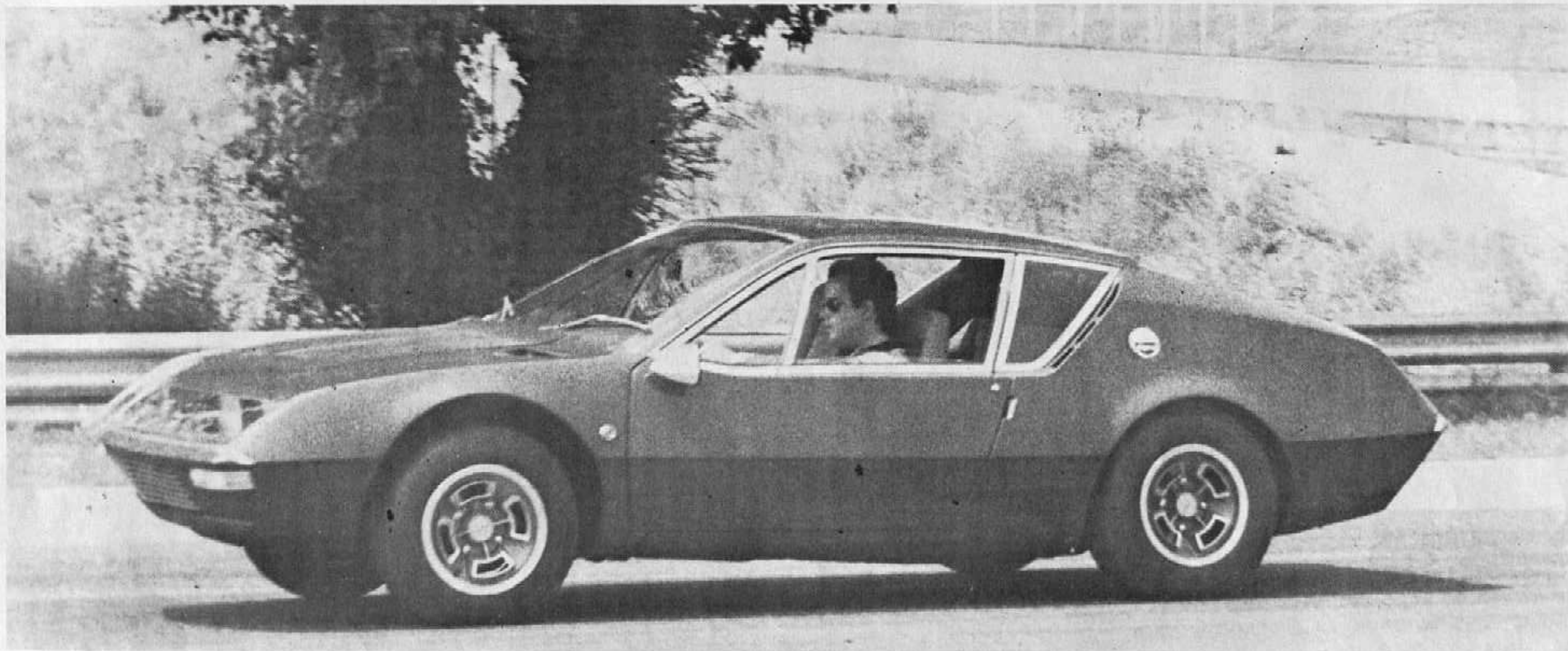
6250 giri/minuto. L'albero a cammes è speciale Alpine, le valvole sono ancora più grandi e il complesso di scarico, molto diretto, proviene dall'Autobleu. L'alimentazione nel nostro caso è assicurata da un sistema ad iniezione indiretta Lucas, mentre nelle vetture che circolano in Francia si è ricorsi ai soliti due carburatori doppio corpo Weber orizzontali.

Il cambio è a 5 rapporti sincronizzati e come è noto, non è certo il punto forte di questa vettura: di positivo si può dire che con tutta l'esperienza, soprattutto nei rallies fatta dalla più vecchia A 110 sono state apportate diverse modifiche e ancora se ne stanno studiando delle nuove. Le ruote, in lega leggera sono di canale molto largo e differenti fra il treno anteriore e quello posteriore: il diametro rimane 13 ma i pneumatici (tutti Michelin asimmetriche) sono da 165 anteriormente e 185 posteriormente. Come tutte le Alpine l'A 310 dispone di una carrozzeria in poliesteri stratificati, molto bassa e ben profilata: l'abitacolo è abbastanza confortevole con sedili avvolgenti (ma non troppo) mentre la visibilità è purtroppo molto scarsa, specialmente nella parte posteriore. Ma la lacuna più grande che si possa rimproverare è l'assenza totale di un vano bagagli: il cofano anteriore infatti non contiene altro che serbatoi e ruota di scorta, per cui, anche la più piccola borsa deve trovare sistemazione all'interno dell'abitacolo. Per

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAGINA 20

La foto sotto è in grado di mostrarci quanto sia basso e compatto il coupè A 310: ciononostante, a parte la visibilità decisamente scarsa, l'abitabilità non lascia veramente a desiderare. I sedili, ben visibili nella foto più sotto sono avvolgenti a sufficienza e la strumentazione è fra le più complete



L'identi-kit A 310

motore 4 cilindri in linea piazzato posteriormente, 1605 cc, raffreddato ad acqua con radiatore anteriore e 2 ventilatori elettrici. Alesaggio per corsa 78 x 84 mm: alimentazione ad iniezione a comando elettronico. Distribuzione ad albero a cammes laterale, valvole in testa, alternatore da 40 V: serbatoio carburante capace di 60 lt. Potenza max 125 cv DIN a 6250 giri/min.

trasmissione ruote anteriori motrici. Cambio a 5 rapporti sincronizzati e frizione monodisco a secco con comando idraulico.

telaio monotrave in acciaio: carrozzeria in poliesteri stratificati con arco di sicurezza incorporato. Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, doppi triangoli sovrapposti, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici; barre antirullo. Sterzo a pignone e cremagliera.

freni a disco ventilati anteriormente, a disco semplice posteriormente. Doppio circuito frenante con servofreno: freno a mano meccanico sulle ruote posteriori.

dimensioni peso 825 kg, lunghezza 4180 mm, larghezza 1620 mm, altezza 1150 mm. Pneumatici 165 x 13 anteriori; 185 x 13 posteriori.

prezzo 6.000.000 + IVA.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

cui quelli che dovrebbero essere i due sedili di emergenza posteriori vengono sempre trasformati in vano portabagagli: quasi quasi converrebbe addirittura eliminarli per far posto a un pianale tipo Porsche nel quale sistemare meglio valigie e oggetti.

Ma veniamo a quelle che sono le impressioni di guida vere e proprie, anche se, come abbiamo già detto, per rispetto dell'amico che ce l'ha affidata, non abbiamo mai insistito molto sul motore che appariva ancora abbastanza legato. In compenso abbiamo veramente sondato a fondo quella che è la caratteristica più saliente del leggero coupè, e cioè la tenuta di strada e la frenata, due doti veramente eccezionali, fuori dal comune. La vetturessa si inserisce molto dolcemente specie nelle curve veloci, con un leggero accenno di sovrasterzo tra l'altro facilmente recuperabile grazie a uno sterzo particolarmente diretto. Poi, portata in condizioni limite, scivola piatta sulle quattro ruote sempre perfettamente equilibrata, senza bruschi scarti o repentine reazioni. In questo modo, se può succedere di non avere anticipato abbastanza la curva (e sul tracciato ultrasecuro di Misano è anche successo, evidentemente senza conseguenze) la cosa è facilmente avvertibile: si tratta solamente di farci un poco la mano, gradatamente e la vettura ci porterà fuori da situazioni ancora più imprevedibili.

Abbiamo detto anche della frenata, dolce, progressiva: nonostante personalmente siamo contrari agli impianti servoassistiti, che la maggior parte dei casi nascondono, o meglio non fanno sentire a fondo le qualità di « aggrap-

pamento » al terreno, dovremo dire che in questo caso si è raggiunto un ottimo equilibrio fra sforzo al pedale e docilità nell'azione di rallentamento. Non siamo mai arrivati a bloccare le ruote e tantomeno a fenomeni di fading, nonostante l'uso pesante che ne abbiamo fatto sotto il sole di luglio. Il cambio non ci ha invece convinto a fondo: nonostante la leva sia piazzata in posizione maneggevole, abbiamo riscontrato diverse indecisioni, specie nelle scalate che ci hanno talvolta preoccupato. Inoltre non è dei più veloci: sappiamo d'altronde che il problema del cambio assilla molto l'Alpine, che sta studiando ancora miglioramenti da apporci. E per ultimo parleremo del motore: se ci siamo espressi in termini lusinghieri per la tenuta di strada e la frenata, non altrettanto potremo fare per l'unità motrice, che ci è apparsa (nonostante l'uso molto tranquillo) veramente non all'altezza della situazione. In particolare modo la vettura che abbiamo provato manifestava irregolarità di erogazione di carburante, forse a causa di un non perfetto regolaggio della pompa di alimentazione.

Succedeva che in marce basse, al di sotto dei 4000 giri, il motore tirava veramente a ingolfarsi e mancava clamorosamente proprio in quei tratti di curve lente dove necessitava invece una crescita rabbiosa. Tra l'altro, anche nelle marce più lunghe, tale propulsore non sembrava dell'idea di sviluppare un decente numero di giri: se si tiene presente che il rettilineo centrale del Santamonica misura circa 1200 metri, la macchina non supera gli 825 kg e la profilatura è veramente studiata alla perfezione, al termine di tale allun-

go la berlinetta non sviluppava velocità superiori ai 180 kmh. Forse sarà una questione di rapporti (certamente molto lunghi) ma ci aspettavamo una prestazione velocistica superiore. Ad ogni modo siamo giunti a sapere che alla Giada (che per chi ancora non lo sapesse cura la maggior parte delle Alpine da corsa in Italia) stanno studiando la possibilità di montare a richiesta un motore da 1800 cc in modo da rendere un poco più brillante la gran turismo di Dieppe.

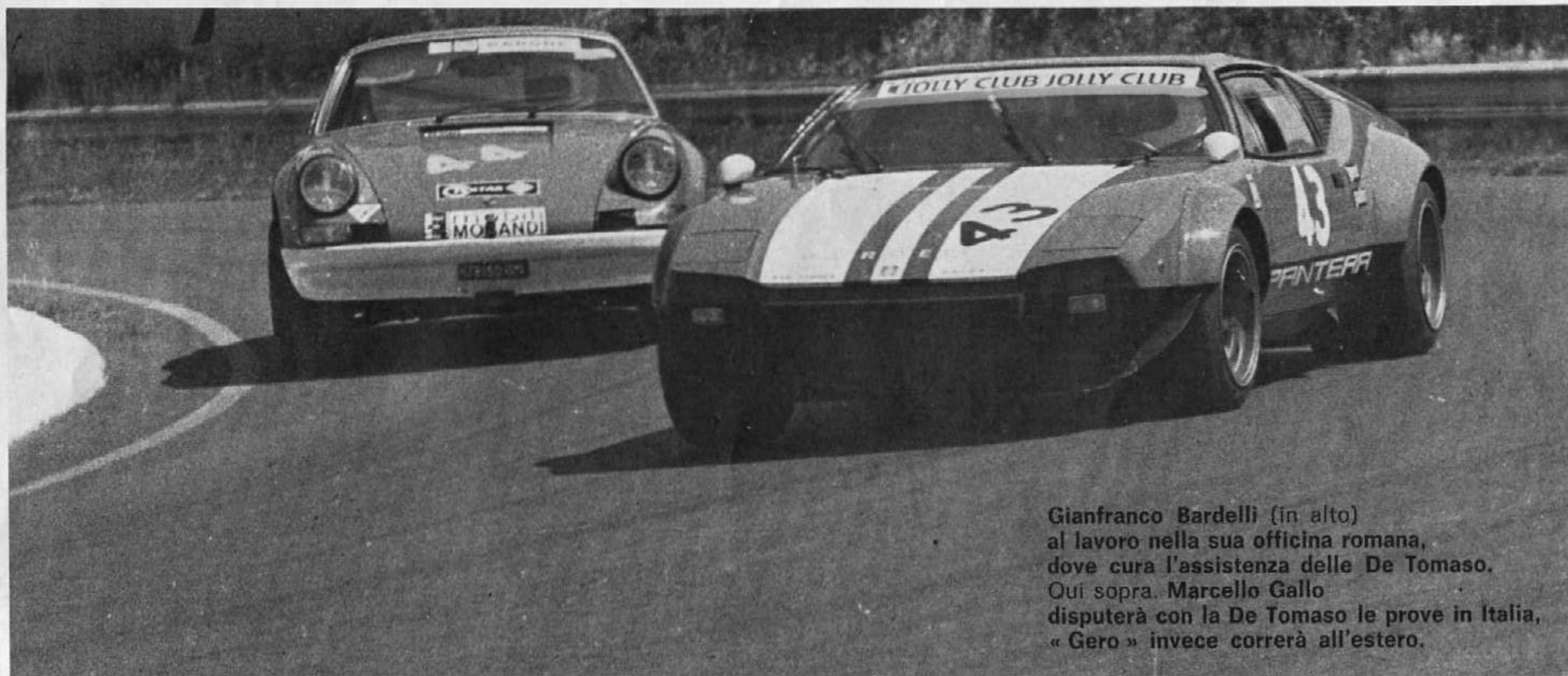
Ancora due parole sul cruscotto, che è veramente completo: da sinistra a destra un contagiri, poi la spia blu per gli abbaglianti (ricordiamo che la berlinetta monta anteriormente 6 fari allo iodio che trasformano letteralmente la notte in giorno), un indicatore per la pressione dell'olio, con a lato una spia rossa sempre per segnalare pressioni anomale, un contagiri con totalizzatore parziale, ancora due spie, una gialla per i ventilatori e una rossa per la caduta della pressione nell'impianto frenante, poi altri 5 orologi che segnalano il primo l'ora, e via via il livello benzina, la temperatura dell'olio e la carica della batteria. Passando alla plancia sovrastante il tunnel ancora i comandi elettrici degli alzacristalli (non si capisce bene il perché di tale accessorio in una macchina prettamente sportiva), mentre i comandi delle frecce e del complesso lavavetro si trovano ai lati del piantone dello sterzo.

La vetturessa, come abbiamo detto, fa la prima comparsa in Italia: ovviamente Jean Redelè conta molto come abbiamo già detto su questo modello per una futura utilizzazione specie sportiva.

leo can.

Il preparatore romano BARDELLI (spinto da Gero)
ha riscoperto le corse con la DE TOMASO FORD

Come ti modifico una PANTERA



Gianfranco Bardelli (in alto)
al lavoro nella sua officina romana,
dove cura l'assistenza delle De Tomaso.
Qui sopra, Marcello Gallo
disputerà con la De Tomaso le prove in Italia,
« Gero » invece correrà all'estero.

ROMA - Sono state sufficienti alcune vittorie delle sue Pantere preparate in silenzio e con grande modestia verso la fine del '72, per fare rinascere in Gianfranco Bardelli tutta la passionaccia per le corse che aveva una quindicina di anni fa, quando, arrivato a Roma dalla natia Castiglione del Lago, « curava » le Alfa di un gran numero di piloti dell'Italia centrale.

Ed ora naturalmente le attenzioni più premurose sono tutte per la Pantera G. 4 di « Gero » e Marcello Gallo, una delle due macchine di questo tipo (la seconda è per Casoni ed è seguita dalla De Tomaso stessa) acquistata dalla Scuderia Jolly Club che molto sportivamente le ha affidate a piloti italiani a condizioni particolarmente interessanti. Per la precisione « Gero » doveva essere da solo a gestire la macchina poi sia perché c'era il problema delle gare lunghe sia perché occorreva addolcire i costi di manutenzione, nella combina-

zione è entrato anche Gallo che disputa il Campionato Italiano, mentre l'amico si dedica all'Euro-GT.

« Gero » comunque resta la vera anima dell'iniziativa nella quale sta dando, assieme a Bardelli che non è da meno, tutto il possibile in attesa del risultato clamoroso che non è ancora arrivato per le inevitabili noie che sempre affliggono un team privato con una macchina tanto impegnativa. Questa Pantera comunque ha già impressionato favorevolmente (a Nivelles si è scomodato perfino Denis Jenkinson che è uno dei più critici giornalisti inglesi) e dopo le cure alle quali ultimamente è stato sottoposto il suo 8V le prossime corse sono tutte da seguire.

