

le malattie della vostra automobile **AUTO SPRINT** **diagnosi SPRINT**



E sistono automobili capaci di impressionare chiunque con ruspanti prestazioni (e magari col prezzo), senza per questo uscire dal più ineffabile anonimato.

E a pensarci su, è già qualcosa che, introducendo due delle attuali mazzette di «input data» in altrettanti computers (usciti dalla stessa catena di montaggio), il risultato non consista in due vetture dai componenti intercambiabili fatta eccezione per il marchio di fabbrica. Ogni tanto però — ed è il caso della nostra «paziente» di questo mese — ci si imbatte in qualche cosa che rinuncia agli schemi della saggezza in pillole. Un po' un'abitudine, ammettiamolo, in casa Citroën e il discorso vale forse soprattutto per la fitta schiera di piccolette mosse dagli ormai leggendari boxerini bicilindrici da 435 e 602 cc.

Evitiamo subito di impapocchiarci fra i diversi esponenti della gamma: parleremo della AMI 8 che è in effetti il modello da noi provato nella versione break: in pratica una «2 CV 6» vestita a festa e mossa dal motore tipo M.28, sempre da 74x70 mm, ma con rapporto di compressione portato a 9:1. Gli ingordi di meccanica applicata potranno trovare gratificante l'occhieggiare sotto i panni della vettura sollevata sul ponte o sospesa sulla buca. E lì potrà far sorridere il ricordo delle molte congetture fatte in cronaca, al tempo in cui un oggetto misterioso fu fotografato sul montante posteriore di un Ferrari F. 1. Fu persino messa in nero su bianco, sia pure con beneficio di inventario vista la fonte, la versione «accelerometro» (e perché non UFO...?) data da un sogghignante Forghieri.

Evidentemente, la dimestichezza coi bolidissimi rende inutile e vana l'osservazione delle semplici cose come, appunto, gli ammortizzatori ad inerzia reperibili, godi popolo, persino sulla 2 CV 4 da 23,3 kg/CV. Torniamo all'AMI 8 e tracciamone una rapida anamnesi remota: nacque settimana o comunque inaspettata, al Salone di Ginevra del marzo 1969 e fu una sorpresa per tutti. Derivò il suo nome dalla conta degli otto vetri (che sull'antesignana AMI 6 erano... sì, sei: come avete fatto a indovinare?) e, pur presentando poco di nuovo in fatto di meccanica, disponeva di un nuovo cambio destinato a migliorare l'elasticità di esercizio a dispetto dell'aumentato tasso di compressione.

Quanto a capacità vitali, un rapporto peso-potenza di 21,8 kg/CV (DIN) ci dice subito che non è questo il veicolo ideale per un rapido disimpegno dagli imbottigliamenti del



Sfogliando la margherita dei mille segreti della «piccola» CITROEN



Un frettoloso mezzo pubblico agganciava col paraurti il parafrangente della AMI 8 in questione e lo «coglieva» estraendolo dalle viti che lo tengono ancorato al corpo vettura. Da escludere, vista la dinamica del sinistro, ogni tipo di urto longitudinale o trasversale. Una corrispondente fattura di riparazione ci riporta a quanto Confucio raccomandava a proposito di non battere le donne nemmeno col gambo di un fiore: vista l'epoca in cui è vissuto, doveva arrangiarsi come poteva per esprimere il concetto di fragilità. Ma, a queste tariffe, ci si può domandare che cosa direbbe oggi in tema di carrozzerie

M'AMI, non m'AMI!

CITROEN ITALIA S.p.A. BUONO DI PRELIEVO N° 25507-04

VEICOLA: Ami 8

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE: 43894

DATA: 17 gennaio 1973

VEICOLA: Ami 8

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE: 43894

DATA: 17 gennaio 1973

M.B. IL "BONIFICO SPECIALE" SI RIFERISCE A UNA PREESISTENTE SITUAZIONE CONTABILE. NON ESSENDO IL VS CASO (EVENTUALMENTE) SIMILE, IL TOTALE VA RICAVATO PER ADDIZIONE.

CITROEN ITALIA S.p.A. BUONO DI PRELIEVO N° 25507-04

VEICOLA: Ami 8

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE: 43894

DATA: 17 gennaio 1973

VEICOLA: Ami 8

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE: 43894

DATA: 17 gennaio 1973

FATTURA N° 52

PAGAMENTO CONTANTE

QUANTITÀ N° 43894 DEL 2.1.73 (19.103)

DESCRIZIONE	QUANTITÀ	PREZZO UNITARIO	TOTALE
Alzavola parte anteriore destra per sinistra vedere foto -			
Montaggio del portellone come da buoni allegati. -			
Montaggio della scocca in avanti lato destro. -			
Montaggio completo della parte anteriore della vettura. -			
Montaggio e verniciatura parte anteriore. -			
Montaggio e verniciatura delle parti. -			
MANO D'OPERA		71.625,00	
PREST. STABILIZIO* come da buoni allegati		19.930,00	
Materiali di verniciatura		4.000,00	
Materiali di montaggio		2.500,00	
TOTALE		108.055,00	
BONIFICO SPECIALE		17.700,00	
TOTALE		125.755,00	

VEICOLA: Citroën Ami 8 serie 01 002500

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE: 43894 - IM. 12690

traffico. Tuttavia, dopo un certo periodo di affiatamento con la leva del cambio a manico d'ombrello, dobbiamo onestamente ammettere che c'è anche di peggio (purché accensione e carburazione siano a posto). A proposito di accensione, abbiamo ancora nelle orecchie le litanie del meccanico sotto casa, al quale avevamo chiesto di dare un'occhiata alle puntine. Il poveruomo, ignaro di citroëniche procedure ma certo in cuor suo che un generatore di scintilla ci avesse a stà, si era messo alla ricerca dello spinterogeno venendone a capo solo dopo aver staccato la griglia della calandra e smontato il ventilatore di raffreddamento. Questo perché la camma del rotore non è inserita nel fami-

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 28

M'AMI, non m'AMI!

CONTINUAZ. DA PAGINA 27

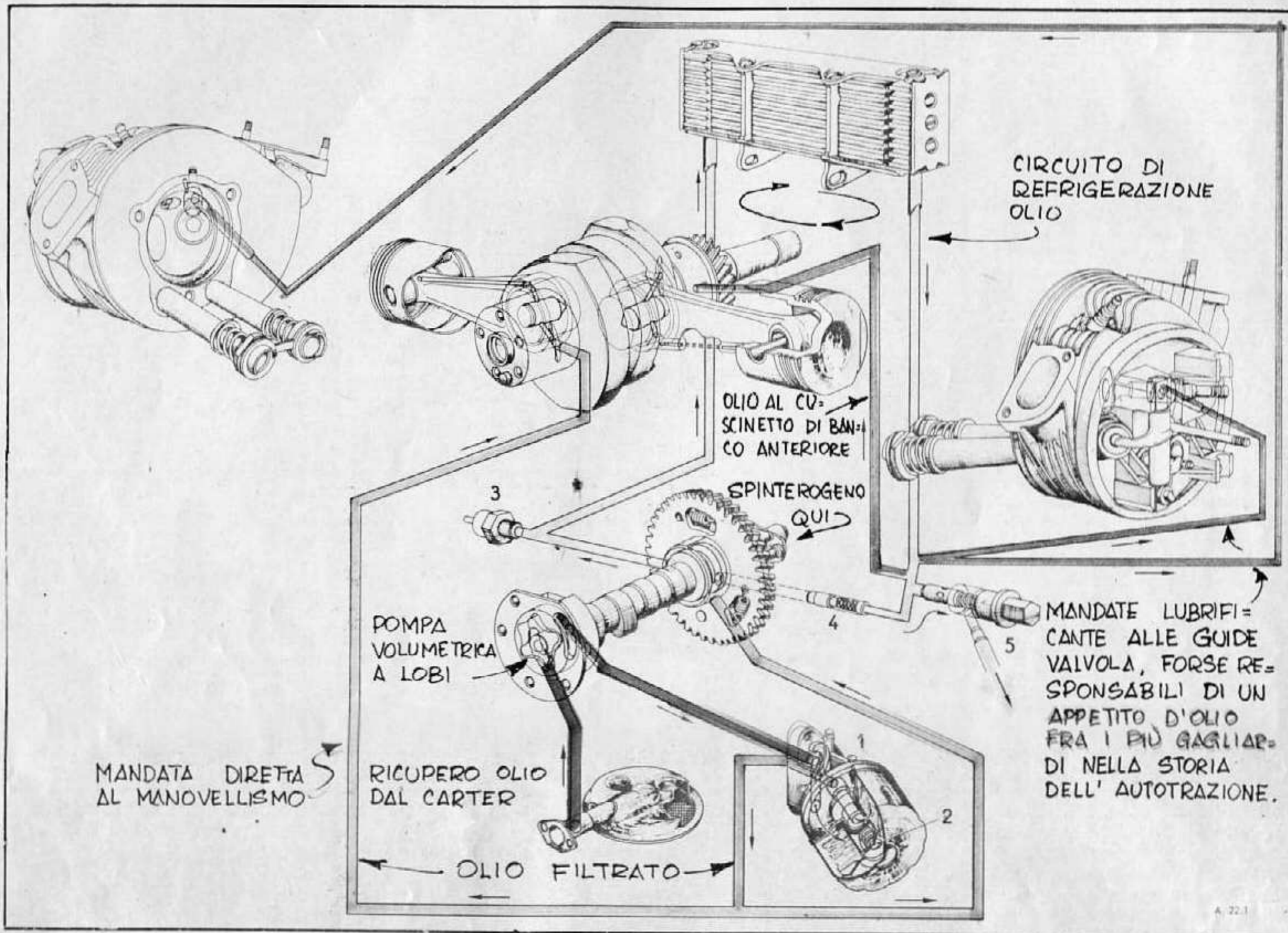
liare gnocco e non piroetta per interposto alberino, ma è calettata all'apice prodiero dell'albero a camme. Vedete un po' voi se preferite dar credito a certe voci alquanto ufficiali per cui questo motore è « sprovvisto di spinterogeno » o se siete d'accordo con noi e col manuale di officina (ubblicazione Citroën n. 559) che puntualizza le procedure di intervento sullo spinterogeno stesso. Che, ergo, esiste. Certo è che, per cambiare le puntine, si smonta la macchina; anche se un controllo preliminare è possibile disponendo di una lampada stroboscopica, uno sfasatore d'angolo e un contagiri. In compenso, l'impiego di un oscilloscopio è facoltativo se ad esso si sostituisce un controllore d'angolo di camma: avete tutto?