Gruppo 4 fin dalla nascita questa Pantera ha subito delle notevoli modifiche che però riguardano quasi unicamente il motore. « Il telaio è eccezionale » dice « Gero ». « In questo la macchina non ha

proprio rivali soprattutto ora con l'ultimo tipo di freni Girling con fori di raffreddamento sul piano dei dischi che hanno risolto quasi del tutto i problemi di frenata. E' il motore quello che preoccupa di più. »

In effetti il Ford Boss 351 C ad aste e bilancieri ha una durata eterna fintantoché ci si accontenta di non superare i 400 CV (che non sono poi certo pochi...!) ma rivela la sua origine di motore di serie nel caso ci si spinga alla ricerca di tutti i cavalli che potenzialmente può dare. Due sono i grossi problemi che Bardelli ha dovuto risolvere per dare longevità a questo V8 che dopo le ultime modifiche rende la bella potenza di 557 CV a 6700 giri. Innanzitutto la circolazione dell'acqua che in determinate condizioni non offre molta sicurezza a causa della formazione di sacche d'aria. Temperatura

CONTINUA A PAG. 22

Daniele Buzzonetti

Come ti modifico una PANTERA

CONTINUAZIONE DA PAGINA 21

tura alle stèlle, bruciatura guarnizione della testa e dei pistoni della bancata di destra sono comunque fenomeni ormai superati. Bardelli è un po' restio a divulgare questa sua modifica della quale va giustamente orgoglioso ma senza scendere troppo in particolari possiamo dire che ora l'acqua viene mandata al radiatore non solo dal monoblocco che è basso (di qui l'origine delle sacche) ma anche dalle testate con nuove canalizzazioni che hanno interessato anche il collettore di aspirazione.

Secondo problema, la lubrificazione. Non dimentichiamo che la macchina ha un manovellismo assolutamente di serie, ottimo entro certi limiti ma non certo l'ideale per scendere in pista senza pensieri.

Per questo la lubrificazione è ormai diventata la croce e la delizia di Bardelli che non si darà pace fino a quando non avrà portato il tempo di utilizzazione del motore oltre le venti ore. Ora è a quota 14 ma non bisogna dimenticare che normalmente, quando gira a poco meno di 7000 giri, questo V 8 non si spinge oltre le sette ore. Il preparatore umbro-romano ha modificato le bronzine di banco ricavando sulla bronzina stessa una sorta di serbatoio olio che noi definiremmo più propriamente una canalizzazione. E' un canaletto ricavato per asportazione di materiale al centro della bronzina con la evidente funzione di annaffiare abbondantemente l'albero motore a scanso di sempre possibili fusioni. Il risultato è stato sorprendente e dalla prossima gara anche le bronzine di biella avranno un analogo trattamento. Una modifica alla pompa dell'olio nella coppa che con il calore tendeva a bloccarsi e l'impianto a carter secco, con la seconda pompa esterna, studiato dalla De Tomaso completano l'opera. E se non bastasse il Bardelli ha già in serbo il suo asso nella manica costituito da una serpentina di tu-

betti in rame che portano olio direttamente su ogni bronzina di biella, come nei motori Mercedes e Auto Union Grand Prix di buona memoria.

Altre modifiche meno misteriose sono state fatte con la collaborazione della Weslake che da anni si occupa di questi motori. Nelle testate, oltre le normali lavorazioni di lucidatura e raccordatura, sono notevoli le valvole (2 mm. più grandi di quelle normali e leggermente scavate alla base del fungo per migliorare la turbolenza della camera di scoppio) ed i bilanceri in titanio; di un bel colore oro vecchio, costruiti dalla americana Crane. Uguale metallo, anche se di un più convenzionale colore grigio, viene usato per le aste e per i piattelli delle valvole. Sempre della Weslake è l'asse a camme che è il più spinto dei quattro tipi studiati dal preparatore americano, con un incrocio di ben 306°. A 4500 giri, regime di coppia massima, la potenza è già superiore ai 300 CV e l'utilizzazione è ottima fin oltre i 7000 giri. Il sogno di Bardelli resta comunque quello di poter avere la stessa potenza massima con la camme n. 3 della serie che è meno incrociata e garantisce una coppia a soli 3000 giri.

Il rapporto di compressione è di 11,1:1 e l'alimentazione avviene per mezzo di quattro carburatori Weber 48 IDO. E' stata provata anche l'iniezione Lucas modificata da Weslake ma non ha dato i risultati sperati. Complessivamente il rendimento era uguale alla versione a carburatori e quest'ultima ha il vantaggio della semplicità.

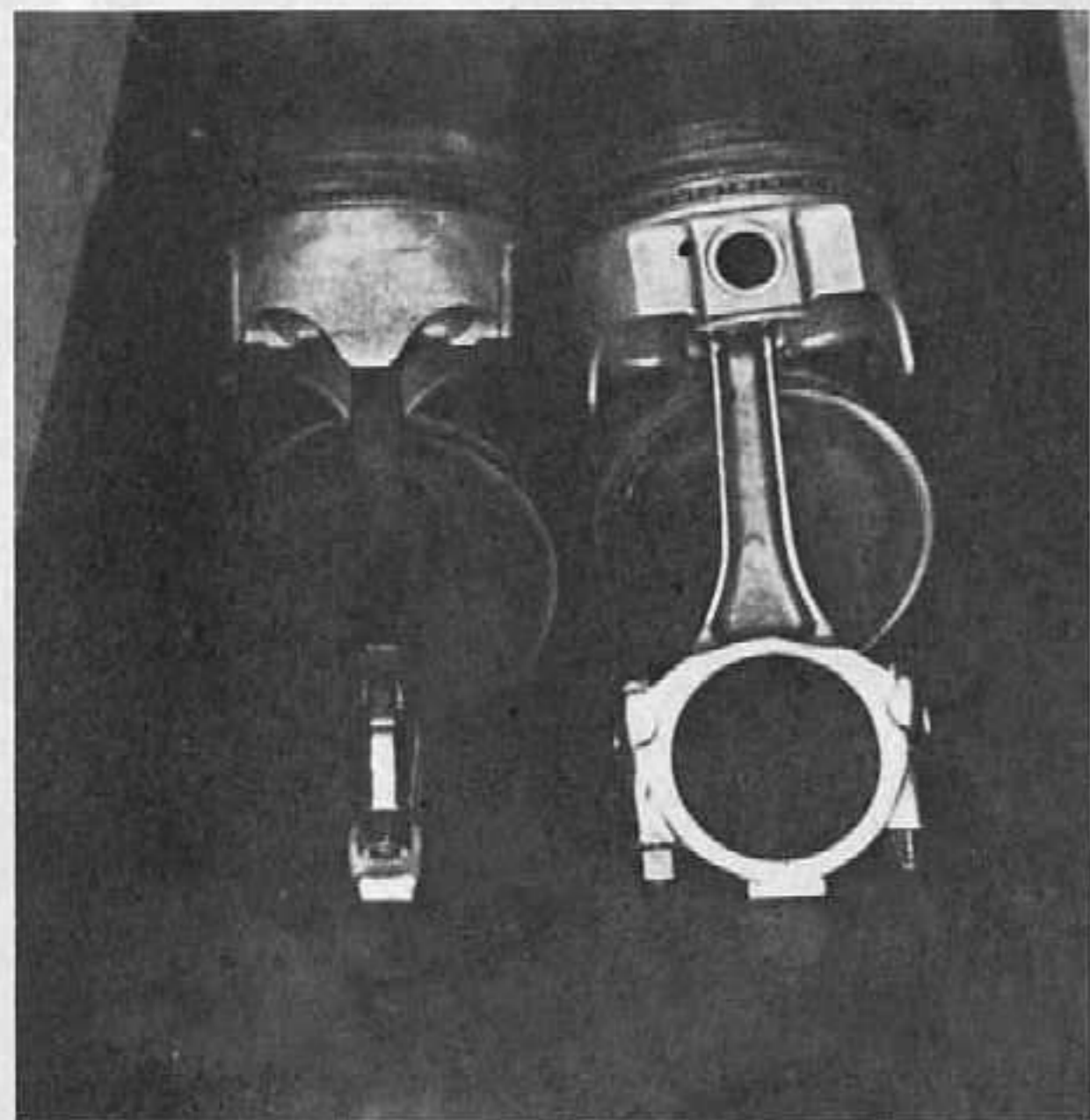
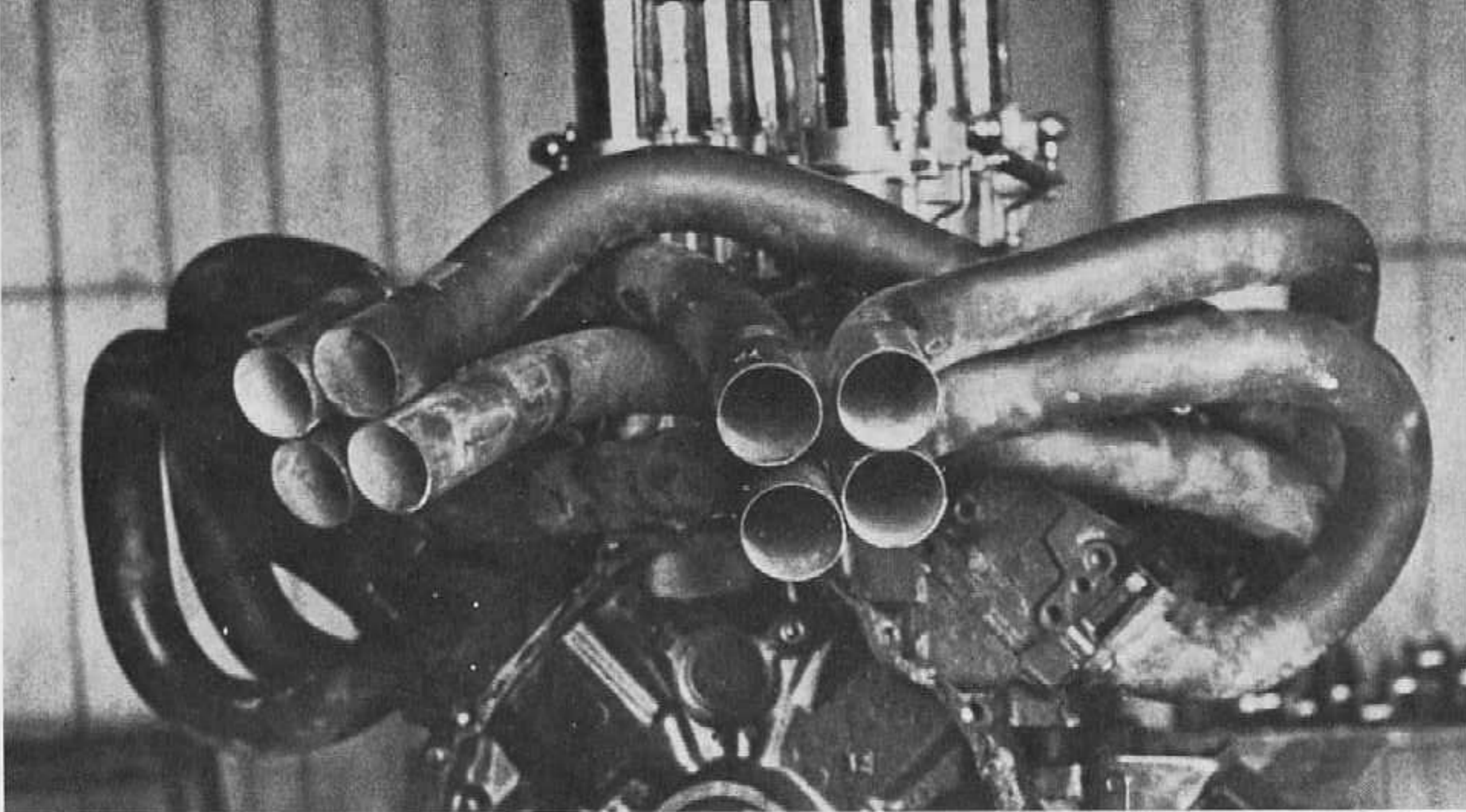
Oltre alla macchina di «Gero», Bardelli, come sempre in stretta collaborazione con il concessionario romano della marca Carpanelli, ha allestito svariate Pantera G. 3 che prossimamente saranno ancora più competitive con le nuove gomme Michelin semiracing. Molto interessanti anche le sue personalissime elaborazioni per piloti-gent-

lemen che non si accontentano della Pantera G. 3 (e sono sempre 350 CV...!) ma non vogliono nemmeno arrivare ad un vero G. 4 inutilizzabile per uso stradale. Questa sorta di «via di mezzo» è una Pantera che pur con 410 CV a 6700 giri si può tranquillamente guidare anche nel traffico più intenso, senza per questo dover procedere in prima con la frizione in ebollizione.

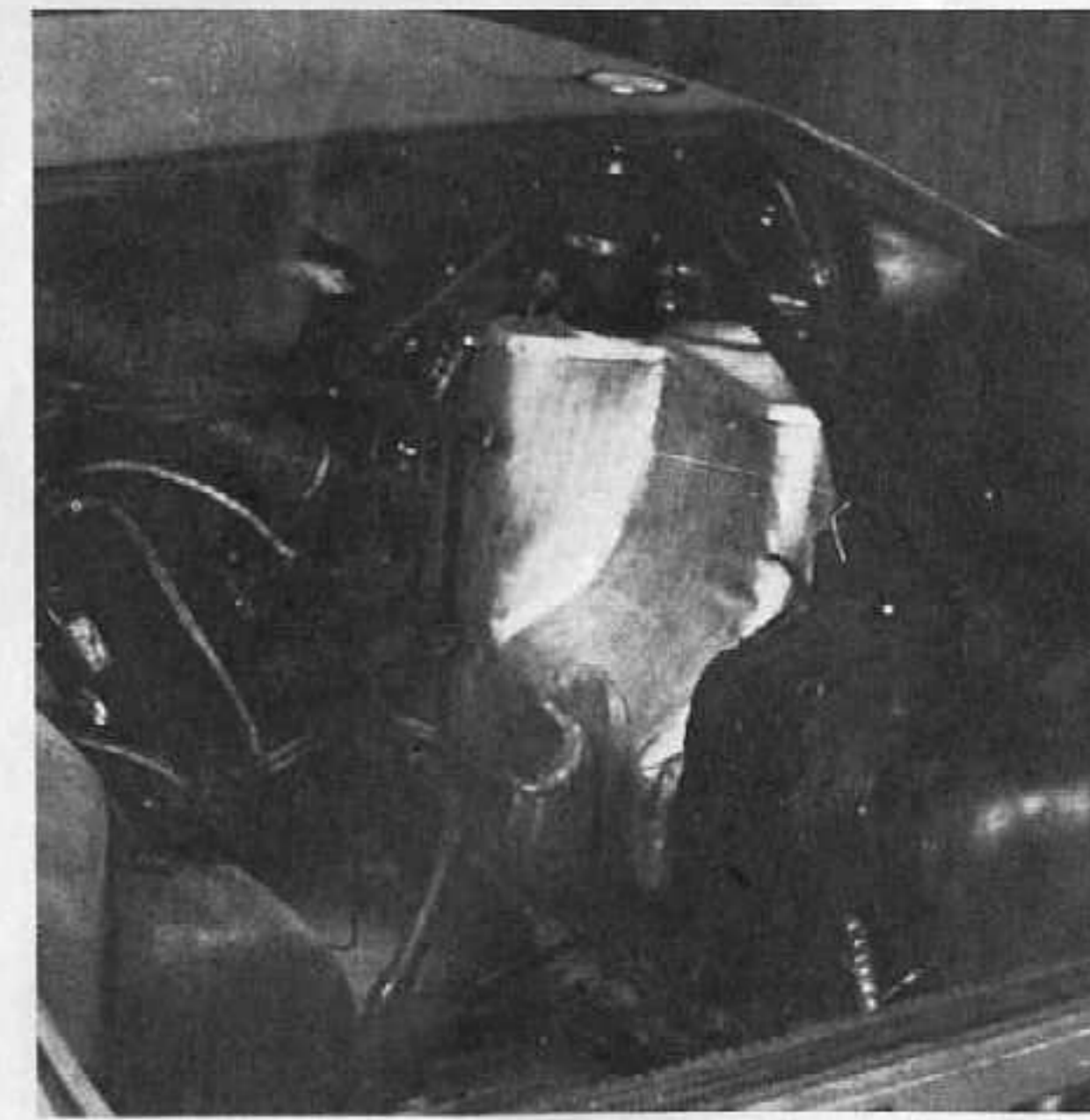
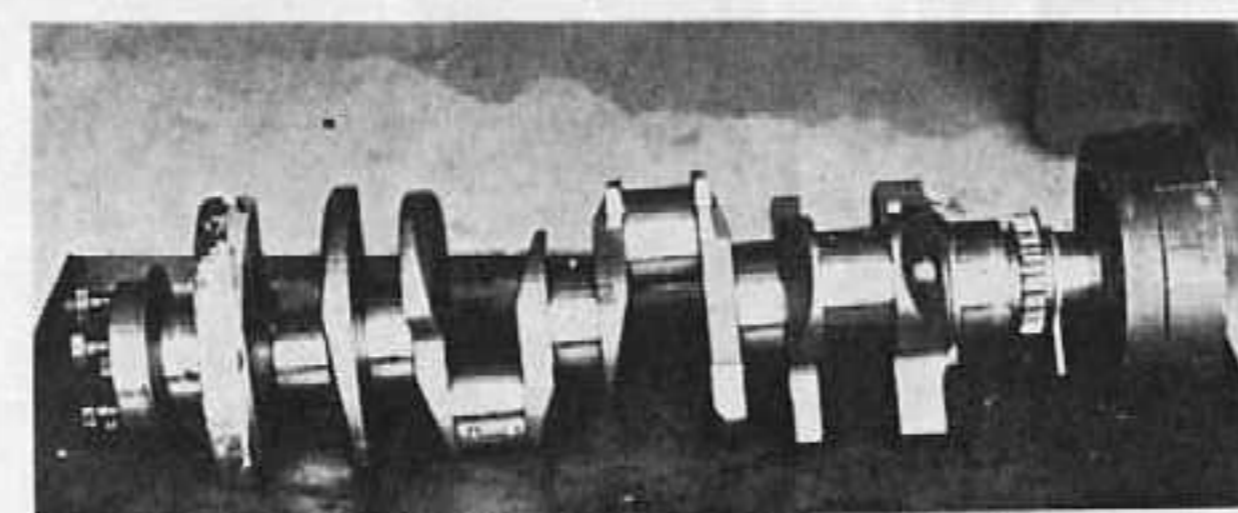
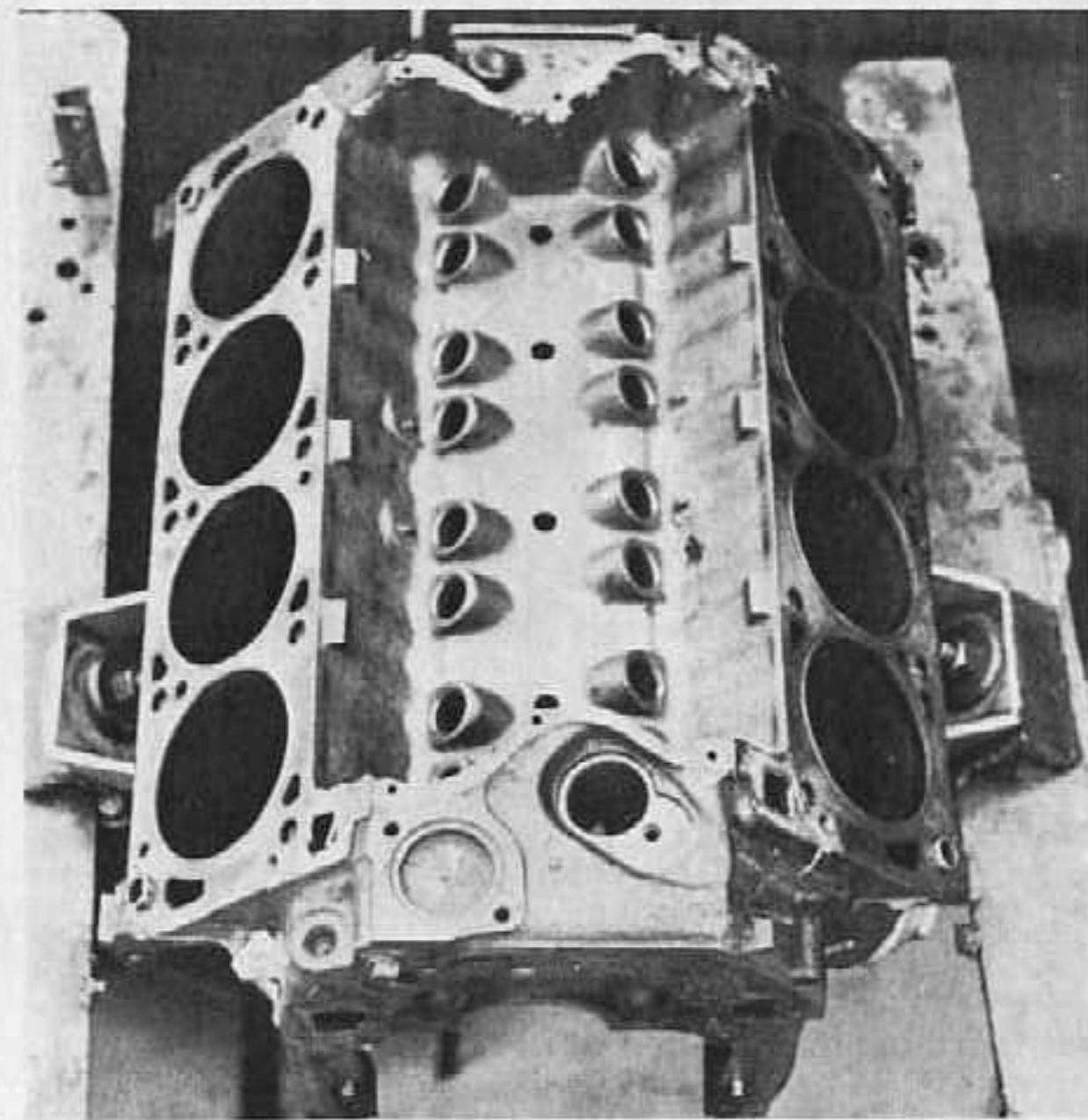
Le modifiche che comportano una spesa di 2.200.000 lire riguardano le testate; lucidate e ritoccate, il rapporto di compressione portato a 10,5:1, l'equilibratura dell'albero motore, l'impianto di raffreddamento dell'acqua, il carburatore che in questo caso è un Holley quadricorpo e la conversione delle punterie da idrauliche in meccaniche. Un assetto più rigido, l'impianto frenante Girling della berlina Deauville, una frizione Fren-do più robusta ed i semiassi del G.4 completano la trasformazione. Il risultato è sorprendente ed un solo dato può illuminare più di un intero discorso: Marcello Gallo con una macchina di questo tipo usata abitualmente per Roma ha girato durante le prove della 6 Ore di Vallelunga in 1'27".

Abbiamo avuto la possibilità di constatare la veridicità di quanto abbiamo scritto con una breve ma esauriente impressione di guida sulla Via Flaminia, al volante della Pantera di Pietromarchi. Docilissima e tranquilla in mezzo al traffico dove era possibile procedere anche a 30 kmh in quinta (eravamo scettici e lo stesso Bardelli ci ha invitati a farlo) la macchina rivelava tutta la sua impostazione corsaiole al primo tratto di strada libero. Un cambio dolce e sicuro, una tenuta di strada assolutamente convincente e dei freni ottimi fanno della Pantera personalizzata da Bardelli una macchina praticamente imbattibile nei percorsi stradali.

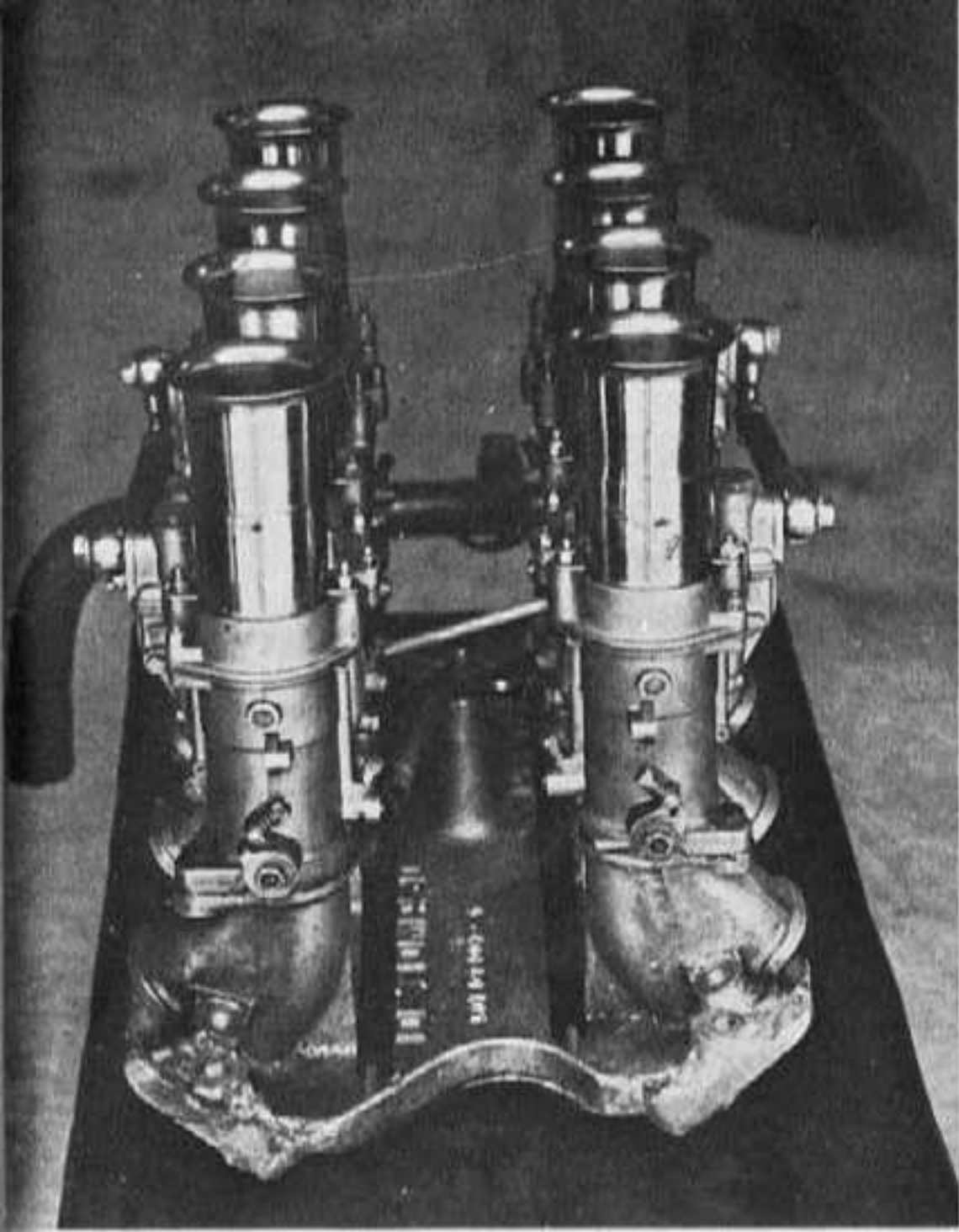
d. b.



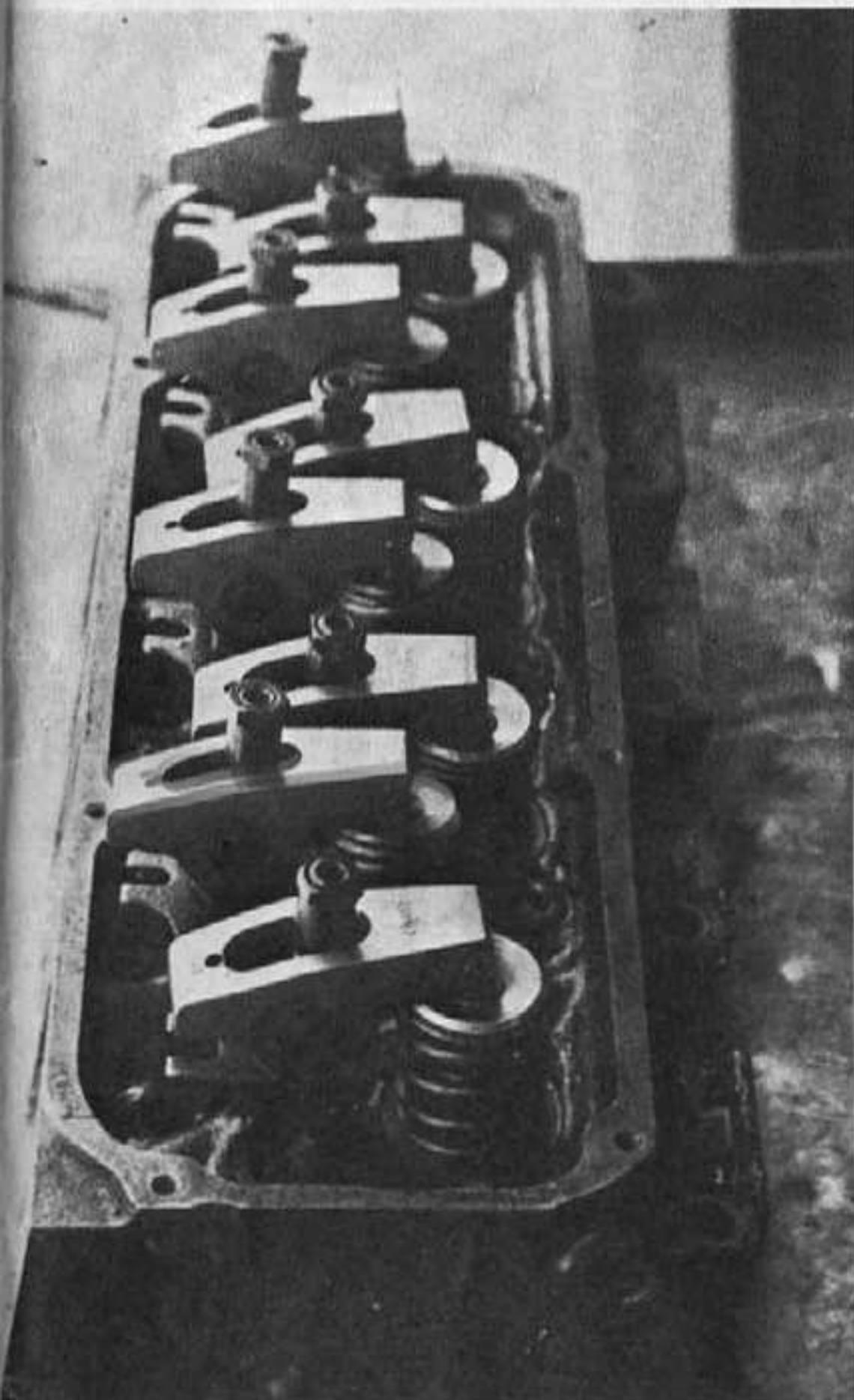
In alto una coppia di pistoni perfettamente lavorati. A fianco, l'albero motore della Pantera riceve una lubrificazione supplementare attraverso speciali canalizzazioni ricavate nelle bronzine



In alto a sinistra il monoblocco della Pantera mostra chiaramente al centro i fori d'uscita delle aste. Sopra, uno dei bellissimi serbatoi che hanno ottenuto alla De Tomaso dopo lungo lavoro.