Certe difficoltà nella piccola manutenzione sono comunque un luogo comune fra i meccanici d'auto, per quanto riguarda le macchine francesi. E chi scrive ha personalmente provveduto alla sostituzione di una lampadina spia di pressione olio, il che ha richiesto la rimozione di qualche decimetro di piccole viti.

Vero o no che sia, l'aura di complessità che circonda le creazioni della casa parigina non sembra sgomentare i meccanici italiani, le cui domande di autorizzazione all'Assistenza Ufficiale continuano ad essere inoltrate. I programmi della Casa prevedono che entro la fine del corrente anno i punti di assistenza oltrepassino il migliaio sulla rete nazionale. Forse non sarà male che all'assistenza delle Officine Autorizzate venga data, se possibile, una maggiore pubblicità anche per evitare l'ingorgo da noi constatato presso la Filiale di Milano ove se ci provate vi mettono in mano l'elenco delle suddette (diciassette) Officine esistenti in città invitandovi a raggiungere quella che più vi ispira. E non vale far presente che siete senza una pastiglia e frenate strusciando ferro sul disco, poareto.

A parte, dicevamo, quel certo estro che gli enfants de la Patrie usano per la complicazione degli affari semplici, l'esercizio di questa vettura può essere considerato di tutto riposo. Naturalmente, la perfetta letizia vuol che si sappia valutare il significato del cento all'ora mantenibili su strada anche sinuosa purché piana con un rapporto prestazioni-consumo fra i più interessanti. E a proposito di curve, abbiamo dovuto apprendere per gradi l'importanza di non lasciar diminuire i giri staccando troppo presto, pur essendo in confidenza coi limiti di altre vetture da tutti riverite nonché predilette dai ladri.

Approfondendo vigliaccamente di un'aderenza in curva che intender non la può chi non la prova, l'esperienza induce



a dimenticare ciò che si fa di solito con macchine più muscolose, che richiedono un'entrata relativamente lenta e un'uscita in accelerazione. L'AMI 8, si direbbe, gode nell'essere scaraventata a tutt'alre sulla traiettoria prescelta, in un gioioso uggia di gomme, e tale andazzo pugnace rimane virtualmente l'unico, a meno che non preferiate ritrovarvi a passo d'uomo (o quasi...) nell'attimo stesso in cui alzate il piede perché ciò vi par logico.

La cosa vale, compatibilmente con le gomme che avete sotto, anche quando ci si sposta sotto l'acqua con l'avvertenza che l'aquaplaning si può presentare in modo brusco e senza tanti complimenti. A questi effetti, che possiamo estendere a tutta la stagione invernale, ci è sembrato di constatare che le cose migliorano montando le coperture 135 x 380 XS della versione « fuori strada » Mehari. Quanto sopra vuole per conseguenza che una sostanziosa parte del chilometraggio quotidiano venga percorso a regimi alquanto atletici, cosa che si riflette in un badiale appetito d'olio lubrificante. Tirando sodo in autostrada, vi può necessitare il kilo dopo trecento chilometri percorsi, il che ridimensiona alquanto la comunque innegabile economia di esercizio. Ulteriore conferma di un diffuso cre-

do per cui in genere il raffreddamento ad aria risulta integrato da oleica refrigerazione. Ragion per cui, nei controlli con l'astina, melius abundare quam deficere... La parte abitabile della vettura presenta risorse inaspettate quando ci si sposta in due con bagagli, attrezzature per picnic, cani ed altri voluttuari. Un po' meno pratica, se si viaggia in quattro, la sistemazione delle impedimenta a meno che non si disponga della versione « break ».

La quinta porta « bilanciata »

Un mistero per noi incomprendibile rimarrà ognora la ragione per cui gli oggetti depositi sugli appositi ripiani continuino a schizzar fuori come grilli ad ogni variazione di velocità e/o di traiettoria: e si che non si tratta di accelerazioni strappasedili, visto il carattere « aspetta-che-accelero » esibito dall'unità motrice. Se qualcuno ha una teoria, farà opera buona fornendoci lumi e ricostituenti mentali. Ed ancora, sebbene qui non ci torturino dubbi sulle relazioni fra causa ed effetto, citeremo con viva ricordanza quella mattina di pioggia in cui, con l'ottimismo dei vergini ci trovammo, completi di ombrello nella destra e pronti a un dignitoso in-

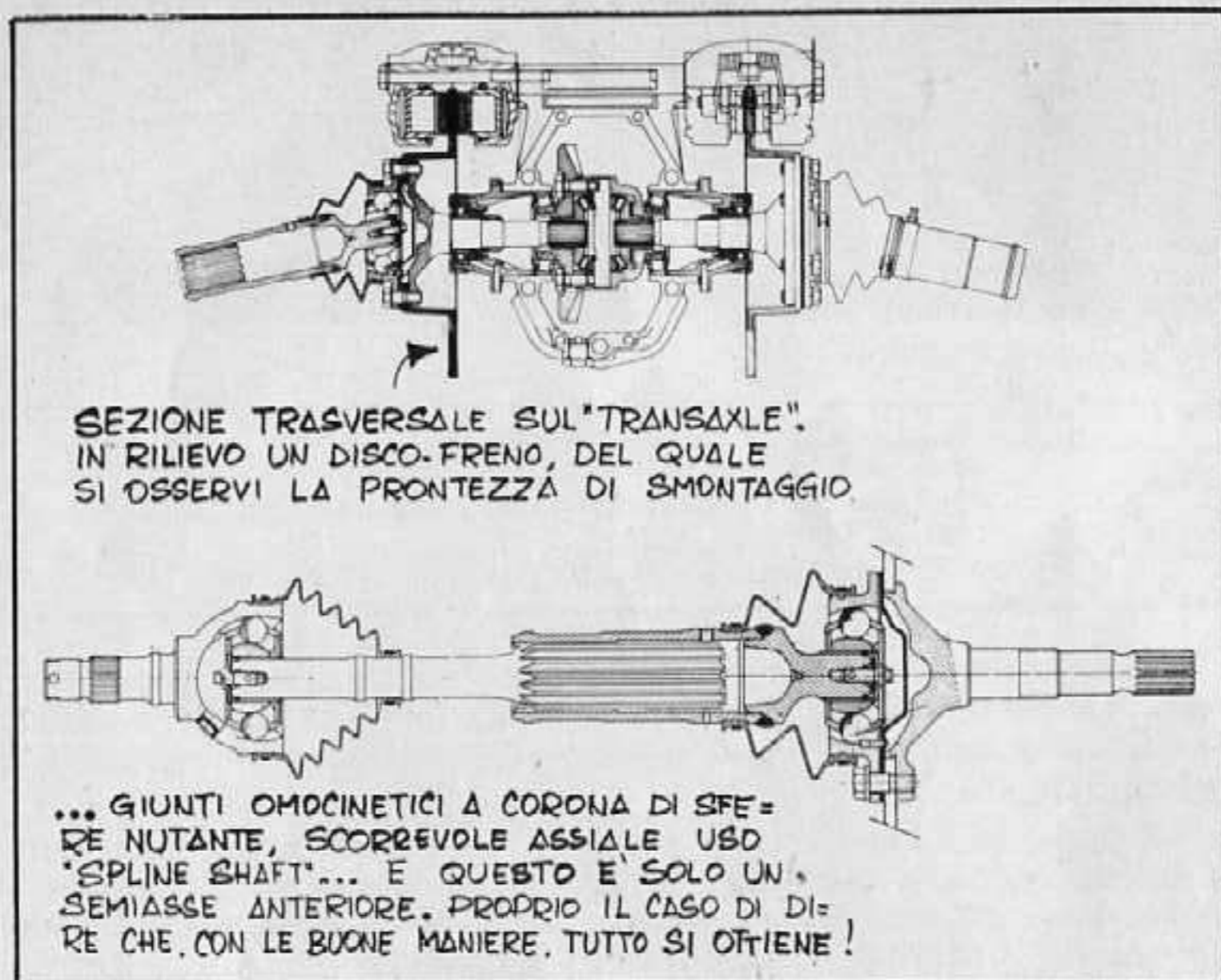
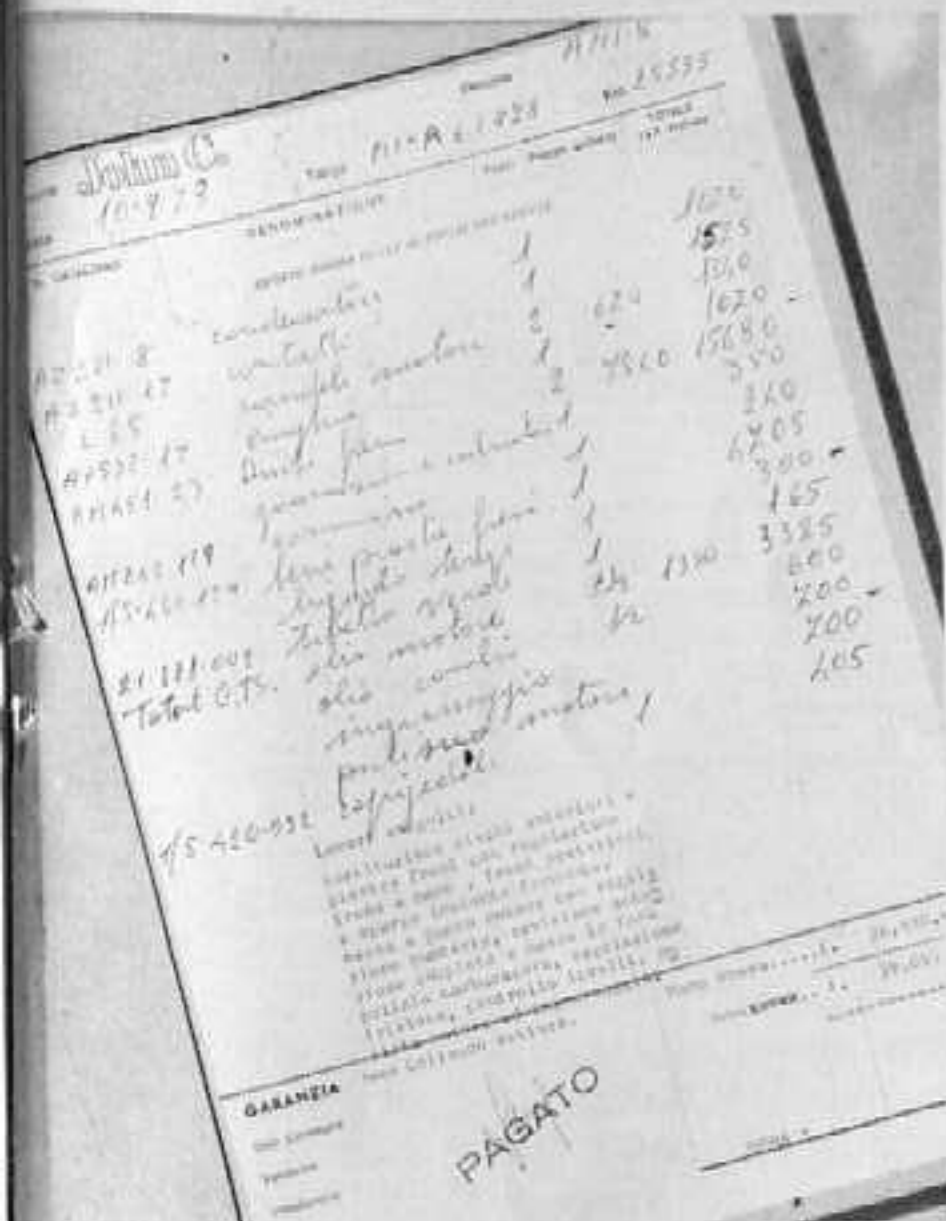
gresso, a fianco del veicolo. Sollevata la « palpebra » che fa da maniglia ed aperto lo sportello lato guida, la procedura prendeva però l'aspetto delle vecchie comiche di Ridolini allorché (di stupore e d'ira misto) lo sguardo nostro poteva cogliere la dimensione del getto d'acqua che, dall'apposita canalina di raccolta, sbrodola di precisione sia sul sedile sia sulle braghe di chi per necessità contingente dovrà attraversarlo nel sedersi al volante. Non era certo il caso di ripiegare con albionica flemma il paracqua, che il pluviale ruscello minacciava di far salire in pari tempo l'acqua alle spalliere. Ragion per cui fu giocoforza liberarsi da ogni zavorra ombrellifera e scatafasciarsi a sedere con un salto da kung-fu. Il ricupero degli effetti personali avvenne in seguito, dal finestrino opposto al lato guida perché il getto micidiale di cui sopra rimaneva capicissimo di attraversarci i panni dalla nuca al malleolo, solo che avessimo tirato giù quattro dita di vetro scorrevole.