A sinistra, l'impressionante groviglio dei tubi di scarico si conclude con il solito 4 in 1. A fianco, il complessivo collettori-carburatori Holley. Sotto, una delle testate coi bilancieri in titanio

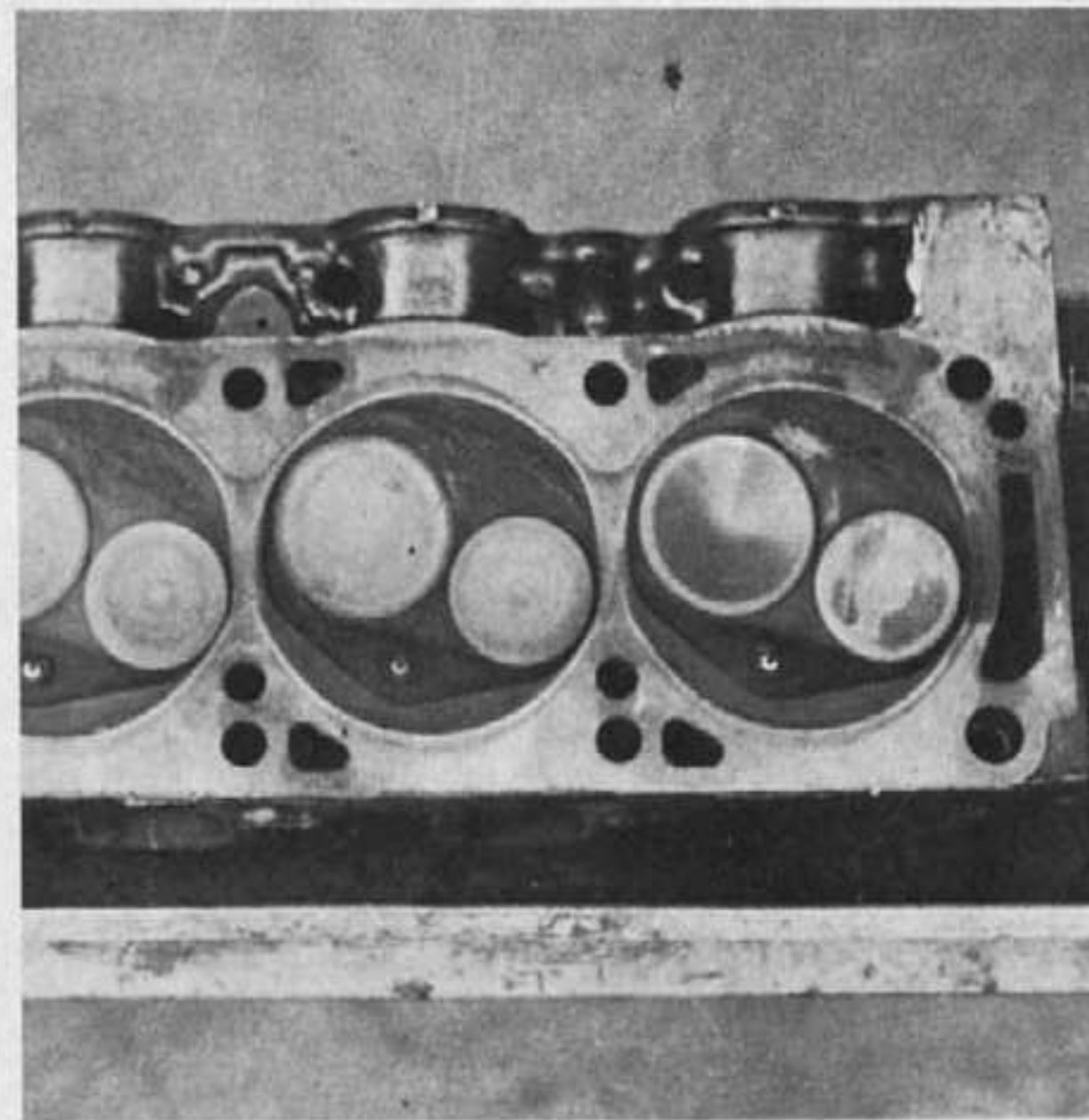
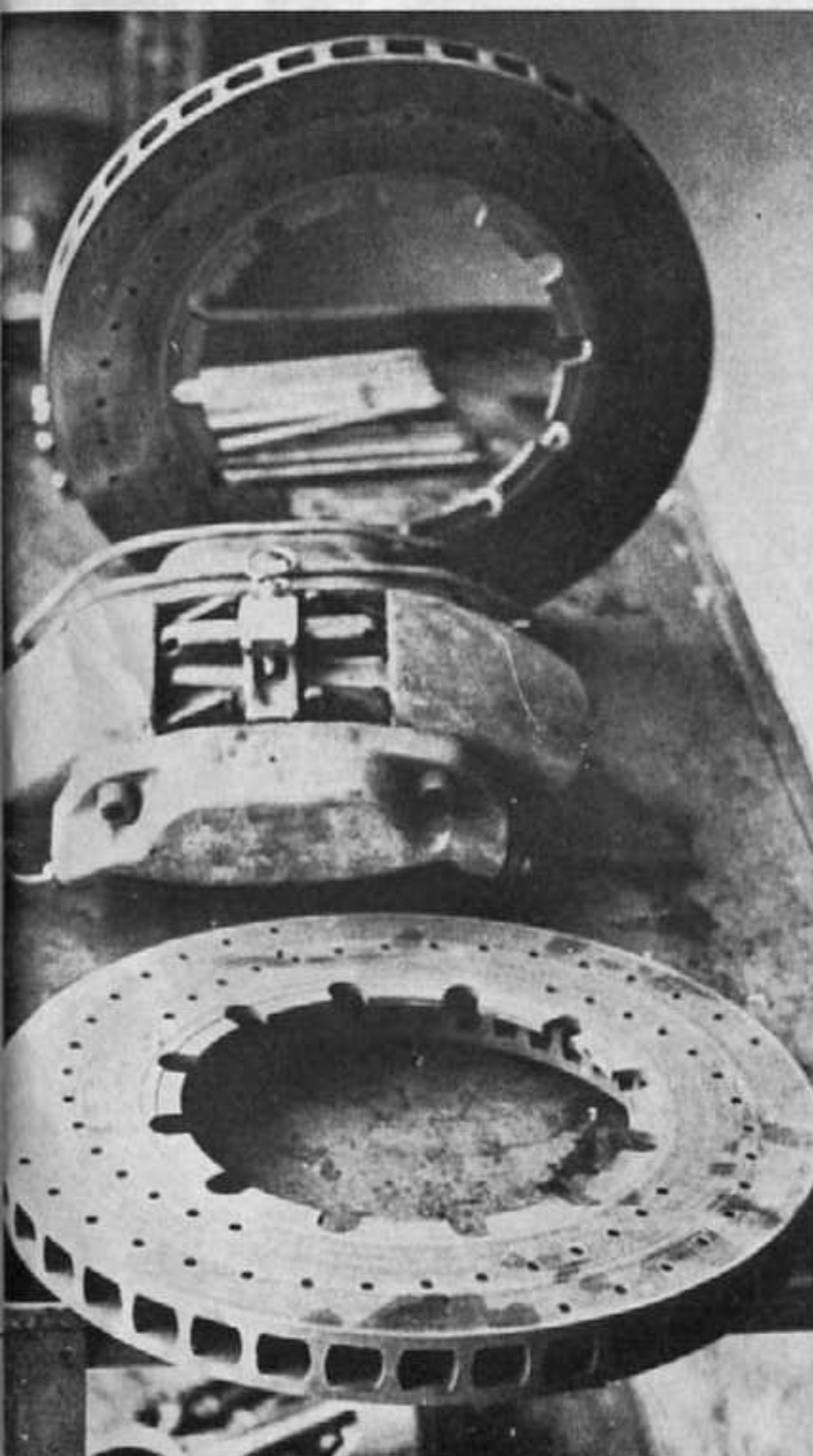


Quanto costa l'elaborazione

Particolari per trasformazione Pantera in Gr. 3

Carburatore Holley	120.000
Collettore	60.000
Ammortizzatori Koni	280.000
Roll-bar a gabbia	180.000
Dischi freni	92.000
Pastiche Girling DS 11	60.000
Molloni	60.000
Plexiglas sportelli	40.000
Coppa olio da 9 kg	76.000
Ventola ad 8 pale	40.000
Estintore	40.000
Attacchi cofano a spillo	8.000
Modifica circolazione acqua	35.000
Staccacorrente rapido	35.000
	1.126.000

Questi prezzi non sono comprensivi di mano d'opera e son solo orientativi per le continue lievitazioni del listino. Al momento un Gr. 3 completo costa circa un milione e mezzo.



A sinistra, i dischi freno della Girling presentano una abbondante serie di fori per il raffreddamento. Sopra, le valvole che qui vediamo nelle loro sedi sono state maggiorate di 2 mm e scavate



Record Brut Bosca. Secco. Il piú secco. Luminoso. Il piú luminoso. In bottiglia trasparente. Lui solo. Non puo nascondersi. Record Brut di Casa Bosca.

BOSCA

Qualità e prezzo controllati.

177 al minuto

I piloti in gergo stringono le dita tra loro, i cronisti molto più purgati lo descrivono come « il cuore in gola », ma la sostanza rimane sempre quella: dare corpo e figura ad una indefinibile sensazione che oscilla tra la gamma della concentrazione, della fatica, dell'impegno psichico e, perché no, della paura, e che volente o nolente prende chiunque sieda al volante di una vettura, sia esso un campione affermato od un comune automobilista, localizzandosi nella regione dell'emitorace sinistro dove ha sede il muscolo cardiaco.

Il problema affrontato da sempre solo dal punto di vista empirico è stato recentemente trattato anche dal punto di vista scientifico. Il merito va tutto ad un giovane specialista di cardiologia del II reparto medico dell'Ospedale Rudolfstiftung di Vienna, il dr. Hans Karobath.

Il clinico austriaco ha preso il via dallo stesso punto di partenza di alcuni suoi colleghi inglesi che tempo fa decisero di rispondere alla domanda « ...se e quando l'andare in automobile è da ritenere un cosiddetto carico di tensione (stress) e conseguentemente quale influenza possa avere sull'attività cardiaca la guida di una autovettura ».

Poiché i dati raccolti riguardavano esperienze in sedi e circostanze disparate come la guida di una automobile in corsa, oppure nel traffico urbano extraurbano ed autostradale, con e senza il cambio manuale, il dr. Karobath ha voluto oltrepassare questi risultati ponendo a confronto guidatori esperti ed altri meno esperti sullo stesso percorso nello stesso momento, nelle identiche condizioni e con vetture eguali.

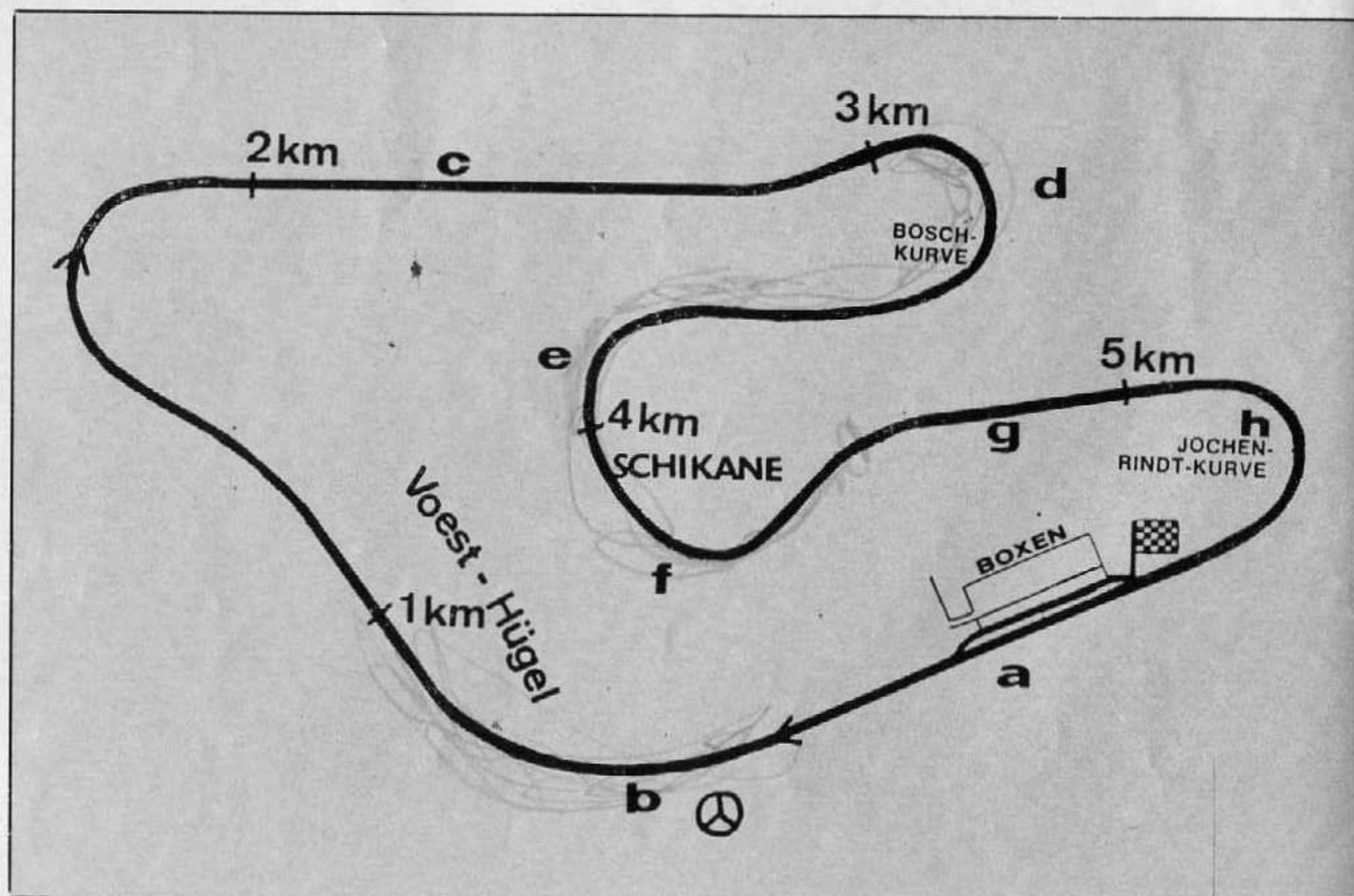
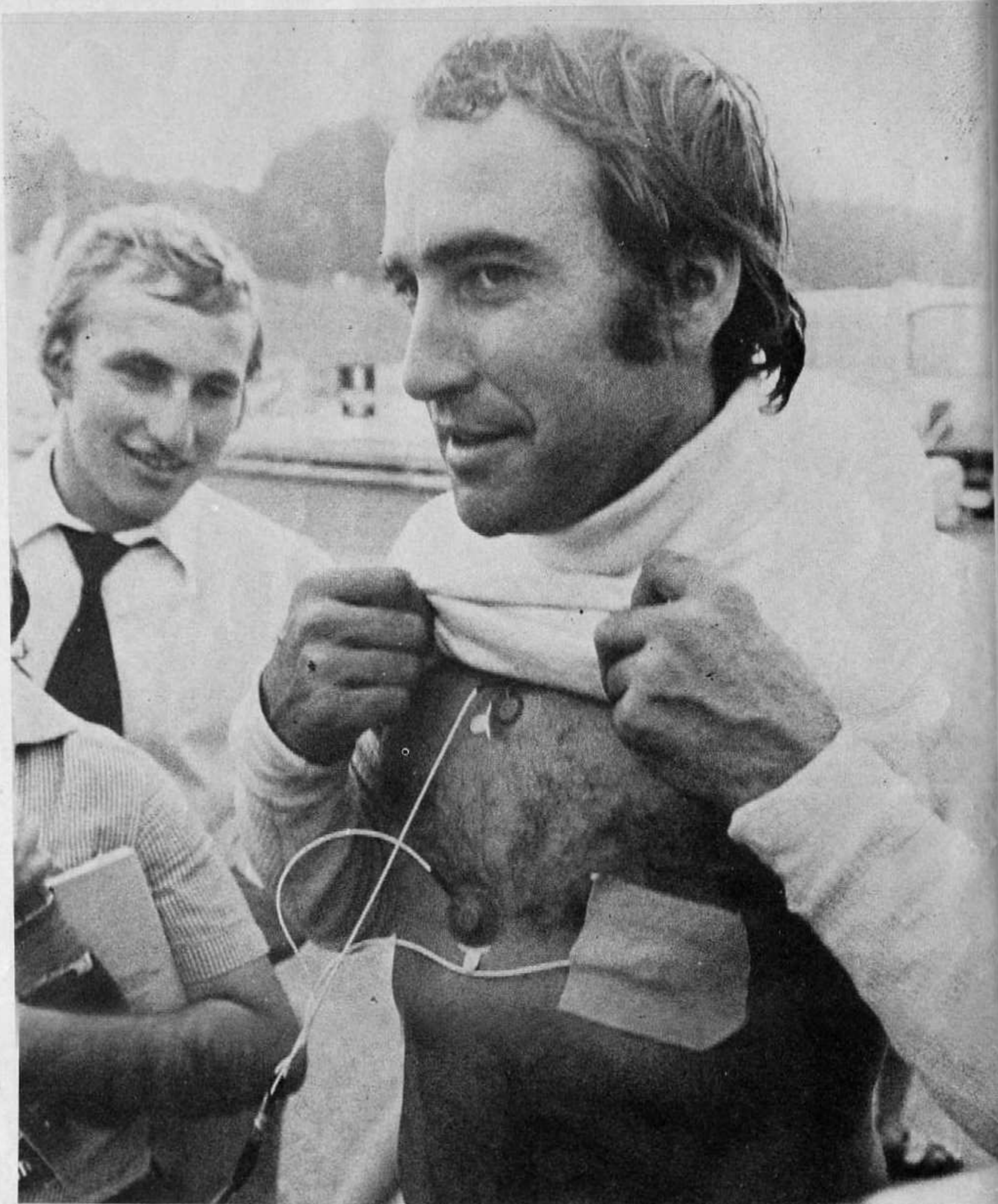
Elettrodi ed antenna

L'occasione più propizia per il medico austriaco è venuta dalla corsa di « 1000 Km » per prototipi in programma lo scorso anno sul circuito di Zeltweg, meglio nota come Osterreichring.