Questi appunti, nei quali abbiamo ceduto un po' alla tentazione aneddotica, non costituiscono certo un contrapposto alle enormi possibilità della vettura nel suo impiego cittadino o, meglio ancora, per chi abita in campagna

ed ha frequenti necessità di trasportare cose proprie. Impagabile a questi effetti, la quinta porta ad apertura bilanciata che fa molto nave traghetto.

Con quello che costa attualmente la benzina, il fatto di viaggiare con poco più del relativo odore aiuta a vincere la tentazione di... telefonare al Governo per denunciare l'aumento, mentre il parcheggio — altro spauracchio dei nostri tempi — è incredibilmente facile per le dimensioni dell'auto, anche se richiede una certa vigoria nelle braccia che non tutte le signore profondono in letizia. Che i progettisti non si facessero illusioni sull'uso ragionevole delle capacità di carico dell'AMI 8, risulta dimostrato fin dai tempi della Dyane 6 per la presenza sotto il cruscotto di un variatore di elevazione gruppi ottici, il cui volantino permette di riportare sulla strada i fasci di luce che il peso della pacottiglia trasportata avesse rivolto al cielo in posizione « antiaerea ».

Ma a dire di chi ci ha provato, la sospensione a quattro ruote indipendenti se la cava benissimo anche a pieno carico (ed abbiamo appena visto il significato della locuzione). La fedeltà al principio di complicazione delle cose semplici, questa volta,



Il signor John C. vagava per Milano con gran dispetto, causa un freno anteriore del tutto privo di pastiglie di attrito. Giunto in filiale e fatta la sacramentale coda, fu rimirato severamente (ciò che, in fondo, è giusto perché non si maltrattano così le signore) e, solo successivamente, avvisato che il sovraccarico dell'officina era tale da non poter accettare la vettura in riparazione. Purtroppo, non era nemmeno possibile ottenere una pastiglia vecchia per raggiungere un'altra officina Citroën, ragion per cui il povero John C. dovette claudicare per altri non pochi chilometri rimpiangendo il suo fato e la perdita felicità di andare a piedi. Non è del tutto immaginario che parte delle 60.000 lire necessarie alla riparazione potessero essere risparmiate



va tutta ad onore dei tecnici d'oltr'Alpe che hanno sfornato una specie di materasso semovente al cui confronto la maggior parte delle piccole vetture, non necessariamente utilitarie, fanno la figura del riksciò senza esibire in compenso alcunché di meglio in fatto di tenuta di strada. Come già accennato in precedenza, la tecnica di guida veloce non potrebbe essere più semplice, richiedendo solo il «press on regardless» da parte del pedone destro, ma questo ovviamente è possibile per merito di questa incredibile sospensione. Il comportamento, neutro in prevalenza, dà luogo a un quasi impercettibile sottosterzo temperato dalle già decantate doti di aggrappamento alla strada. Se poi volete approfittare della Parabolica per superare in staccata il couperino suscettibile che vi precedeva, scoprirete che esiste anche un sovrasterzo alquanto deciso, quasi da «inversione dei comandi», che vi costringerà a controsterzare notevolmente e, forse, vi meraviglierà poiché il tutto avviene per così dire... al rallentatore.

re dell'esterofilia, non possiamo che dolerci del fatto che in Italia risultino ben più salati che in Francia sia il prezzo su strada che i costi di manutenzione. Molto meglio, per dirne una, evitare di aver bisogno del carrozziere specie se siete di quelli che preferiscono ricorrere alle cure della Casa, il che ci sembra commendevole sotto (quasi) ogni profilo. Resta solo il fatto che, per cambiare un parafrangente che un qualsiasi camionista distratto vi può strappar via, vi dovrete aspettare un conto a sei cifre.

fra i più controversi nelle discussioni fra confratelli proprietari di AMI 8: esiste una maggioranza convinta che la peggior disgrazia che può capitare alla guida del mezzo in questione sia il superamento di un valico alpino o comunque una tortuosa salita di montagna.

Lingua fuori in salita

Tuttavia, se vogliamo ricordare il succo di quanto si discute in ogni consesso di color che sanno, dobbiamo ammettere che l'AMI 8 costituisce una delle maniere di adeguarsi moralmente a un certo modo di considerare l'auto come un inconveniente necessario, rispettando il proverbio che indica la giusta scelta fra tanti mali. A parte il fatto che, per ragioni numerose e diverse, non è escluso che entro pochi anni siamo tutti costretti a scorrazzare su questo modello od altri simili che seguiranno, se vorremo disporre di un mezzo di trasporto privato. Dimenticavamo un aspetto

Ma siamo pronti a simpatizzare anche con chi afferma che l'uso appropriato delle marce (e la relativa ginnastica, aggiungerei noi) permette di superare in bellezza le ascensioni più impegnative. In effetti, crediamo che il secondo gruppo sia composto da sofisticati buongustai della guida ed auguriamo loro che il Cielo li mantenga sempre in così bersagliere condizioni psicofisiche.

Dobbiamo inoltre render loro atto che esiste un piacere sottile nell'utilizzare i quattro rapporti entro i limiti ristretti dovuti alla necessità di non perdere giri. Il cambio si dimostra abbastanza preciso e diretto, ma per sapere che anche la prima marcia è sincronizzata abbiamo dovuto leggere da qualche parte la notizia. Se qualcuno, in un tornante, riesce a cacciar dentro una «prima» al volo senza un fior di doppietta risanante per le valli, ce lo faccia sapere: forse gli offriremo un caffè.

Un'appendice da 160 all'ora: l'AMI Super

Trattandosi di una relativa novità, l'AMI Super dispone di uno stato di servizio fin troppo breve per essere considerata a livello di diagnosi. Ma avendo fatto la sua conoscenza in occasione della trasferta a Zeltweg, riteniamo opportuno introdurre qualche riga di «impressioni» a fianco della chiacchierata appena conclusa in tema di AMI 8.

La prima sensazione riportata accostandoci alla vettura ci ha indotto ad accertarci che non ci fosse stato un errore nella consegna, tanto labili sono le differenze esterne che distinguono la Super dalla sorella minore.

Da seduti, ci si rende conto di una più ovvia dissimilarità, la cui maggiore espressione consiste nel cambio a cloche, seguita a ruota da alcune variazioni sul cruscotto e da una più allungata posizione di guida.

Non si verifica più, ad esempio, l'abituale azionamento involontario del tergicristallo dovuto ad interferenza fra relativa leva e ginocchio di chi entra in macchina, se ha le gambe lunghe.

La differenza fra gesso e formaggio balza comunque all'occhio non appena si dà un quarto di giro alla chiave di accensione richiamando in servizio i 1035 cc del «4 Boxer» in lega leggera, doppio-monoalbero.

Dobbiamo ammettere che, dopo una mezz'ora di reciproche espressioni di affetto, «io e lui» siamo stati colti da una voglia matta di infierire sull'ego dei numerosi ignari che, trovandosi nel retrovisore una AMI fiorita dal nulla, cercavano di scrollarsela dal posteriore con una accelerata. Situazione che si ripete abbastanza spesso, non solo sulle strade urbane, e finisce per coinvolgere tutto ciò che veleggia su quattro ruote, mosso da cilindrate intorno al litro e magari qualcosa di più.

Le facce soprattutto, se guardate di sottocchi nel retrovisore, hanno qualcosa di patetico e si rischiarano parzialmente solo qualora il titolare riesca a leggere al volo la scritta «Super» sul coperchio del vano bagagli. Cosa che probabilmente lo aiuta ad autoconvincersi che nel barbozzo dell'aerolito appena transitato si celerà quanto meno il motore della SM... Ci è capitato oltre confine di dover fare «beep beep» negli scarichi di una certa trilitro che a velocità di crociera procedeva seria seria in corsia di sorpasso: dovevate vedere lo sbiscio repentino con il quale l'ignaro carinzio si metteva in salvo, convinto senz'altro che la nostra presenza da cucù non potesse che esser dovuta al Miura o qualcosa di simile dal quale eravamo stati tamponati chilometri addietro.

Naturalmente, ogni cosa costa qualcosa a qualcuno e se qualcuno si vuol divertire a tenere il pedone a pagliolo è padronissimo, purché non brontoli quando si accorge di aver rinunciato a un po' più di 2 km per litro (di super, com'è naturale): il consumo passa infatti dai 10,6 km/litro dell'andar decente agli 8,5 km/litro scarsi di «quando ce vo' ce vo'». Questi, almeno, sono i risultati da noi ricavati in pratica, mentre assai più apocalittiche suonano le avvertenze del libretto di manutenzione, col grafico dei consumi che si impenna in candela peggio di uno Starfighter.

Pur senza entrare nei dettagli, che non sarebbe il caso, vi possiamo garantire che la conversione da AMI 8 ad AMI Super non consiste in una semplice sostituzione di motore, ma che tutto il «satellite» ha ricevuto le necessarie attenzioni da parte del Settore Esperienze Citroën. Ve ne rendete conto alle prime curve sparate che, credeteci o no, si percorrono senza traccia di sottosterzo né — questa è bella — di stravacco laterale. (Rollio, per i non adepti).

Qualche difficoltà di attecchimento sui nostri mercati, di cui ci risulta, ci stupisce sì e no visti certi luoghi comuni soprattutto estetici di casa nostra. Possiamo commentare osservando molto in breve che il rendimento globale espresso in lire/automobile ci sembra in questo caso più che buono.

g. o.

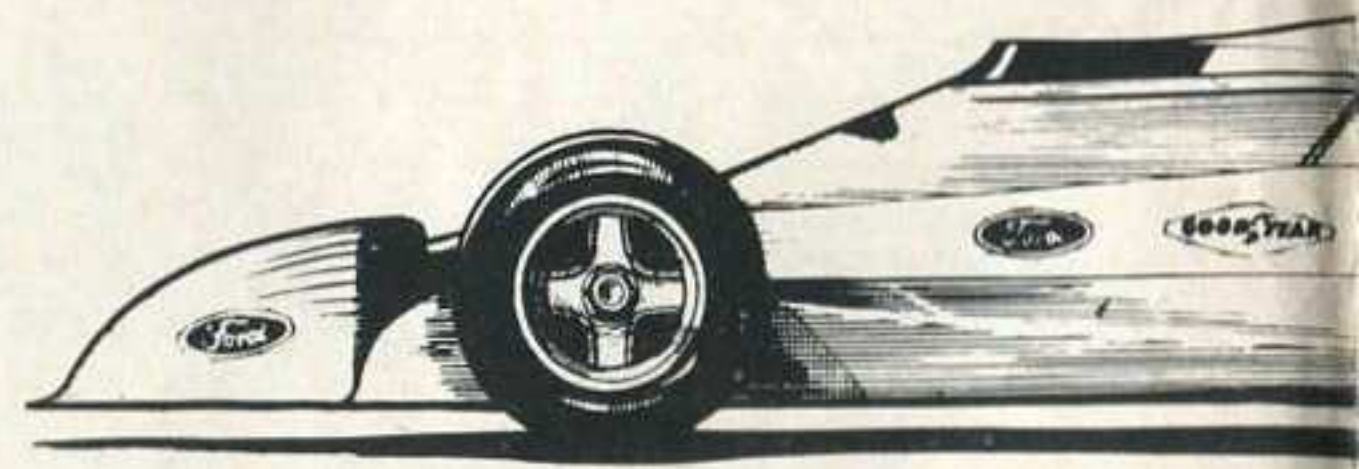
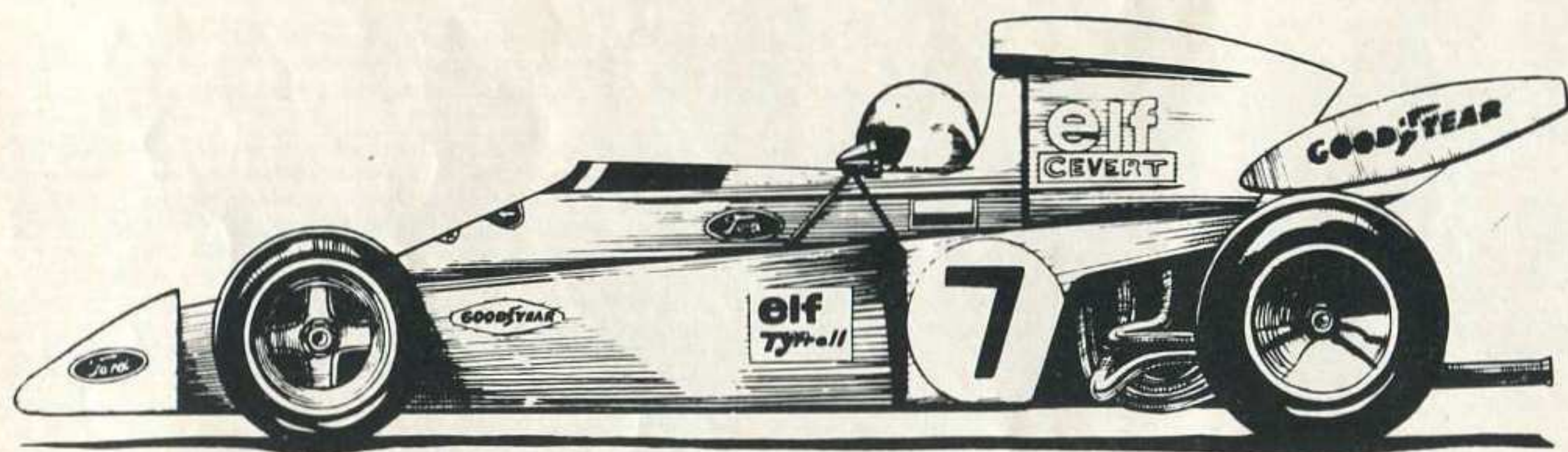


Abbiamo chiesto questo articolo al progettista della TYRRELL, la sola monoposto che ha saputo togliere, negli ultimi anni, l'egemonia alla LOTUS (anche grazie ad un pilota di nome JACKIE STEWART)

io,

Derek GARDNER

Come costruisco le TYRRELL



Ken Tyrrell ha sempre seguito la politica di provare e sviluppare un nuovo progetto in pista, contemporaneamente con il programma delle corse, sottoponendo appunto la vettura a tests durante le prove ufficiali, quando gli è possibile. Infatti il progetto 005 partecipò a varie gare nel 1972, prima che la vettura venisse effettivamente pilotata da Stewart o da Cévert in una competizione. In questa stagione abbiamo utilizzato una versione con muso a cuneo e radiatore laterale del progetto 006 su varie piste e ne deriva l'inevitabile supposizione che la nostra vettura 1974 sarà a cuneo.

A questo punto posso soltanto dire che incorporerà le migliori caratteristiche ricavate dal nostro vasto programma di prove e anche altre che si sono dimostrate soddisfacenti in fase di progettazione di vetture che poi, in effetti,

non costruiamo mai sotto forma di prototipo, in generale per il troppo lavoro di sviluppo da svolgere su vetture che partecipavano già a corse. In effetti a quest'epoca dell'anno scorso avevo progettato e costruito una vettura che, tenendo conto delle mie idee piuttosto conservatrici, era poco convenzionale ed era progettata per la stagione 1973. Molti fattori, compresa la « doppietta » a Watkins Glen nell'ultima gara del 1972, m'indussero a rinunciare al progetto per dedicarmi alla messa a punto della vettura esistente. All'inizio di questa stagione avevo già un altro progetto, ma anche quello fu accantonato a vantaggio di un ulteriore sviluppo sul tema 005, quando Jackie vinse il GP del Sud Africa in marzo.

La nostra meta principale è stato un continuo lavoro di modifica attorno alla 006, la cui forma non solo esiterei a definire estetica, ma che, ri-

pensandoci, non avrei certamente progettata così. I risultati ottenuti, però, hanno dimostrato che l'estetica conta senz'altro poco, se la vettura vince.

La nostra vettura attuale ha senza dubbio un peso eccessivo, al punto che è imbarazzante. Non faccio un segreto del fatto che le vetture pesano almeno kg. 55 di troppo, soprattutto perché abbiamo elaborato macchine già esistenti e questo tende sempre a renderle pesanti, mentre se si parte da zero si possono eliminare cose inutili. Si ha sempre lo scopo di stare un poco sotto il peso, in modo da potere appesantire varie componenti per raggiungere il limite. Il peso minimo è di 1267 libbre (575 chili), ma cifre di cui dispongo dimostrano che quando si è finalmente montato sulla vettura tutto ciò che non dipende dal telaista, rimangono più o meno 350 libbre (circa kg. 160) per costruire una

monoscocca con struttura deformabile, la carrozzeria, le sospensioni, le molle, tutto insomma. Si devono montare certi freni, si deve montare un motore, poi pneumatici, le ruote, la scatola del cambio, l'estintore, le pompe, gli strumenti e con tutte queste cose ammucciate sul pavimento il progettista ha soltanto 160 chilogrammi con cui destreggiarsi.