Dato per appurato in base alle ricerche precedenti che:

- 1) la guida produce un aumento della frequenza cardiaca;
- 2) la guida produce un aumento della pressione del sangue;
- 3) l'aumento della frequenza cardiaca è più basso nel traffico urbano che durante una competizione e infine;
- 4) l'esperienza sportiva, automobilisticamente parlando, riduce l'influenza di eccitazioni sulla frequenza cardiaca, il dr. Karobath si è trasferito con armi e bagagli a Zeltweg. La sua voluminosa ed ingombrante attrezzatura per elettrocardiogrammi si basava sulla possibilità di ricevere e registrare i segnali in arrivo dagli elettrodi adesivi posti sul pilota, grazie ad un'antenna « onnidirezionale » che a sua volta amplificava i segnali raccolti dal trasmettitore a batterie fissato sulla vettura. I soggetti dell'esperimento erano sedici guidatori normali non professionisti e non allenati, e due piloti professionisti, Ickx e Redman.

Ciascuno dei sedici piloti di tutti i giorni compì alcuni giri della pista con la propria vettura, sia a bassa che ad alta velocità, successivamente due di loro compirono alcuni giri su una vettura messa a disposizione dal dr. Karobath e su cui si avvicendarono infine anche i due « big » ferraristi. A tutti e quattro si richiese di andare all'inizio ad una velocità normale, o come disse Ickx « ...come un padre di famiglia sull'autostrada », per aumentare via via fino al massimo delle rispettive possibilità. Infine per chiudere il programma i rilevamenti



ebbero per oggetto i cuori di Ickx e di Redman mentre si impegnavano al volante della Ferrari « 312 P » sia in prova che in gara.

Il « cuore in gola »

Sommerso dalla striscie degli elettrocardiogrammi, che purtroppo per quanto riguarda il comportamento in corsa dei piloti non poterono essere completi perché la presenza di sudore sul corpo fece distaccare uno degli elettrodi, Karobath se ne tornò a Vienna per vedere quali erano i risultati relativi a domande del tipo:

La frequenza cardiaca varia a seconda che i giri siano stati fatti a bassa od ad alta velocità?

Numerosi piloti si sono sottoposti alle rilevazioni elettrocardiografiche prima durante e dopo una corsa per favorire gli studi in materia, utili, è il caso di sottolinearlo, anche per lo studio delle reazioni dell'automobilista impegnato nel traffico cittadino e autostradale. Nella foto a sinistra Clay Regazzoni mentre viene « caricato » degli elettrodi

Nella tabella, a destra, vedete indicati il numero dei piloti non allenati, le persone cioè usate come « cavia » all'esperienza che non avessero esperienza di corsa. In fondo i due piloti professionisti esaminati (Ickx e Redman). Quindi le vetture utilizzate da ciascun pilota, il tempo ottenuto sul giro e la velocità media raggiunta. Questi dati vanno confrontati con quelli della tabella successiva

Il circuito dell'Osterreichring in Austria (a sinistra nel disegno) ha fatto da teatro o meglio, da banco di prova per gli esperimenti elettrocardiografici. Le lettere indicano le posizioni dove sono stati valutati gli elettrocardiogrammi dei piloti. a: partenza e arrivo; b: curva della stella Mercedes, inizio della collina Voest; c: dirittura Schönberg; d: curva Bosch; e: chicane, prima curva a sinistra con un raggio maggiore di 100 metri; f: chicane, seconda curva a sinistra con raggio inferiore a 100 metri; g: collina da saltare; h: curva Jochen Rindt.

Nella tabella (qui a destra) trovate la frequenza cardiaca dei piloti nelle varie posizioni dell'Osterreichring. Accanto al numero dei piloti è indicato, se si è dato il caso, il carico di Watt con il quale si è raggiunta durante la guida la stessa frequenza cardiaca pari a quella raggiunta durante una prova sull'ergometro a bicicletta. Alla voce « media » trovate la media della frequenza cardiaca fra i vari piloti nei diversi punti del circuito

Ci sono differenze tra l'attività cardiaca dei piloti professionisti e quelli non professionisti una volta che entrambi siano stati posti nelle identiche condizioni di esperimento?

Un pilota professionista presenta differenze a seconda che conduca al limite una vettura normale o una vettura da corsa?

Per il cuore di un professionista fa differenza che con la vettura da corsa compia delle prove, sia pure ufficiali, oppure che si impegni in gara?

La pubblicazione delle risposte a questi interrogativi ha ora definitivamente chiarito che se un pilota vi dovesse dire che a Zeltweg, sulla curva Bosch o alla chichane, ha sentito il « cuore in gola », non è solo un modo di dire ma è anche la effettiva realtà medica e clinica.

Infatti dalle preziose striscioline raccolte dal dr. Karobath si scopre che nei giri a bassa velocità sulle vetture il cuore di Ickx come quello di ognuno di noi, non supera la frequenza delle 100 pulsazioni al minuto, cioè un carico più che normale per un uomo adulto ed in buona salute, che di regola in riposo non supera le 80 pulsazioni al minuto.

L'illusione di essere però tutti tali e quali al discusso ex pilota della Ferrari è destinata a cadere immediatamente non appena la velocità e l'impegno salgono. Certo anche il cuore del sig. Ickx, una volta che il belga ha portato la vettura normale al limite, è salito di pulsazioni, tuttavia il loro livello è sempre stato nettamente inferiore alla media di 125 pulsazioni

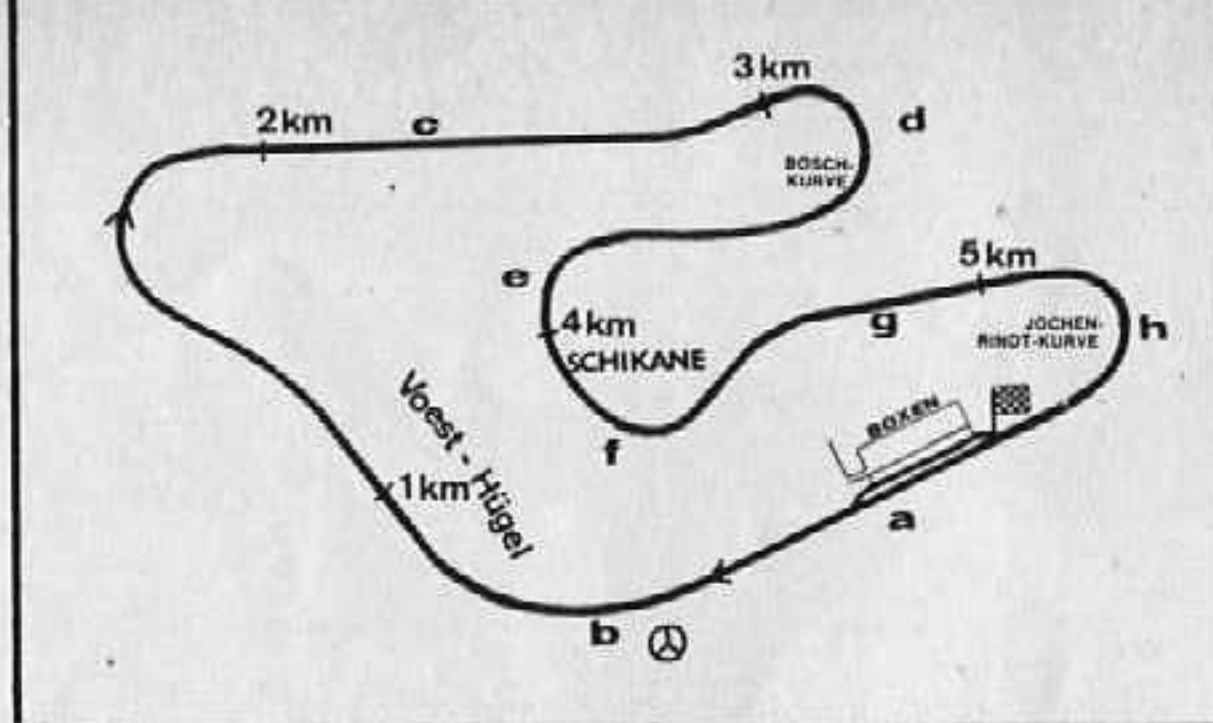
CONTINUA A PAGINA 44

Tito Zogli

N. partenza dei piloti	Vettura	Tempo sul giro in minuti e secondi	Velocità media in km/ora
1	AUSTIN 1300 GT	2'59"	118,8
2	VW 1302 S	3'06"	114,4
3	OPEL MANTA 1900	2'55"	121,6
4	FORD CORTINA 1600	2'52"	123,7
5	BMW 2002	2'46"	128,2
6	FORD CAPRI 2600 RS	2'35"	137,3
7	ALFA GIULIA 1600 S	2'46"	128,2
8	NSU 1200 TT	2'55"	121,6
9	NSU 1000	3'24"	104,3
10	AUSTIN MINI 1000	3'39"	92,7
11	FORD ESCORT 1600 BDA	2'12"5	160,6
12	ALFA GIULIA 1600 S	2'55"	121,6
13	OPEL GT 1900	2'37"	135,5
14	FORD CAPRI 1600	3'45"	94,6
15	OPEL MANTA 1900	2'44"	129,8
16	OPEL ASCONA 2000	2'35"	137,3
1 Ickx e Redman	FERRARI 312 PB	1'42" (prove per la 1000 Km Austria)	208,62

Pilota o numero della vettura	Watt	Frequenza cardiaca nel tratto del percorso							
		a	b	c	d	e	f	g	h
1		130	123	131	135	133	133	144	145
2	175	146	145	154	162	176	168	166	153
3	150	178	175	177	178	185	181	173	175
4	150	138	144	145	155	156	156	159	160
5		118	118	127	128	134	133	125	130
6		137	140	156	171	174	170	169	167
7		168	155	167	172	172	170	168	169
8		126	128	131	136	138	142	135	141
9		155	167	150	144	146	150	145	141
10		137	143	130	130	140	140	142	140
11		138	143	128	137	141	141	142	143
12		138	139	136	136	151	143	144	145
13	175	162	156	152	155	154	156	153	155
14		96	98	120	126	120	122	—	—
15	150	120	122	120	145	145	145	—	—
16	150	128	117	120	142	130	137	128	136
Media		138	138	141	147	150	149	150	150
Ickx (prova) giro 1		108	116	122	122	130	118	120	122
giro 2		127	128	134	126	135	130	130	133
Redman (prova)		131	133	138	142	143	150	149	151

177 al minuto



Nella tabella sotto, oltre a vedere come sale la « febbre » del pilota con l'avvicinarsi del momento della partenza, vedete anche quali frequenze di ritmo cardiaco ha raggiunto Ickx in alcuni giri di gara. Il tetto è toccato nel punto a del circuito, nel corso del secondo giro: 177. Interessante il raffronto delle frequenze con i giri di prova della tabella precedente.

CONTINUAZ. DA PAGINA 41

al minuto denunciate dai guidatori diciamo inesperti. Per questi ultimi si sono registrate punte massime anche di 177. Tuttavia il vero particolare curioso è che l'aumento non si è registrato in corrispondenza delle punte di velocità massima, sviluppate ovviamente lungo i rettilinei, ma bensì in corrispondenza delle tre curve più difficili.

La fatica al volante

Questa constatazione è l'occasione per rafforzare ulteriormente il presupposto che tra un campione, o meglio un professionista, ed un guidatore della domenica, esiste una differenza fondamentale. Infatti il cuore di Ickx una volta esaminato il suo comportamento mentre il belga era al volante della macchina da corsa, ha sì fatto registrare un aumento medio delle pulsazioni rispetto ai valori raggiunti mentre Jacky guidava ad alta velocità la vettura da turismo, tuttavia questa media è stata molto più costante lungo tutti i punti del circuito, rettilinei e curve, che quella dei piloti non professionisti.

Certo anche i cuori dei signori Ickx, Redman, e assieme a loro di Fittipaldi, Regazzoni, Lauda, Hulme, Amon (verificati durante il « G. P. d'Austria » di F. 1) raggiungono punte di 180, 200 pulsazioni al minuto, ed anzi raggiungono questi valori con mantenimento costante più facilmente in gara che in prova, ma tuttavia alla loro concorrenza non contribuisce solo il carico psichico (stress) ma anche il carico fisico.

Infatti poiché da uno studio fatto per conto della Ferrari da Peter Schetty risulta che per guidare un prototipo è necessario uno sforzo di 70 Kp per la guida, di 40 Kp per frenare e di 25 Kp per cambiare marcia, appare normale che a Zeltweg con 10 cambi di marcia in media per giro, 6 curve con raggio stretto da percorrere, ed una durata di turno guida di circa 2 ore e mezzo, qualsiasi pilota alla fine può essere esaurito una volta sceso di vettura.

Il « carico » psichico

Tuttavia nelle differenze registrate sul comportamento del cuore di Ickx tra le prove e la gara, non è sufficiente la sola giustificazione del « carico fisico ». Infatti l'impegno e la concentrazione con cui un pilota professionista si accinge ad affrontare la corsa vera e propria si desume anche dall'esame del comportamento del « carico psichico » a cui il cuore del belga venne sottoposto un minuto prima del via, quando cioè in condizioni di estrema rilassatezza dal punto di vista dello sforzo fisico, il pilota della Ferrari accusò uno sbalzo nella media delle pulsazioni da 100 al minuto a 145 al minuto.

Da analoghe rilevazioni effettuate sul cuore di atleti praticanti altri sport, il dr. Karabath ha potuto concludere innanzitutto che in questi sbalzi non vi è nessuna origine patologica, ed inoltre, ed è quello che pensiamo possa interessare di più i tifosi d'automobilismo, a carichi fisici e psichici come quelli dei piloti arrivano solo alcuni in atletica leggera, con particolare riferimento ai velocisti sulle distanze brevi, che, se non andiamo errati, sono quelli che agonisticamente hanno una carriera di durata inferiore rispetto a tutti gli altri.

A questo punto perciò pensiamo sia doveroso togliersi il cappello davanti a Graham Hill ed a tanti altri « veci » che prima di lui hanno riempito le pagine della storia dell'automobile.

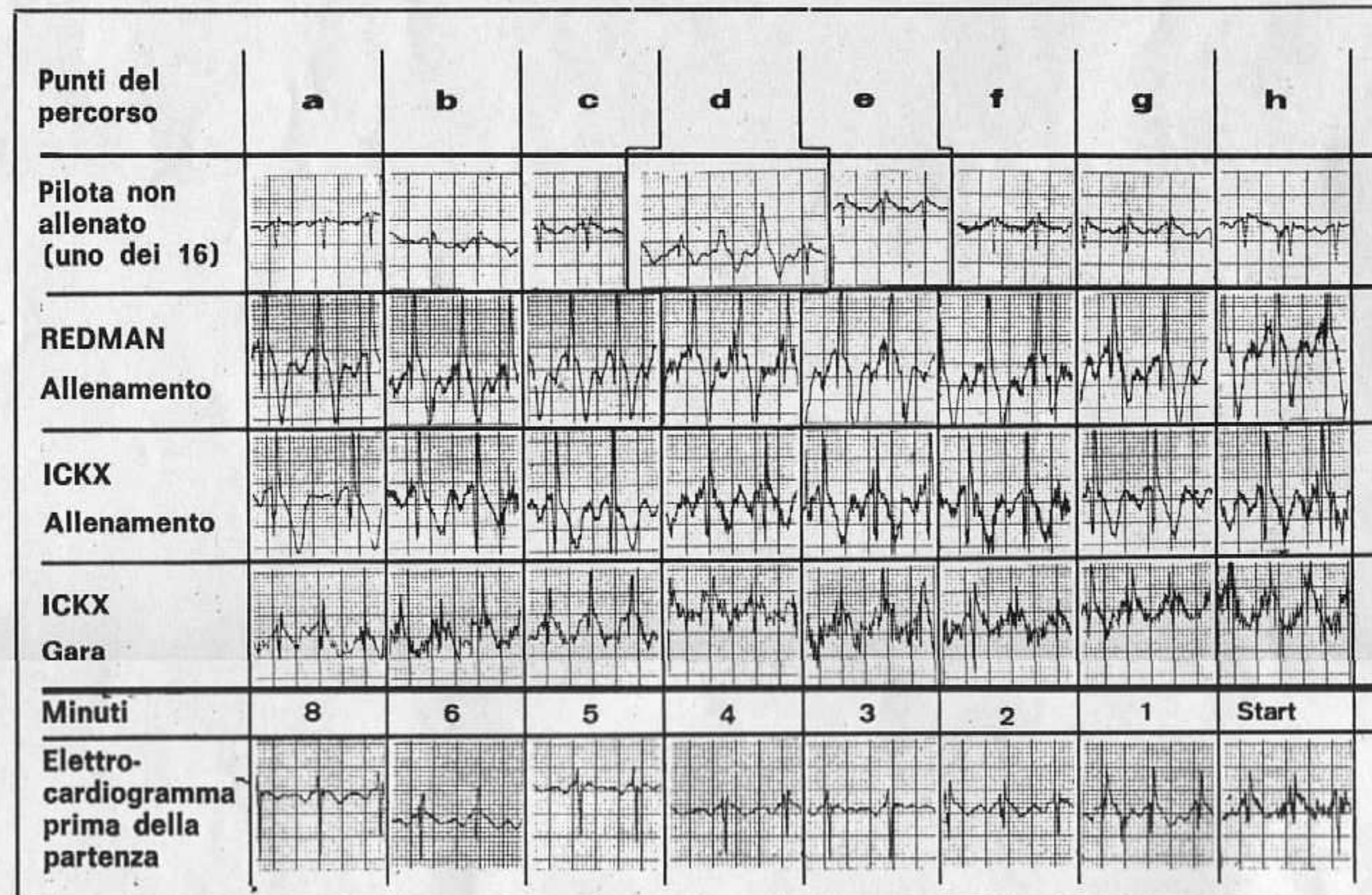
t. z.