Se superiamo il peso di 110 libbre (circa kg. 60) ciò significa che dobbiamo risparmiare un terzo su tutto quanto costruiamo e non è cosa facile, perché non serve dire che il modo migliore per ridurre il peso consiste nell'eliminare qualcosa, dal momento che non c'è niente di cui possiamo fare a meno. Cerchiamo di rendere le nostre macchine sicure... e invariabilmente la sicurezza richiede un'aggiunta di peso...

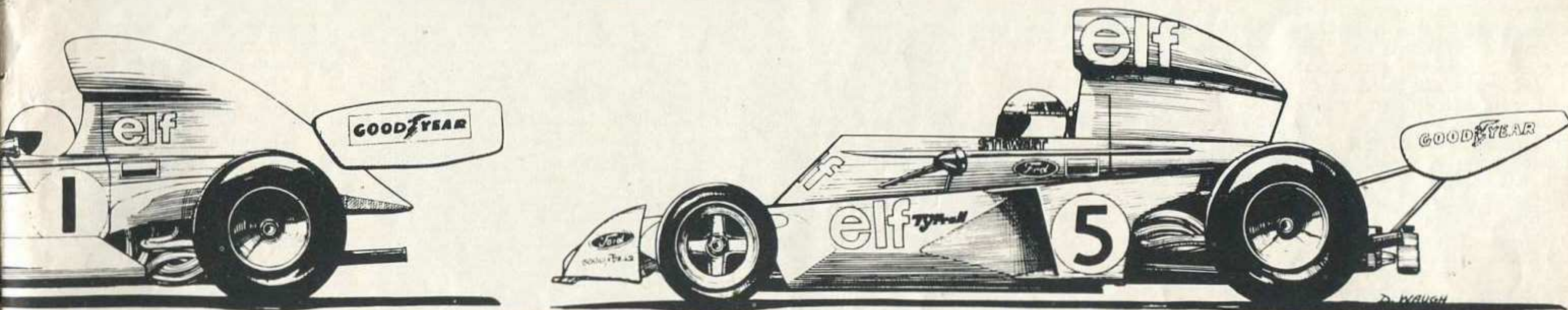
Jackie vinse il campionato mondiale 1971 pilotando la

Tyrrell-Ford 003 e il mio progetto 005 per il 1972 era uno sviluppo logico dello 003, abbastanza diverso però per essere ritenuto una vettura del tutto nuova. Avevamo prestato cure particolari all'aerodinamica e benché la nuova macchina disponesse di un analogo sistema di alimentazione, trovammo che la distribuzione del carburante era leggermente migliore. La caratteristica principale della 005 era rappresentata dai freni anteriori entro bordo. La monoscocca aveva una parte superiore relativamente piatta e l'estensione di quell'area ospitava i radiatori dell'olio montati lateralmente. Tutto ciò aiutava a creare una bella e compatta vettura, col centro di gravità praticamente ove era stato previsto; l'alettone era montato vicino quanto potei al centro dell'asse posteriore e la macchina diede buone prestazioni fin dalla prima volta in cui gareggiò. Eccet-

A destra, il campione del mondo e la sua vettura: Jackie Stewart sulla Tyrrell-Ford 006/2 con la quale ha conquistato quest'anno il terzo titolo iridato



Nei disegni qui sotto, l'evoluzione della Formula 1 Tyrrell a cavallo della stagione 1972-73: a sinistra, la 005 nella sua prima versione, con l'alettone in corrispondenza del retrotreno; al centro, la 006 rimasta allo stato di progetto; a destra, la 006 definitiva



tuato per quei freni anteriori entrobordo. In prova a Silverstone si era dimostrata proprio veloce, ma poi Jackie uscì di pista nelle prove della Corsa dei Campioni a Brands Hatch in marzo e in seguito François ebbe un incidente in prova a Clermont Ferrand, dopo avere coperto alcuni ottimi giri.

Il problema dei freni anteriori fu una certa sorpresa per me, perché ero io il responsabile per il complesso entrobordo sulla Matra-Ford a trazione totale. Non c'erano mai state difficoltà, ma un accenno a vibrazioni nelle prove iniziali non sembrava giusto. Non disturbava troppo i piloti, ma non si possono ammettere vibrazioni, a meno che non se ne conoscano la frequenza e l'entità. Potrebbero risultare disastrose.

Dopo Clermont Ferrand cominciammo ad indagare su questo fenomeno e più indagavamo, più si aggravava il

problema: si usava un banco prova rulli, si faceva qualche lettura e ci si ritrovava con più quesiti che fatti. Questo richiedeva una difficile decisione. Dovevamo insistere coi freni anteriori entrobordo, oppure buttarli a mare e passare ai freni sulle ruote? Sul momento la decisione giusta parve quella di continuare col sistema entrobordo, ma ben presto preparai un piano « di salvataggio » per freni anteriori, fuoribordo e in effetti la vettura concluse la stagione 1972 con freni anteriori sulle ruote, mentre continuavamo a studiare i problemi di quelli entrobordo. Lavorammo in stretta collaborazione con la Girling e la quantità di lavoro e di spesa fu astronomica. Ci valemmo anche dei servizi della GNK Research & Developments, usando anche le possibilità di lavoro di ricerca offerte dalla MIRA e dalla Ford AVO. Dopo tanto lavoro — sei mesi di dure fatiche

che — posso soltanto suggerire a qualsiasi costruttore che pensi a freni anteriori entrobordo, di riflettere con molta attenzione. Sono certo che la Lotus ha passato gli stessi guai con i freni della 72 e sono altrettanto certo che ha acquisito cognizioni — come abbiamo fatto noi — che si tiene per sé... come facciamo noi. Semplicemente, se ci si trovasse di fronte alla spesa per montare freni anteriori entrobordo, si monterebbero freni sulle ruote!

Il vantaggio principale dei freni anteriori entrobordo consiste nella forte riduzione di peso non sospeso, in una migliore distribuzione dei pesi e in una migliore maneggevolezza, ma il fattore più importante è che se qualcosa si guasta si perde un freno anteriore e la vettura devia violentemente a destra, o a sinistra, a seconda di quale freno si sia guastato. Questo non accade col freno posteriore. Se

i freni sono sulle ruote è improbabile che uno si guasti, ma quando si comanda il freno attraverso un albero accade il caso classico che si cerca di evitare, quello di due masse ruotanti a entrambe le estremità di un albero. La minima imperfezione può — e lo fa — dare vibrazioni e le vibrazioni significano che si ha un massimo e un minimo sullo stress basilare e qui cominciano i guai.

Ora abbiamo messo a punto un sistema per provare tutto l'impianto frenante su un banco prova a rulli, e se si supera questo tests allora si potrà superare qualsiasi cosa faccia il pilota in pista. Svolgere queste prove al tunnel del vento equivale a una scena dell'inferno di Dante, è veramente orripilante. Ci si siede in macchina con il dinamometro che ronza alla velocità di circa 190 kmh e la temperatura dei freni è attorno agli 800 gradi. Normalmente fun-

zionano a 600, ma sul dinamometro non usufruiscono del raffreddamento del flusso d'aria! Quando si usano i freni, equivale a una immensa girandola perché il materiale dei freni che si stacca è alla lettera incandescente. Questo accade anche in pista, e non si vede, ma quando lo si fa nel buio del tunnel del vento, soltanto una persona con molta forza d'animo si avvicina.

La vettura gareggiò per la prima volta con freni anteriori entrobordo al G.P. d'Argentina di quest'anno, mentre due avevano corso con successo verso la fine del 1972 con freni anteriori sulle ruote.

Sapevamo che la 005 e la 006 avrebbero avuto vita breve per via dei regolamenti sulla struttura deformabile, che sarebbero entrati in vigore al GP di Spagna nell'aprile 1973, e mentre le macchine ga-

Derek Gardner

CONTINUA A PAGINA 34

CONTINUAZ. DA PAGINA 33

reggiavano negli Stati Uniti, alla fine del 1972, stavo già progettandone una nuova per sostituirla.

Un modello di dimensioni complete fu preparato, ma dopo severi tests nel tunnel del vento, decisi di abbandonare il progetto perché c'erano state una o due strane letture che non capivo perfettamente. A un piccolissimo angolo d'incidenza, come potrebbe capitare dando un balzo sul colle di Barcellona, o anche attraversando la piazza del Casinò a Monaco, avveniva un drammatico calo di potenza sulle ruote anteriori. Anche un piccolo aumento nell'incidenza dimostrava un forte aumento di sollevamento e giunsi alla conclusione che sarebbe bastato poco perché la macchina non solo non fosse più controllabile, ma addirittura si rovesciasse.

Le pinne per l'aria « pulita »

Questa vettura non somigliava affatto alla 006, si trattava di un concetto completamente nuovo per indagare su varie teorie. L'idea basilare consisteva nel costruire una monoscocca che fosse veramente un trave non deformabile ed in questo particolare progetto si trattava di un cuneo scocca stretto in sezione trasversale, che dava ottima resistenza laterale, con una monoscocca molto compatta che sarebbe stata assai leggera.

Come si può vedere nello spaccato, c'era una gabbia che si estendeva in avanti dal roll-bar e sosteneva effettivamente gli attacchi posteriori del quadrilatero della sospensione anteriore; c'era poi una centina incorporata nel cruscotto. I freni anteriori dovevano essere entro bordo, ma nel modello erano sulle ruote. M'interessava l'idea di provare alettoni « dietro » come quelli montati in origine sulle vetture Indianapolis di Maurice Phillippe e mi piaceva l'ipotesi secondo la quale quando la vettura cominciasse a rollare si ottenesse una coppia di radrizzamento dagli alettoni anteriori. Pareva funzionare bene. Pensavo anche che le pinne di dietro avrebbero dato una migliore stabilità direzionale. Il problema principale consisteva nel fissarle; perché non si trattava semplicemente di attaccarle a un asse, come si può fare coi normali alettoni sul muso.