Frequenze cardiache di Ickx prima della partenza per la 1000 Km d'Austria e durante alcuni dei 24 primi giri della gara

Minuti prima del via	8	6	5	4	3	2	1	1/2
Frequenza cardiaca	100	115	127	110	122	133	140	145

Frequenza cardiaca nel tratto percorso

Giro	a	b	c	d	e	f	g	h
1 partenza	155	172	170	174	170	170	164	174
2	177	170	169	173	168	170	169	175
4	170	173	169	169	170	172	168	173
5	170	169	172	171	170	170	170	175
24	167	166	162	169	166	166	160	164
media di tutte le frequenze registrate durante la gara	169	169	167	167	167	168	168	171



Questi, sopra, gli elettrocardiogrammi che danno una dimensione anche « visiva » del cuore « ballerino » dei piloti nelle varie fasi della corsa e nei vari punti del circuito. Da notare ancora la diversità tra le fasi di allenamento e quelle di gara per i due piloti Ferrari



Anche Emerson Fittipaldi (sopra) e Hulme (a sinistra) si sono sottoposti a test di carattere medico su vetture turismo, anche accompagnati da medici che studiavano le loro reazioni nelle varie fasi di pilotaggio e nei diversi punti del circuito

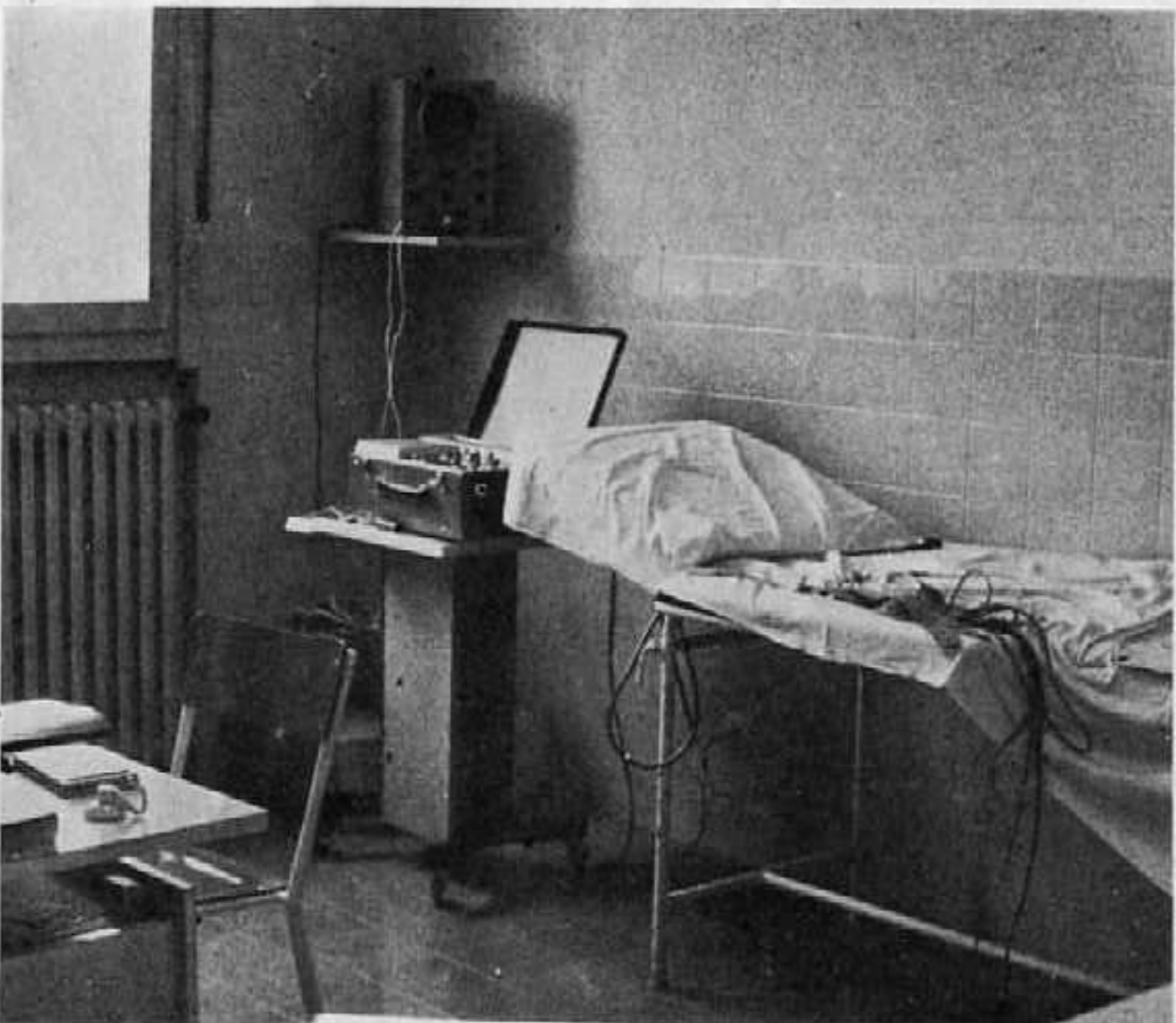
Poiché è venuto in ballo « le physique du rôle » del vero corridore d'auto, col ballottaggio incredibile (proposto da Paul FRÉRE) tra « velocisti » e « rallysti » un medico modenese riproponendo l'aspetto preoccupante della suggestione « DOPING » nelle gare rallystiche ridimensiona la validità di certi giudizi sportivi

Un argomento sempre di attualità

Dal «cuore» al doping



Il dott. Renzo Chiesi direttore del « Centro di medicina dello sport » di Modena al lavoro nel reparto « visite ambulatoriali ». Sotto: il gabinetto per gli esami cardiologici (alla testata del lettino l'apparecchio per l'elettrocardiogramma) al Centro di Modena



MODENA - Spesso tornano di attualità, specie da parte dei medici sportivi legati allo sport auto, proposte di controlli antidoping per i piloti. Si pensava che in sede del Convegno delle Commissioni sportive lo scorso novembre a Taormina si sarebbe tornati a parlare anche di questo aspetto di una fra le più rischiose attività agonistiche. Abbiamo avuto occasione di tornare sul tema con il dott. RENZO CHIESI fondatore e direttore del « Centro di medicina dello sport » di Modena presso il quale vengono visitati molti piloti. Il Centro di Modena, istituito nel 1960, si occupa dei problemi e delle visite inerenti i conduttori di vetture sportive e in quegli uffici sono stati sottoposti a visite specialistiche, in relazione alla loro attività, Manuel Fangio, Eugenio Castellotti, Lorenzo Bandini, Giorgio Scarlatti, Mario Casoni.

Il « Centro » ha sede in una palazzina posta sul viale Monte Kosica ed è dotato di tutte le apparecchiature necessarie per una severa ed obiettiva valutazione fisica dei piloti, sottoposti a esami cardiografici, oscilloscopici, ottometrici e reaziometrici. L'équipe medica del centro vanta specialisti assai qualificati cui compete la decisione sulla idoneità psico-fisica e attitudinaria dei licenziandi. Ci sembra dunque assai interessante riferire il giudizio del dott. Chiesi, per le sue esperienze personali e anche per gli studi da lui svolti sull'argomento. Egli è anche autore di una pubblicazione sul controllo medico dei praticanti l'automobilismo agonistico.

— Ritenete utile — abbiamo chiesto — il controllo antidoping per i piloti sportivi?

« Il grande impegno richiesto dalla competizione automobilistica, le sempre crescenti difficoltà di affermarsi, possono indurre un pilota mal consigliato a fare uso di sostanze doping. Ecco perché, in linea di massima, sono favorevole ad un controllo si-

stematico. Potrei fare eccezione per i rallies di durata superiore alle 6 Ore, considerando l'indispensabilità di non rimanere vittime del sonno. »

— Lei proporrebbe un sorveglianza dopo le gare come si fa nel calcio?

« Per la ricerca dei concorrenti "dopati" (badi che si tratta di una parola di nuovo conio) proporrei un sistema simile a quello in vigore nel ciclismo: controllo sistematico dei primi due arrivati ai quali aggiungere un altro pilota segnalato dal direttore di gara che ha conoscenze approfondite. »

— Ha avuto modo, nell'esercizio della sua professione di medico sportivo o come direttore del centro di medicina dello sport di accertare casi di piloti « dopati »?

« I contatti avuti frequentemente con gli interessati, le confidenze fatte dai più assidui frequentatori dell'ambiente delle corse, mi fanno pensare che molti partecipanti ai rallies debbono considerarsi "dopati", specialmente nelle competizioni di lunga durata. Affermo ciò perché al "Centro" da me diretto abbiamo avuto la confidenza dei concorrenti stessi che si rivolgevano a noi per eliminare i postumi delle assunzioni di determinate sostanze. Postumi che consistevano, nella maggior parte dei casi, in insonnie e in tachicardie. Negli altri tipi di gara ho avuto soltanto qualche sospetto, insortomi nell'osservare il viso e il comportamento dei concorrenti al termine delle gare. Non posso affermare però con certezza che si trattasse di individui dopati. Quello che invece ho rilevato con una certa frequenza ed in occasione di ogni tipo di gara, è la notevole tendenza a caricarsi di alcoolici prima della partenza. Abitudine, questa, riscontrata anche in alcuni campioni! Non penso che si arrivi a guidare in stato di ebbrezza, ma in un certo stato di euforia, sì. A questo punto,

tuttavia, è lecito chiedersi dove finisce l'euforia e dove inizia l'ebbrezza. »

— Quali possono essere i suoi suggerimenti ai responsabili delle attività nazionali ed internazionali per promuovere una regolamentazione in materia?

« Venti anni di esperienza medico-sportiva nel campo dell'automobilismo agonistico, penso che mi autorizzino ad approvare l'entrata in vigore, dal 1. gennaio 1973 del "Regolamento internazionale per il controllo medico dei conduttori" che sancisce precise norme in materia di visite. Mi auguro, tuttavia, che il controllo antidoping non venga effettuato soltanto se previsto dal regolamento particolare della manifestazione, ma venga reso obbligatorio, comprendendo in questo capitolo anche la possibilità di controllare l'alcoolemia degli interessati, controllo per il quale esistono metodi molto semplici e pratici basati sull'analisi dell'alito. La regolamentazione antidoping dovrebbe chiarire quali sono i concorrenti da sottoporre a controllo e dare le necessarie disposizioni agli organizzatori affinché predispongano un locale adatto. I punzoni per sigillare il liquido organico prelevato dovrebbero essere inviati dalla CSAI al Commissario sportivo delegato e il liquido prelevato al laboratorio fiduciario per le analisi. »

Il dott. Renzo Chiesi è stato molto esplicito nell'indicare i rimedi e riservato, invece, nel segnalare le infrazioni che possono essere emerse nei contatti avuti con i piloti. Pur essendo stato molto eloquente per quel che riguarda i rallies. Auguriamoci che da una voce tanto autorevole, quanto qualificata nella fattispecie, sia possibile giungere ad un chiarimento delle « idee » in sede competente. Ci sembra che l'aspetto del doping nell'attività automobilistica sportiva richieda un attento ma soprattutto urgente esame.

Mario Morselli



di LOGAN
BENTLEY
LESSONA

Da anni, scambiavo saluti e qualche frase con Denny Hulme, incontrandolo sui circuiti, e quando cominciai a scrivere una rubrica di automobilismo, per un giornale americano, fu il primo pilota a dirmi che la leggeva e gli piaceva. Oltretutto, era l'ultimo conduttore dal quale mi sarei aspettata un simile complimento.

A modo suo, cioè tranquillo, Hulme ha lasciato il suo marchio nelle corse, vincendo un campionato mondiale di F. 1 (1967) e due Coppe Can-Am (1968 e 1971) ma non spicca in modo particolare nel «circo» dei grandi premi. E' molto riservato e anche se salutandolo sorride timidamente, sembra piuttosto distaccato dal mondo in cui vive. Lo si vede spesso sdraiato sul bancone del box, a occhi chiusi, e si alza, s'infila i guanti e si mette in testa il casco soltanto quando il direttore di squadra, Teddy Mayer, gli dice che la vettura è pronta.

Al GP. d'Italia a Monza, dello scorso anno, il primo giorno delle prove ha fatto un pisolino, sdraiato sul muretto del box, e si limitava ogni tanto a sollevare la testa per controllare come andavano i suoi colleghi. Dopo varie ore, quando ha deciso che gli altri avevano dato una ripulita di suo gradimento alla pista, è andato a coprire qualche giro.

L'intervista si è avviata male, perché già alla prima domanda Denny si è inalberato («Perché la definiscono "orso"?») però alla conclusione ha parlato per quasi un'ora, dimostrando di essere un uomo che ha eretto un alto muro attorno a sé, per impedire a chiunque di avvicinarsi... un uomo che ha trascorso la vita cercando di essere all'altezza dell'esempio che gli ha dato il padre (decorato con la massima decorazione al valore inglese), un uomo che nasconde la sua timidezza e il suo senso d'insicurezza dietro un'apparenza rude. Eppure dice lui stesso che gli piacerebbe uscire dal suo guscio e creare contatti umani, d'altro canto è chiaro che questo gli riesce molto difficile.

«Perché la definiscono 'orso'?».

«Non so se ho voglia di rispondere.»

«Bè, lei stesso nella sua rubrica si definisce 'L'Orso'».

«No, mai e poi mai. Non sono io a scrivere le mie rubriche.»

«Chi lo fa, allora? Eoin Young? (Nessuna risposta). Ho capito, vero?» (Hulme ride).

«Ecco il motivo. Se proprio vuole saperlo, si va indietro di molti anni, quando la cosa partì da Chuck Parsons. E' uno dei più vecchi partecipanti alla Can-Am, un tipo proprio simpatico, e fu lui a cominciare a chiamarmi 'orso'. Il nomignolo fu ripreso da una o due persone, che lo dissero ad altri. A me non secca, ma non mi va perché irrita i patrocinatori.»

«Vorrà scherzare?».

«No, è vero. Non vogliono, credo, che mi si dia quel nomignolo, per lo meno tenendo conto del motivo per cui mi è stato affibbiato.»

«Cioè?».

(Hulme ride). «Perché dò l'impressione di avere sempre il muso. Lo faccio però anche con uno scopo, quello d'impedire alla gente di seccarmi.»

«Non ha simpatia per il prossimo.»

«No, e non mi piace di essere seccato. Faccio ciò che faccio per la mia soddisfazione personale e per la mia squadra. Non potrebbe importarmene meno, se non ci fossero mai neppure uno spettatore o un giornalista. Non faccio nulla, per fare buona impressione a loro.»

«Quindi non ritiene di avere una responsabilità, verso il pubblico. E i patrocinatori?»