Le pinne verticali posteriori avevano lo scopo di far sì che l'aria scorresse abbastanza « pulita » prima di arrivare agli alettoni posteriori e c'era un notevole aumento nelle prestazioni dell'alettone, nel tunnel del vento, però dubitavo che in effetti la percentuale dell'aumento ottenuto in pista sarebbe stato tale da ren-

dere utile proseguire su quella strada. Provai anche varie sezioni d'ala posteriormente, ma con il problema del sollevamento nei sobbalzi, e per il fatto che la 005 era andata tanto bene al Glen, decisi di abbandonare il progetto e di disegnare una vettura che sarebbe stata una derivazione della 005 con struttura deformabile.

Le letture al tunnel del vento avevano dimostrato che con tutti i dispositivi aerodinamici c'era il minor fattore di trascinamento che si fosse mai avuto con qualsiasi forma prodotta prima, o da allora. Era sotto 0,5, cifra significativa, e direi che oggi la media sulla maggioranza delle grand prix sia fra 0,54 e 0,56.

Decisi che il mio nuovo progetto sarebbe stato simile alla 005, utilizzando però molti principi, del telaio, del progetto che dovevo abbandonare. Per via delle grandi zone piatte della monoscocca, avrei usato Mallite, che consiste in due sottili rivestimenti di alluminio con in mezzo legno di balsa che non brucia; tende a carbonizzarsi molto in fretta e serve per ritardare lo scoppio delle fiamme. Purtroppo con i regolamenti CSI, che richiedono un minimo di 10 mm. di spessore, significava che uno dei rivestimenti doveva essere di 10 mm. e dovevamo farci preparare una grande mole di questa Mallite speciale e una certa quantità di rivestimento era già iniziata, quando cominciò la stagione in Argentina. La vettura lì fu competitiva, ma nel seguente Gran Premio di Interlagos era ovviamente inferiore alle altre.

Riflettemmo molto sul perché in Brasile fosse andata male e fu ovvio che stava per presentarsi un'altra difficile decisione da prendere. Potevamo modificare subito la posizione dell'alettone posteriore, per ottenere più forza verso il basso e questo, come pure altri fattori, diede alla vettura che costruivamo un aspetto meno piacevole, dal punto di vista aerodinamico.

Il problema dei freni

Con l'alettone montato più indietro è più facile ottenere una maggior deportanza, ma si deve dare equilibrio alla parte anteriore e la quantità di deportanza che si ottiene con il muso rigonfio è limitata. Le prove al tunnel del vento, riguardanti l'alettone posteriore più esteso, dimostrarono che potevamo a malapena equilibrare la deportanza nella parte anteriore della vettura per mezzo di grandissimi flaps ed altri aiuti aerodinamici, quali un piccolo labbro sotto il muso. Potevamo affrontare questo lavoro e cambiando l'angolazione delle ali, oltre ad altri provvedimenti, riuscimmo a ridurre note-



Il trio al vertice del motorismo mondiale:

Stewart, Gardner e Tyrrell. Assieme, valgono un campionato del mondo.

Sotto, Chris Amon

alla guida della 005 con muso a cuneo e radiatori laterali, al G.P. del Canada 1973.

In basso, Jackie vola con la 006/2 verso la vittoria nel G.P. di Germania



volmente il fattore resistenza all'aria. A Kyalami, Jackie andò molto bene, superando alla lettera tutti sul rettilineo e tenendoli a bada in curva, sicché cominciai a sembrare che la vettura che stavamo costruendo non fosse proprio quella che avremmo dovuto costruire. Le prestazioni di Kyalami ci convinsero finalmente a lasciar perdere il programma per una vettura nuova, per sviluppare invece quella esistente.

Ora dovevamo pensare a montare la struttura deformabile sul fianco della 005. Avevo provato vari sistemi, e a suo tempo, una forma con caratteristiche neutre: non aumentò in modo notevole il trascinamento e non diede né sollevamento né deportanza. In effetti nessuna delle forme tentate contribuì alla deportanza senza interferire con l'alettone posteriore, per cui optai per le strutture neutrali, abbastanza facili da costruire e molto robuste, che aggiungemmo alle vetture per il Daily Express a Silverstone. Jackie lì aveva una vettura

nuova — la 006/2 — con la quale vinse e che diventò la sua consueta macchina per correre.

Sembrava che la nostra decisione di sviluppare il tema esistente fosse giustificata, ma io ero tutt'altro che contento dell'aspetto della vettura. Non sembrava più un progetto coerente, però funzionava bene e ovviamente era competitiva. Comunque soltanto a Monaco, in giugno, capimmo che ci eravamo messi in una situazione in cui eravamo in grado di fare il resto della stagione in modo competitivo.

Le nuove superfici delle piste di Zolder e Barcellona misero in luce brutti problemi di frenaggio per tutti. La superficie « verde » aveva un coefficiente di attrito incredibilmente alto e i piloti non riuscivano a bloccare le ruote anteriori sicché frenavano al massimo e i freni surriscaldavano e funzionavano male. La Girling non aveva un freno abbastanza grande che potessimo usare, per cui decidemmo di passare ai Lockheed usando il freno che avevano co-

struito per le grosse sport Can-Am. La prima volta in cui li usammo fu a Monaco (normalmente un circuito duro per freni e cambi) e non ci furono problemi.

Avendo ora chiarito quello che consideravamo l'ostacolo della stagione, era di nuovo arrivato il momento di pensare a un nuovo progetto e la forma era una delle cose principali da prendere in considerazione. Da tempo la forma a cuneo ci attirava e quando costruimmo finalmente un muso a cuneo e radiatori dell'acqua laterali per la 005, la vettura fece qualche giro di prova a Zolder. Il risultato fu incoraggiante. Ritentammo. La forma della nostra struttura deformabile consentiva anche condotti laterali più larghi, in previsione di montare poi radiatori dell'acqua laterali e un muso a cuneo. Durante le prove in molte corse, non risultò mai che avessimo la giusta attrezzatura, quindi non potemmo mai dire che la vettura fosse realmente migliore. Il concetto del cuneo funzionava ovviamente perché la McLaren e la Lotus hanno macchine ultra competitive, ma applicato alla nostra è un compromesso eccessivo, su una macchina che non è progettata appositamente. Ecco perché abbiamo avuto strani risultati e troppe incognite. Un compromesso non basta.

La presa d'aria più alta

Un altro cambiamento, nei confronti della forma in origine liscia della 005, è l'aumento della presa d'aria dinamica. Avevamo notato in prove iniziali con la nuova vettura che il rumore dello scarico era cambiato e io pensai che la carenatura dell'abitacolo o rubasse aria al motore o permettesse ad aria calda di entrarvi dentro. Soltanto quando portammo l'intera vettura nel tunnel del vento scoprimmo che il bordo dell'abitacolo defletteva l'aria in alto, sopra il casco del pilota, e che l'aria calda che proveniva dal radiatore dell'acqua passava dritta nel motore, ultima cosa da augurarsi. La soluzione fu la presa d'aria dinamica più alta che assorbe aria fredda sopra il flusso di aria calda, che adesso passa come una spessa coperta sopra il pilota e si divide sui due lati della presa d'aria invece di andarci direttamente dentro, come faceva nel progetto originale.

E così lo sviluppo del progetto 005, che diventò la 006 e continuò per due stagioni di lavoro di sviluppo, dando a Jackie un'altro titolo mondiale quest'anno, portò a una vettura non bella ma fonte di successo, dopo continue modifiche che precedettero quasi tutti i miei altri nuovi progetti, ancora prima che avessero lasciato il tavolo da disegno.

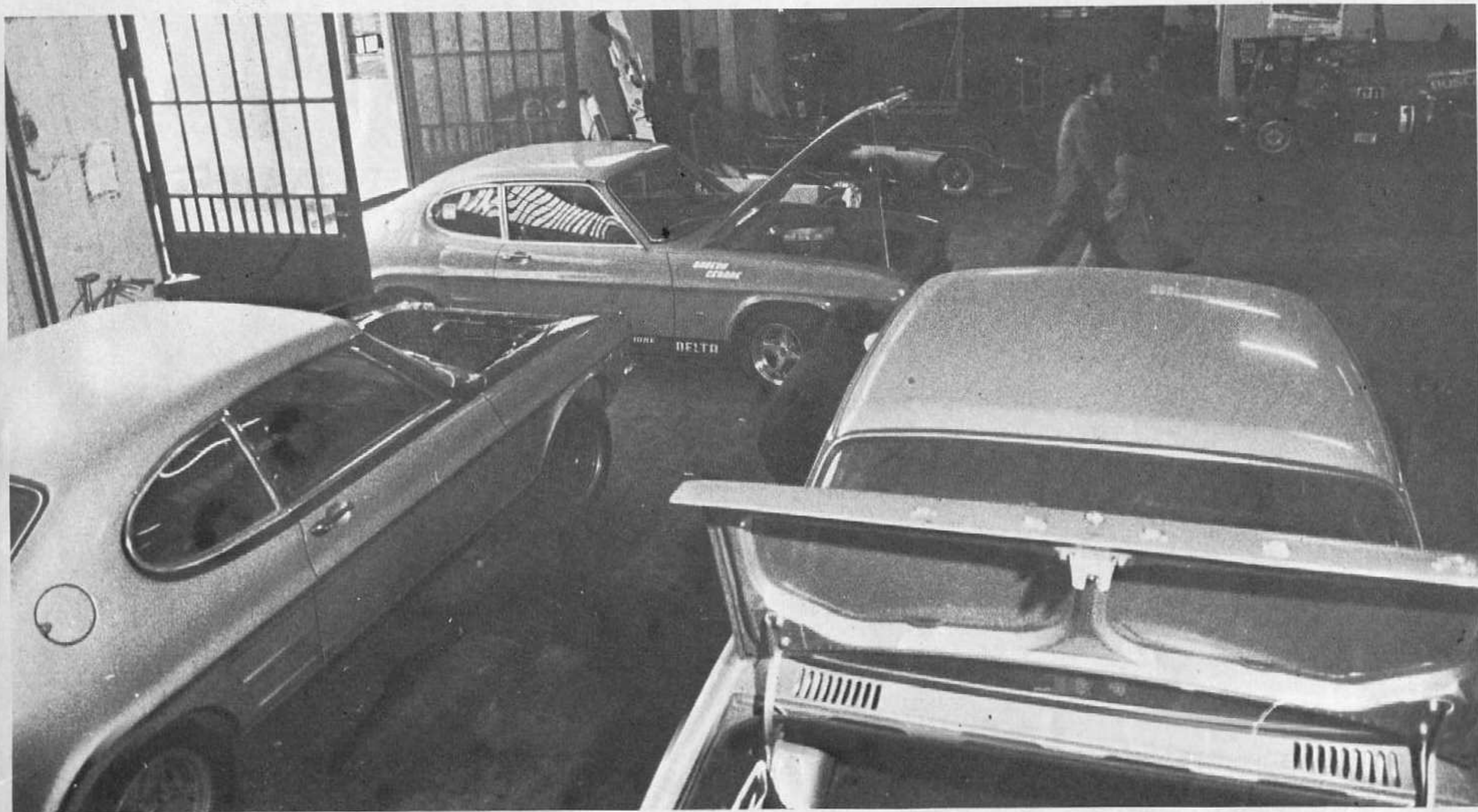
d. g.

la tecnica alla portata di tutti

AUTO
SPRINT
1 mese

l'ing. SPRINT

Ci facciamo la special?



Vista parziale dell'at lier Delta a Garbagnate Milanese, foto in alto. L'attivit  corsaiola e le preparazioni-clienti contribuiscono a tenere sotto pressione i cinque (pi  quattro a Milano) componenti dello staff, per non parlar del cane e di una sua amica. Qui sopra, su uno sfondo di monoposto FF, un propulsore Capri 2600 RS completo di iniezione Kugelfischer. Da notare il complesso collettore di ammissione, meglio visibile in altra foto di dettaglio

Preparazioni su misura per clienti FORD

Una domandina facile facile che la «Rallye Sport Performance Parts» rivolge ai lettori di certi suoi cataloghi, provvedendo poi di sdruciolone a chiarire che (con Ford) ognuno pu  ottenere prestazioni elevate, virtualmente nella misura che vuole. Naturalmente, devesi prima stabilire in che senso i miracoli dovranno accadere e accendere le candele al santo giusto, fra quelli che presiedono all'assetto, alla tenuta di

strada, al comfort di viaggio, all'economia di esercizio, alla longevit , all'accelerazione, alla velocit  di punta o a chissach , a seconda di ci  che la Vostra vettura volete che vi dia.

Curiosi di vedere con gli occhi ci  che si combina in Italia su questa linea e speranzosi ('un si sa mai) di gettare le basi per una impressione di guida di cui riferire, siamo finiti in quel di Garbagnate dove Cesare Doneda e la sua «Delta» lavorano in gaiez-

za mitigata solo dal doversi ogni tanto spiegare in tedesco.

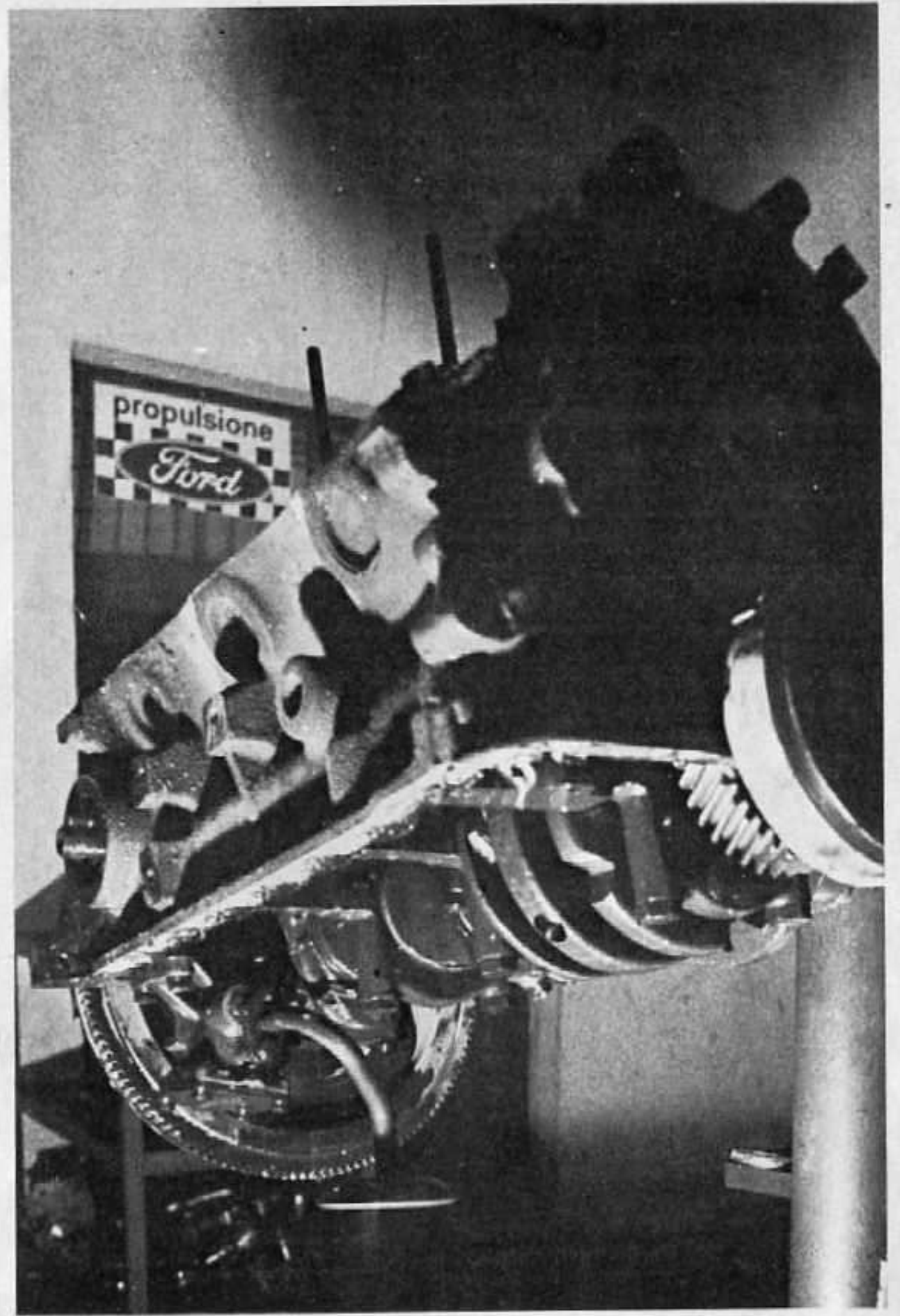
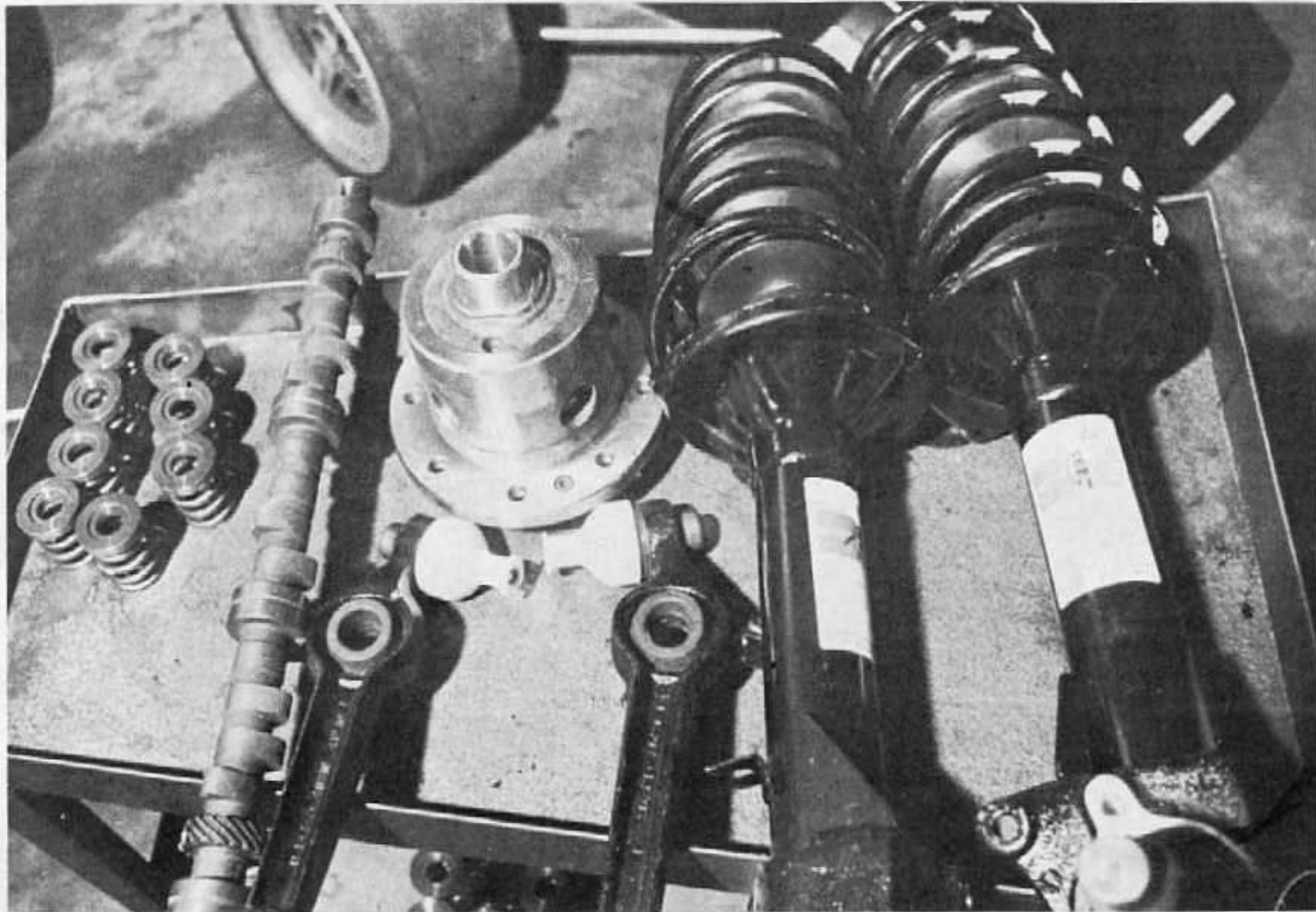
Pare infatti che le gemmazioni sportive di casa Ford allignino di preferenza nella Bundesrepublik e che, addirittura, la «Rallye Sport Performance» e la «Advanced Vehicles Operation» (ex pupilla di Jochen Neerpasch) abbiano per indirizzo due porte diverse dello stesso edificio Ford, a Colonia.