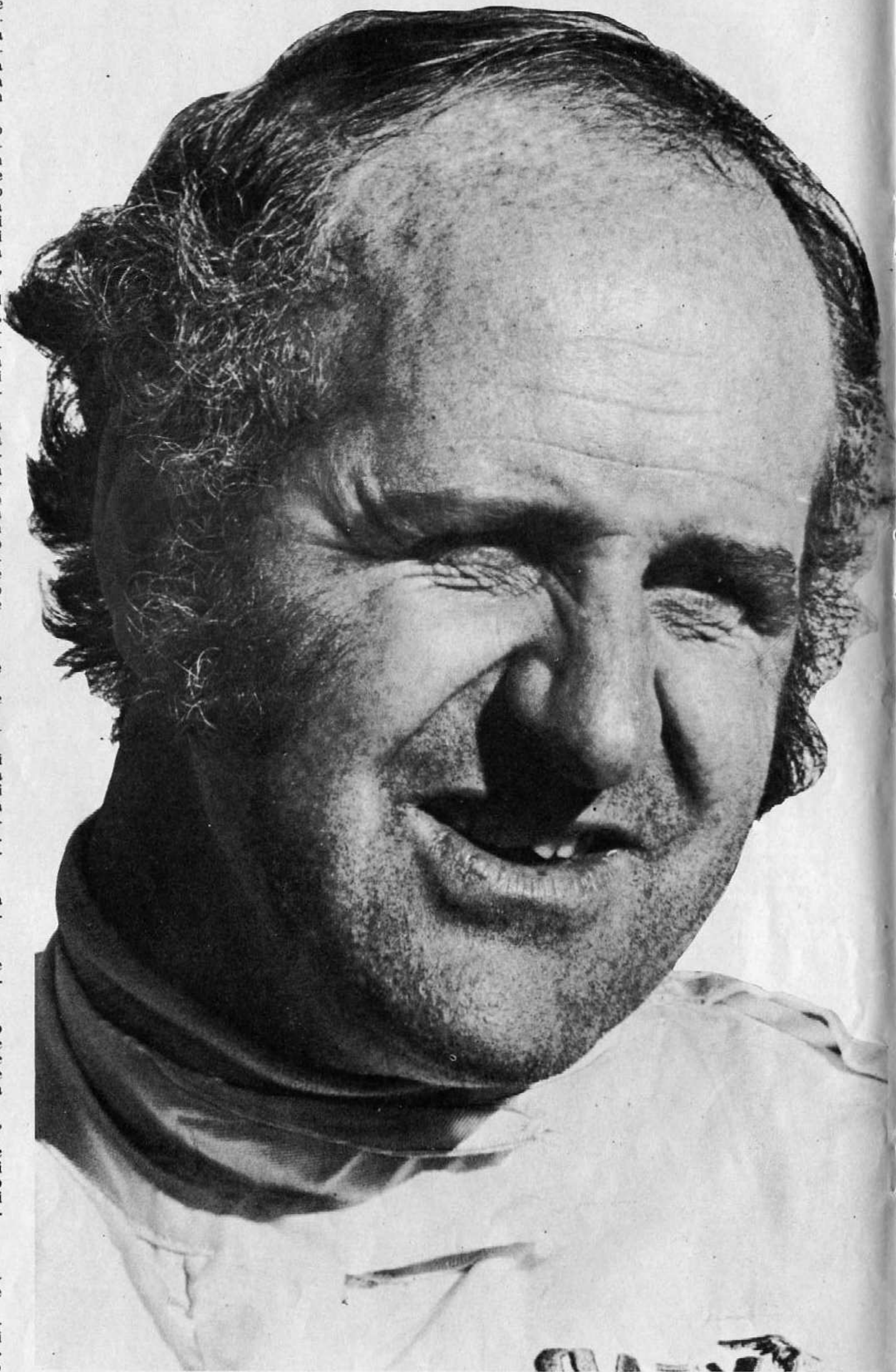
«Verso di loro sì e, per il loro tramite, anche verso altra gente. Sono sempre pronto ad aiutare i patrocinatori, quando mi è possibile, ma non esco dalla mia strada per fare amicizia con i giornalisti o per scambiare quelle inutili chiacchiere col pubblico.»

«Quando cominciò a gareggiare?»

«Circa dodici anni fa.»

«A quei tempi non era necessario farsi pubblicità, ma ora si direbbe che lo sia. Crede di potere sopravvivere, comportandosi come fa?»

«Sì, le corse sono cambiate. So che sono diventate piuttosto commerciali, per cui so quando mi faccio del danno o no. Se la Goodyear o la Gulf vogliono qualcosa da noi, cioè che le nominiamo, lo



Nel segno dell'ORSO (ecologico)

DENNY HULME

...non mi piace chiacchierare con il prossimo e non voglio avere la seccatura di ascoltare le cretinate di cui ama parlare la gente... Mi piace la natura, gli spazi aperti, specie dove non c'è passaggio umano.



facciamo, ma non ho nessuna intenzione di aggrarmi dicendo a tutti quelli che incontro per strada che l'olio della Gulf è ottimo o che i pneumatici Goodyear son eccellenti. Ritengo che facendo del mio meglio in pista, e cercando di vincere la gara, la gente si renderà conto della bontà di questi prodotti.»

«Allora non è d'accordo con Jackie Stewart, il quale in una recente intervista ha detto che sentiva che era un suo dovere verso lo sport, fare di tutto per svolgere un'opera promozionale, con apparizioni personali e così via.»

«Be', è probabilmente utile per la propria tasca, apparire in TV e parlare alla radio. D'altro canto, penso di essere abbastanza fortunato, dal punto di vista finanziario, e me la cavo bene. Non cerco di crearmi un nome, e non intendo farlo in futuro, per cui non mi cambierebbe niente farlo ora per sei settimane, o per sei mesi.»

«Quando smetterà di correre, continuerà ad occuparsi di competizioni?»

«Ne dubito molto, se non succederà qualcosa a farmi cambiare idea. Non lo credo proprio. Penso che rinuncerò, semplicemente, e me ne andrò.»

«Perché gareggia?»

«Perché le corse mi piacciono. E' una grande soddisfazione essere alle redini di 450 cavalli. E' fantastico immaginare una persona in un campo, che tiene a bada, uno per uno, tutti quei cavalli. Be', è proprio così quando si hanno tutti in mano, in una corsa. E' veramente una grande soddisfazione, andare più forte di chiunque altro, o almeno altrettanto forte, riuscendo a tenerlo sotto controllo. Oltretutto, io non credo di essere uno che eccede. Se qualcuno m'insegue, non mi lascio mai prendere dal panico, cercando di anticipare la frenata in curva, sprigionando fumo... In generale cerco di essere me stesso e di pilotare entro le mie possibilità. Non tento mai di fare cose eccezionali.»

«Non si lascia mai trascinare dalle emozioni?»

«No. E' una cosa che imparai molto tempo fa. Non si deve mai farlo. Certò, quando ci sono molti concorrenti attorno probabilmente m'innervosisco e, purtroppo, sfogo quello che provo sulla gente. Non la faccio però mai pagare alla vettura. Secondo me molti piloti sono gentili con la gente, poi si sfogano maltrattando la macchina. Mentre è proprio la vettura che ti farà guadagnare denaro.»

«Rispetta la macchina, dunque. Non sale mai troppo di giri.»

«Molto raramente, anche se mi potrebbe capitare accidentalmente di farlo. La porto all'estremo limite delle sue possibilità. Insomma, se si dovesse salire soltanto a 10.000, potrei arrivare a 10.100. Sotto quell'aspetto gioco un poco sulla fortuna, ma non salirò mai smaccatamente fino a 10.500. A volte salire troppo di giri non è neppure utile. Rende avere cura della meccanica al massimo, perché così se ne ricava il meglio.»

«Secondo lei, la fortuna svolge un ruolo importante nella carriera di un pilota?»

«Sì, assolutamente. Si può essere molto sfortunati, oppure molto fortunati. Credo che sia proprio quanto è successo a Emerson l'anno scorso, è stato molto fortunato. D'accordo, non gliene voglio per avere vinto tutte le gare, però penso che ne abbia vinte più di quanto sarebbe successo a una persona soltanto normalmente fortunata. All'altra estremità della scala, c'è Amon. Non riesce mai ad avere fortuna. Nove anni di corse nei grandi premi e non ha mai vinto, pur avendo condotto in tante! Quindi, la fortuna esiste senz'altro. Molto, però, dipende dalla squadra. Forse non sono giusto verso Emerson, dicendo che è fortunato, forse la sua squadra si è organizzata bene e si sono rivolte molte cure alla sua macchina. E così Emerson ha vinto. Anche la McLaren in complesso ha fortuna, fortuna che si può attribuire

CONTINUA A PAG. 52

Logan B. Lessona

Nel segno dell'orso (ecologico)

CONTINUAZIONE DA PAGINA 49

al fatto che i meccanici lavorano sodo e si garantiscono che tutto sia perfetto al cento per cento. Non c'è mai niente che non vada, sulla macchina, se qualcosa suscita il minimo dubbio, la sostituiamo. Non badiamo al centesimo, non cerchiamo di fare economia. Se qualcosa ci costa molto, la facciamo ugualmente, mentre un privato potrebbe dire: "Questo ingranaggio sembra un po' dubbio, ma lo rimontiamo". Noi, in caso analogo, lo buttiamo via. Non corriamo rischi del genere.»

«Si dice "la fortuna consiste nella preparazione abbinata al caso". E' d'accordo?»

«Sì e no. Se si fanno gareggiare due vetture nella stessa squadra, è logico pensare che tutto sia uguale per entrambe, ma non è vero. Per esempio, Revson è rimasto senza carburante al G.P. d'Austria dello scorso anno, mentre la mia vet-



che ai meccanici. Si arriva al punto in cui tutti diffidano gli uni degli altri. Questa è la peggior cosa che possa succedere, nei grandi premi. Secondo me il team McLaren è probabilmente quello in cui regna la maggior serenità ed è così da anni. D'accordo, ci sono sempre stati alti e bassi, però penso che il nostro sia il team più felice, sia per i meccanici che per i piloti. A livello più alto esistono probabilmente piccoli attriti, ma del resto siamo un grosso complesso, in cui lavorano da 65 a 80 persone. Un direttore deve di tanto in tanto brontolare e dare ordini, però il nostro è un team ove i meccanici possono parlare coi dirigenti senza difficoltà. In quel senso esiste una grande cordialità, non ci sono persone "inavvicinabili", da noi.»

«Di recente Surtees ha detto che uno dei più grossi problemi di un direttore di squadra con-

A sinistra, Hulme a Silverstone nel G.P. di Gran Bretagna. Sotto a sinistra, Denny sul podio più alto del G.P. di Svezia dove ha preceduto Peterson e Cevert, carico di trofei. Il vecchio «orso» non è mai domo. Sotto a destra, in Germania eccolo alle prese, pensoso con la McLaren che fa i capricci

«Appunto. Dovrebbero essere cacciati in qualche angolo.»

«Credevo che tutti i giornalisti inglesi si considerassero dei veri professionisti.»

«Non lo crederebbe, se leggesse tutte le baggianate che scrivono. E questo vale per tante altre cose. Del resto, ottengono baggianate perché nessuno dice loro le cose come stanno. La loro presenza irrita tutti, anch'io non racconto neppure la metà di quanto succede. Li sviamo, poi leggiamo quello che scrivono e a volte ci irritiamo, e invece è colpa nostra perché abbiamo raccontato cose del tutto diverse dalla verità. Dobbiamo pensare ai nostri patrocinatori, quindi non possiamo dire che i freni facevano schifo, che i cuscinetti si rompevano. E allora ci limitiamo a blaterare cose senza senso.»

«Come si descriverebbe, quale individuo?»



tura è arrivata avendo ancora circa 25 litri di carburante e al via ne avevamo la stessa quantità. Questa non è fortuna. E va bene, sì, è fortuna, non preparazione. Cose che capitano...»

«Allude alla diversità fra la sua guida e quella di Revson?»

«Forse. O forse la miscela del carburante può essere leggermente diversa in un motore e non si può calcolarla, nei brevi tratti che si coprono in prova. E' soltanto alla lunga che si scopre l'errore nel calcolo del consumo. D'accordo, forse dovremmo essere più esatti, ma fino a che punto? Come mandare un uomo sulla luna, quando si deve essere veramente precisi al massimo. Sarebbe magnifico se si potesse esserlo senza il minimo scarto, sapendo quanto carburante occorre e tutto il resto, ma nessuno è in grado di saperlo. Sono convinto che se qualcuno inventasse un computer per stabilire queste cose, prima o poi saremmo tutti a posto, non il primo anno e neppure il secondo, ma alla lunga sì.»

«Dal punto di vista psicologico, per lei è importante nutrire fiducia nella sua squadra, cioè pilotare per un team ove regna la serenità? Influisce sulle sue prestazioni?»

«Sì.»

«Ne subisce l'influsso, dunque?»

«Sono sensibile al fatto che, quando la situazione diventa un poco tesa, insomma quando alcuni si lasciano abbattere, il team ne risente. E' in questo momento che il pilota si rende chiaramente conto della propria situazione in seno alla squadra e non deve mai prendersela con la vettura, dicendo che non vale niente. Deve lavorare con i meccanici, i quali si danno da fare per la macchina e per lui, insomma ci deve essere una totale e soddisfacente collaborazione. Se si arriva invece al punto in cui il pilota addebita tutte le colpe alla vettura, mentre i meccanici hanno fatto del loro meglio, e si lamenta, allora i meccanici apportano mutamenti ma non lo fanno col cuore. Ne consegue che anche il pilota si disinteressa e allora va a finire che non importa più nulla nean-

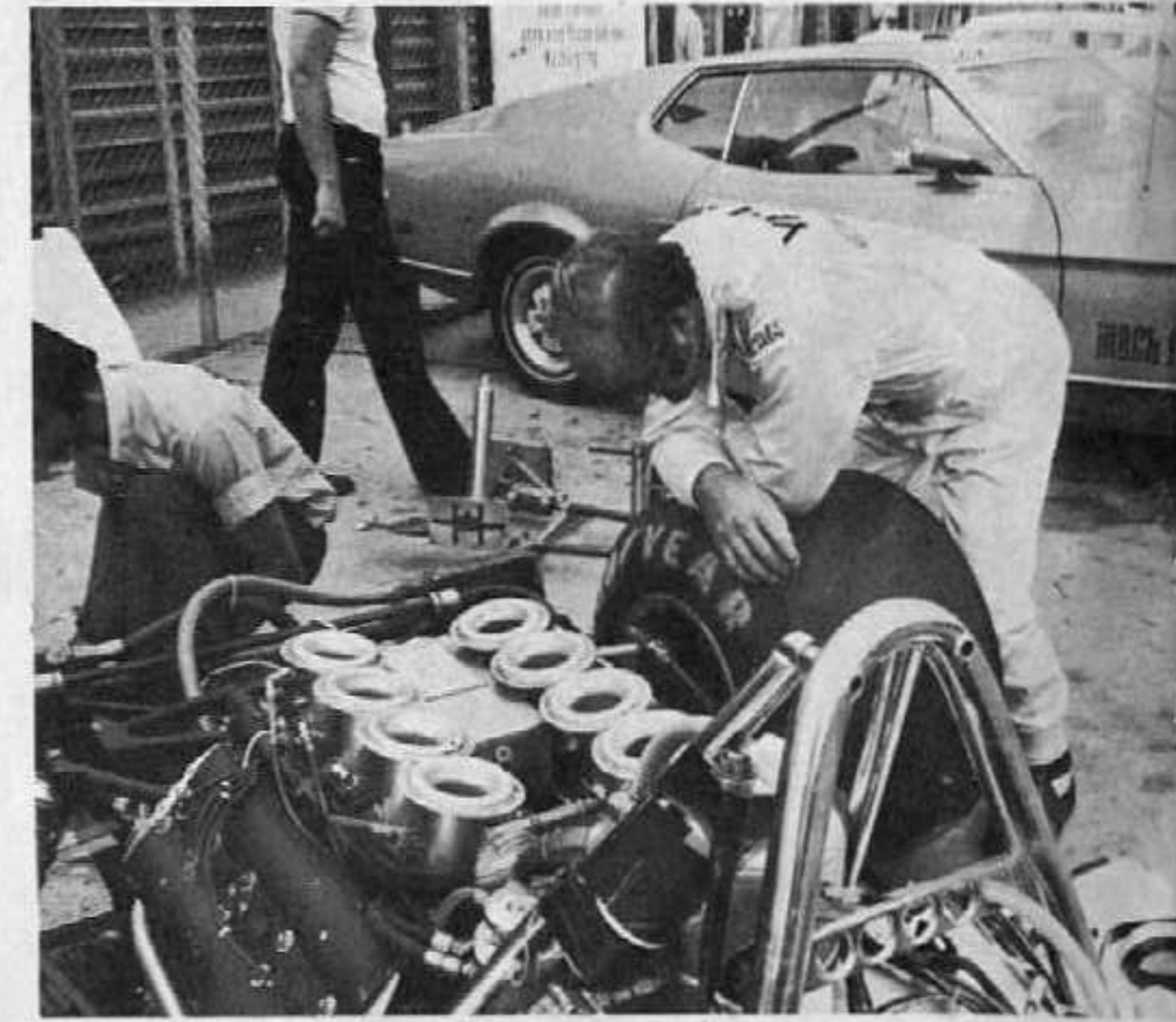
siste nel fatto che se un suo pilota vuole fargli apportare un mutamento, che a suo giudizio è sbagliato, finisce per farlo, anche se a malincuore perché non se la sente di mentire al suo pilota, pur sapendo che forse dovrebbe farlo. Dice che quando era pilota lui, detestava che gli facessero cose simili.»

«Sì, e se il pilota scopre che il direttore l'ha ingannato perde subito fiducia in lui. Credo che sia questo uno dei problemi della BRM, al momento. Per me la BRM ha il potenziale per avere un vincitore in squadra e così pure la Ferrari. Le due squadre si trovano nella stessa situazione. Hanno le attrezzature, le cognizioni, il denaro, e avrebbero soltanto bisogno di disporre di buoni piloti. Hanno tentato di procurarsene, ma se ad alto livello non sono in grado di tenere sotto controllo la situazione, e per conseguenza non regna serenità nella squadra, è ovvio che i piloti si sentono frustrati e ne consegue che nessuno tenta di mettere veramente a punto le vetture, o di avere contatti con i meccanici.»

«Quali sono le cose che la irritano di più?»

«I giornalisti e i personaggi ufficiali. Non riesco proprio a trattare con commissari di box irsi, perché seguo il punto di vista moderno, che trova inutili i commissari al box. Sono convinto che i circuiti dovrebbero avere una zona dei boxes abbastanza grande e ben studiata, perché lo spazio fosse sufficiente soltanto per i meccanici. Loro, poi, dovrebbero essere oltre il muretto soltanto se c'è una vettura presente. E' questo che mi ha tanto colpito alle Olimpiadi, non c'era mai nessuno che gironzolava attorno. L'ho visto alla TV. Nella zona delle piscine non c'era nessuno, per la ginnastica c'erano soltanto una o due persone, per cui i concorrenti avevano tutto lo spazio a loro disposizione. Non c'erano fotografi, nessuno che seccasse l'anima. Così ci si può concentrare al massimo e il discorso vale per le corse, anche durante le prove.»

«Le danno, dunque, noia i giornalisti che vengono a fare domande?»



«E' difficile a dirsi. Esteriormente sembro probabilmente piuttosto aggressivo, e mi irrita con grande facilità. Mi secca, soprattutto, quando la gente si comporta in modo infantile.»

«Allude, fra l'altro, a quella sera a Zeltweg, quando si è tanto arrabbiato perché tutti lanciavano pezzetti di pane attraverso la sala da pranzo?»

«Sì, è un genere di cosa che mi irrita perché giudico gli uomini dei bambini e coi bambini si deve prendere un bastone e suonarglielo.»

«E' introverso? In generale è riservato?»

«Sempre, credo. A volte, però, se qualcosa mi sprona, posso anche essere piuttosto aperto su molte cose, so stare in mezzo alla gente, però in generale mi nascondo nel mio guscio, per protezione personale. Non mi piace chiacchierare col prossimo e non voglio avere la seccatura di ascoltare le cretinate di cui ama parlare la gente. Esistono persone con le quali è interessante parlare, ma alle feste e ai cocktail-parties per lo più si sentono tante scempiaggini e chiacchiere futili che io proprio non riesco ad affrontare. E così mi riempio un bicchiere e vado a mettermi in un angolo, in silenzio. Probabilmente, quando parlo, non sono diverso dagli altri, ma se mi nascondo vuole dire che ci sarà almeno una persona in meno che dice sciocchezze. Già... forse più che tentare di comportarmi come un adulto, cerco di essere troppo serio. Dovrei divertirmi di più.»

«E' avaro?»

«Probabilmente, sotto certi aspetti, moltissimo sotto altri e anche egoista. D'altro canto se ho voglia di qualcosa, vado a comprarmela, a qualsiasi costo. Tanta gente direbbe "è troppo caro", oppure sentirebbe di avere fatto una cosa assurda. Io, invece, se voglio una cosa me la compro. Molta gente sperpera il denaro, che ne abbia o meno, per fare effetto sul prossimo. Io non mi lascio impressionare da queste cose e mi deprimi, anzi, vedendo sperperare denaro. E' difficile guadagnarlo, almeno per certa gente, e non vedo perché dovrebbe buttarlo via.»



A sinistra, il via del G.P. di Spagna ha visto Denny in prima fila affiancato dalla Lotus di Peterson che aveva ottenuto il miglior tempo. In quella occasione Hulme si classificò sesto. Sotto a sinistra, Hulme seguito da Fittipaldi al Paul Ricard per il G.P. di Francia. A destra, accoppiata McLaren al G.P. di Olanda: Hulme precede Revson

«La sua famiglia era povera?»
 «No, una media famiglia della Nuova Zelanda. I miei familiari mi hanno aiutato agli inizi, ma intanto lavoravo per loro, da quando lasciai la scuola fino a ventun'anni, e la scuola la lasciai quando ne avevo diciassette. Non mi davano stipendio.»

«Che cosa faceva suo padre?»
 «Aveva un'impresa di trasporti. Non mi dava uno stipendio, però metteva da parte il denaro per cui, quando volli comprare una MG sport, con i pochi soldi che avevo messo da parte, lui raddoppiò la somma e fu così che ebbe inizio la mia carriera. Del resto nella famiglia Hulme si è sempre agito in questo modo. Se volevo qualche soldo per le mie piccole spese, lo chiedevo alla mamma o a papà e mi davano somme che oscillavano da una a cinque sterline. Non mi chiedevano mai per

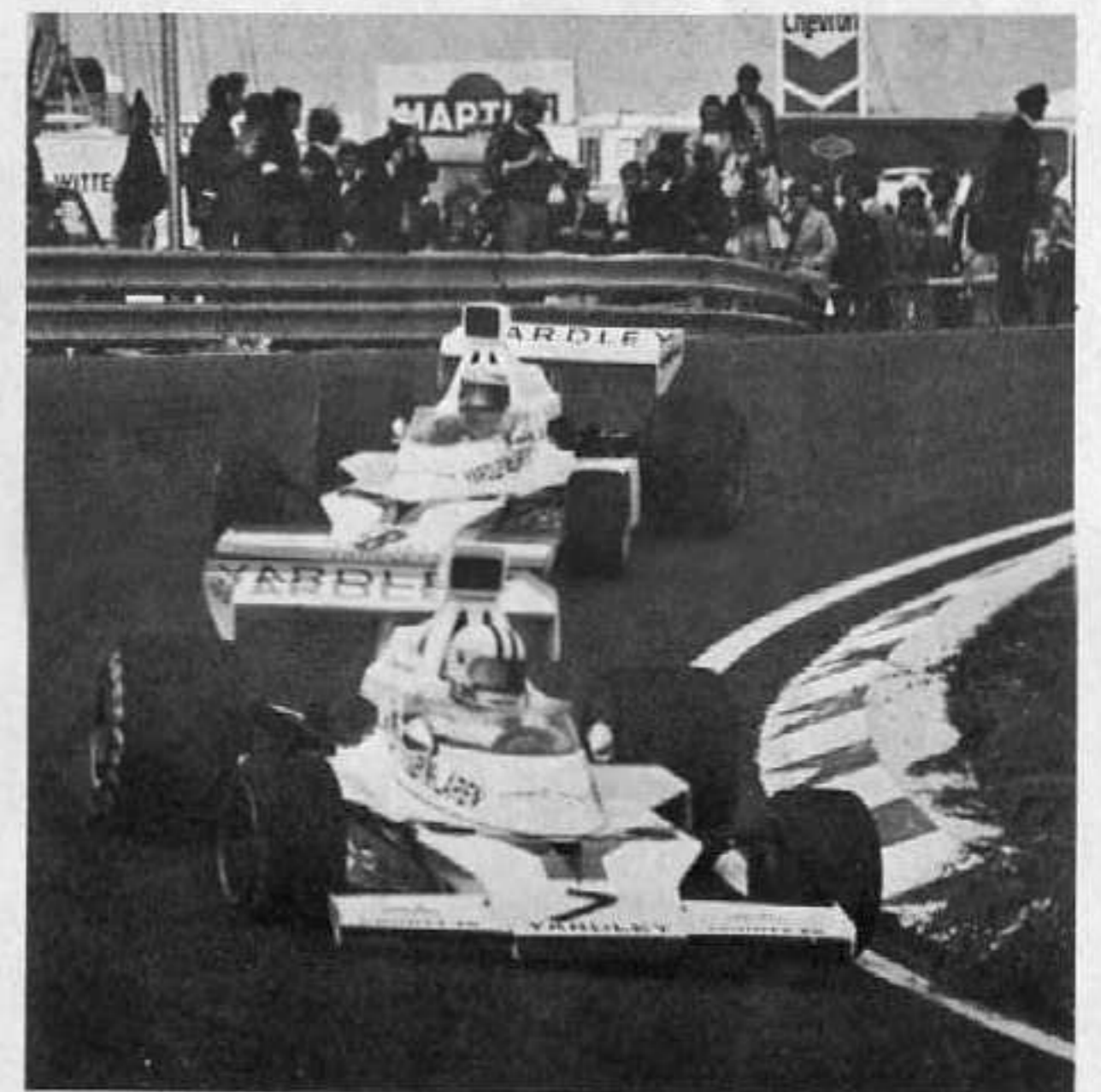
«Sento di avere un esempio, di cui devo essere all'altezza. Non tanto perché mio padre è un eroe, però si è comportato bene.»

Spero che anche mio figlio lo farà, in qualche modo. Gli servirò da guida, entro le mie possibilità, ma vorrei che se la cavasse con onore in qualunque attività scelga. Adesso ha sei anni, si chiama Martin. Ho anche una bambina di due anni. Mia moglie si chiama Greeta, con due "e", ed è neozelandese anche lei.»

«Eravate innamorati fino da ragazzini?»
 «No. Frequentavamo la stessa scuola, ma strano a dirsi, non la ricordo affatto a quei tempi. Poi lei andò a studiare ad Auckland, quindi, a suo tempo, tornò a Te Puke, ove vivevo io. E' un nome Maori, che significa "Il colle". Faceva l'infermiera e andava a ballare, come tutte le ragazze; fu così che ci conoscemmo.»

avevamo mezzo chilo di mele, in macchina, e neanche una goccia d'acqua. Io, però, credo che sarei capace di sopravvivere. Quando spensi il motore, il silenzio fu una cosa incredibile. La natura mi dà una nuova carica, mi calma. Amo la piena campagna, però non mi piacerebbe di andare in luoghi ove la vita è dura, come in Alaska, per esempio, dove il freddo è tremendo, oppure in pieno Sahara dove si crepa di caldo. A questo punto è troppo, si diventa dei veri e propri esploratori e io non voglio essere un esploratore. Voglio soltanto allontanarmi da certe cose... sono fatto così.»

«La gente la teme?»
 «Quando mi conosce veramente, no. A volte c'è chi mi dice: "Per anni mi sei sembrato ombroso e cupo, tanto che non avrei mai voluto avvicinarmi a te per parlarti, ma ora che ti conosco vedo che sei simpatico". In questi casi io rispondo: "Hai



che cosa mi occorre, e credo che coi miei figli farò lo stesso.»

«Chi ha influenzato maggiormente la sua vita?»
 «Mio padre, suppongo... Da ormai dieci anni parla poco, ha avuto i suoi problemi, un esaurimento nervoso e così via e probabilmente io vi ho in parte contribuito, con la vita che faccio. Non credo che si sia mai veramente preoccupato, però evidentemente pensa a me.»

«E' figlio unico?»

«No, ho una sorella che vive in Nuova Zelanda. Comunque, tutto ciò che ho fatto, l'ho fatto pensando a mio padre in certo qual modo. Nutro grande rispetto per lui, perché è stato insignito della Victoria Cross (decorazione che equivale alla medaglia d'oro italiana), oltre a un'altra decorazione negli Stati Uniti, nella seconda guerra mondiale. E' la massima decorazione che si possa ottenere, e lui aveva soltanto ventiquattro anni. Io ora ne ho quasi trentasette e penso che mi piacerebbe tanto averne ventiquattro e combattere in qualche maledetta guerra. A Creta era un cecchino e fu poi catturato dai tedeschi. Non posso non ammirarlo, per essersi meritato la Victoria Cross a soli ventiquattro anni. Un bambino, insomma! Io non ricordo neppure com'ero, a quell'età. Perciò nutro questi sentimenti, per lui... d'accordo io ho vinto il campionato del mondo e ne ero orgoglioso, ma io e mio padre non ci parliamo molto. Siamo una strana famiglia, sa. Riesco a parlare con mia madre, a volte con mia sorella, ma mi è molto difficile farlo con mio padre. Forse gli somiglio, sono un tipo che non parla volentieri e anche lui non vuole probabilmente darsi la pena di parlare con me... O forse è una caratteristica familiare, siamo tutti così.»

«Quanti anni aveva suo padre, quando è nato lei?»

«Circa ventidue. Sono nato poco prima della guerra. Insomma, è stato tutto questo che mi ha fatto restare onesto, che mi ha tenuto sulla retta via.»

«Perché?»

«Con lei riesce a parlare?»

«Oh sì, senza difficoltà. E' pratica di corse automobilistiche, capisce le cose che mi agitano e mi rendono ombroso. Quando è sul circuito, mi lascia stare, non mi secca, e sa che deve comportarsi così. Non capisco come facciamo alcuni altri piloti ad avere la moglie tra i piedi, ma può darsi che i loro rapporti siano diversi, forse migliori. Per me moglie o amica in pista sono soltanto un fastidio.»

«Aveva sempre avuto intenzione di diventare pilota?»

«Sì, da quando comprai la MG.»

«Come mai tanti piloti sono stati mediocri a scuola?»

«Perché volevano dedicarsi ad altre cose. Non volevano essere medici, o perdere anni a fare pratica, senza ottenere alcun utile finanziario fino al giorno in cui sarebbero stati troppo vecchi per goderne, cioè al momento di andare in pensione. Secondo me molti ragazzi vogliono diventare piloti per guadagnare in fretta, divertendosi al tempo stesso. Bisogna amare ciò che si fa e non credo che capiti a tutti.»

«C'è qualche altra cosa che le piace veramente, a parte correre?»

«Mi piace la natura. Mi piacciono gli spazi aperti, soprattutto ove non si vede traccia di passaggio umano. Mi piace andare in posti non ancora civilizzati. Una volta la Ford ci prestò una Mustang e mia moglie ed io, dato che eravamo negli Stati Uniti, andammo a Death Valley. Ciò che mi piace veramente fu di vedere un cartello con la scritta "Strada non sorvegliata dalla polizia stradale". Mi piaceva l'idea di essere lontano da tutto e da tutti.»

«Non le dava un senso di panico?»

«No, non mi preoccupò affatto di spegnere il motore della Mustang laggiù in quel deserto e capita spesso che i motori V8 non si rimettano in moto. Pensai che se non ci fossi riuscito, a suo tempo sarebbe passato qualcuno. Se ricordo bene,

semplicemente visto il mio lato sbagliato e soltanto quando ti ho, in un certo senso, aperto la porta... diciamo della mia tana, allora hai capito come sono veramente". Poca gente, però, impara a conoscermi perché la tengo a distanza.»

«Mi ero sempre chiesta com'era veramente, sotto la crosta.»

«In generale sono accomodante, anche se creo difficoltà. Come è successo con lei, quando mi si chiede un'intervista rispondo no. E' il mio modo per difendermi. Per conseguenza, l'altro si ritrae e pensa che è inutile insistere, che conviene cercare soltanto di placarmi. A questo punto tocca a voi cercarmi, darvi da fare, non sarò mai io ad andare in brodo di giugliole davanti a voi.»

«Nessuno va in brodo di giugliole davanti a me, però non supplico per ottenere un'intervista. La chiedo magari per un paio di volte, gentilmente, ma se non me la vogliono concedere, pazienza. Non sono tipo da insistere, da seccare.»

«Se mi irrita veramente, è fatta. Non ho peli sulla lingua, dico chiaro e tondo che vadano a farsi benedire e che io me ne infischio.»

«Lei è un "maschio sciovinista"? Considera le donne degli esseri umani, oppure soltanto oggetti adatti al sesso?»

«In certi casi sì. Se passa una bella ragazza, non esco dalla mia strada per guardarla due volte. Mi piacciono le ragazze carine, simpatiche, semplici. Quelle che sembrano il simbolo del sesso magelano, perché so che pensano soltanto a sfruttare quel genere di cose. Cioè sfruttano se stesse. Ho una o due amiche, con le quali mi piace chiacchiere, però non molte.»

«Allora avrà anche pochi amici uomini?»

«Soltanto uno o due.»

«Che cosa rispetta di più nella gente?»

«L'impulso ad agire nella vita, con o senza successo. Vedo tanti tizi che sbagliano, ma non tocca a me dire loro ciò che dovrebbero fare. Ammiro la gente che nella vita fa qualcosa di costruttivo.»