CONTINUA A PAGINA 64

Preparazioni su misura per clienti FORD

CONTINUAZ. DA PAGINA 63

A destra, il motore 2600 RS senza calzoni che mostra, in conseguenza, il manovellismo. Sotto, gli ingredienti, già descritti nel testo, coi quali si trasforma un pacioso barcone in una semibelva: da sinistra, molle-valvola, accamme, differenziale limited slip, bracci limitatori di carico e anti dive, elementi di sospensione anteriore con ammortizzatori Bilstein pneumatici e molle speciali. In basso, teste, pistoni e bielle (in acciaio) del paziente sotto i ferri



Cesare Doneda... Chi era costui? Domanda che alcuni dei (più disattenti) lettori potranno farsi, specie ora che il scior César ha attaccato il casco al chiodo o, per esser più esatti, lo ha depositato sotto il tecnigrafo.

Era, fino a quando non gli prese l'uzzolo delle corse, un tranquillo fabbricante di ruote, ricambi in genere e cuscinetti a sfere che alternava l'officina alla caccia subacquea (prima ancora che imparassimo a chiamarla scuba diving).

Poi venne la Formula Ford, non si sa bene se per passione corsaiola o per il solito viziaccio di pasticciare nei macchinismi. E se la seconda ipotesi è quella azzeccata, ci furono forse delle clausole contrattuali che impedirono a Stewart di lasciare la Tyrrell per la Delta, visto che il Doneda prese a portare in gara personalmente il prodotto dei suoi sforzi di elaboratore.

Senza andare per filo e per

segno, possiamo dire che l'appetito crebbe col mangiare e che al primo anno di sola FF seguirono le due stagioni passate, nelle quali trovò posto anche un programma di Formula Tre.

Tutto questo c'entra pochino con le nostre premesse, ma torniamo subito a bomba osservando che l'esperienza di cui sopra — con o senza il casco sulla zucca — avveniva per forza di cose su materiale FoMoCo. Dopodiché, tanto per non smentire le abitudini milanesi, il Nostro chiese ed ottenne di innestare, sulla sua attività di ruotifero ed altro, l'autorizzazione Ford per la fornitura e messa in opera delle Rallye Sport Performance Parts.

Ed ecco perché abbiamo trovato il capannone di Garbagnate (Via Volta 26, Tel. 9957247) rutilante di Escort, Capri, Cortina e Taunus, quale più e quale meno sottoposta a trapianti di vario genere sia nel settore propulsione

che in quello dell'assetto.

Ovviamente i modelli più ricorrenti sono Capri ed Escort, anche perché solitamente prescelti da clientela abbastanza ruspante. Per quanto riguarda la «piccola», è ancora fresca l'impressione destata a Misano nella 4 Ore Mexico, finita per la Delta in uno sgretolio di differenziale quando la coppia Donà-Revello aveva doppiato tutti salvo la «Tanarauto» di Lella-Baronio.

Su questo modello, le procedure normalizzate RSP consentono la trasformazione in 1600 cc a partire dalle esistenti cilindrata 940, 1100 e 1300 centimetri cubi. La spesa per una conversione di questo genere è all'ordine di Lire 450.000, mentre si rientra in una cifra variabile da 150.000 a 250.000 lire dei tempi che corrono, per un aumento di potenza (promesso) del 30% e una ritoccata all'assetto che gli faccia bordone.

A proposito di Escort, ca-

povero «Engine Tuning», possiamo fare un'altra digressione in chiave di AUTOSPRINT propalando la novella che anche alla Delta si lavora per la F. 3 futura, con la partecipazione di un nuovo ingegnere per il momento anonimo. Il motore candidato all'impiccagione risulta essere il 2000 RS con testa Twincam e già si fanno ponderosi studi sul trombino che alloggerà i 24 mm di strozzatura.

Fuori tema ancora, ma interessante, un'altra speranzosa intenzione di allineare alla prossima 4 Ore un «Gruppo 2» Escort 2000 16 valvole, tutto pieno di componenti originali Broadspeed messi insieme da tale Mr Terry Drusdy per i colori del Delta Racing Dept.

Ed eccoci finalmente a chi vuole veramente andare in automobile, ovviamente senza uscire dalla produzione Ford attuale, che non comprende più (lacrimate, gentili!) il modello «MK IV GT». Oggi bisogna contentarsi, come fa Carlo Micci, di girare tutt'al più in Capri 2600 RS il che, intendiamoci, non è poi automobilismo da buttar via quando uno «tiene famiglia»...

Per coloro che dispongono di un Capri da passeggio e soffrono di prurito al piede destro ogni volta che intoppa nel 126 di Rossotto, sono disponibili alcuni e diversi kits, fino a «quello bello» da 1.200.000 lire. (In opera). Con quest'ultimo e relativa preparazione meccanica, data per scontata la preparazione di chi guida, qualcuno potrebbe anche cedere alla tentazione di vagabondare per lo hinterland torinese, salmodiando fra i denti: «Sinite parvulos venire ad me.» Giorgio avvistato, mezzo salvato.

Nessuno vuol pretendere che la cifra sia irrisoria, ma il

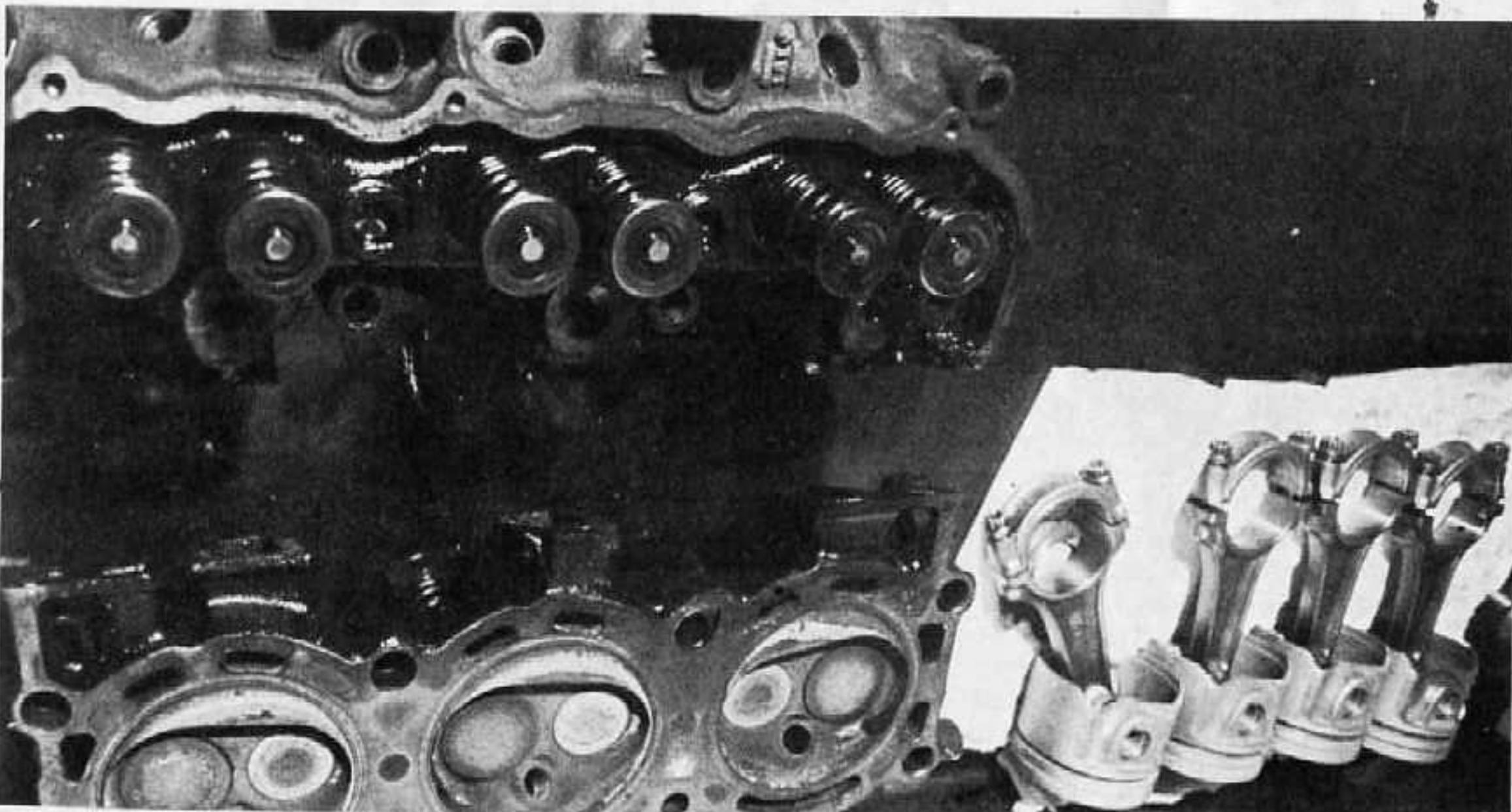
tutto comprende 210 cavalli garantiti a 6.300 giri-minuto, coppia dappertutto, camber negativo per intercessione di apposita traversa portamotore, quattro ruote in lega leggera da 8" e pertanto gli opportuni «compression struts» in funzione antidive, nuovi gruppi sospensione Mc Pheron completi di ammortizzatori Bilstein sport e molle heavy duty ribassate, differenziale Atlas Axle autobloccante ed ammenicoli vari senza parlare di ciò che occorre per i 210 CV di cui sopra, nelle motoristiche interiori.

D'altra parte, se vi presentate con una 2600 RS del commercio e desiderate solo che abbia un po' meno del ruminante, ecco che per 350.000 delle nostre monete ve la potete far ribassare di assetto potenziando nel contempo la frenata.

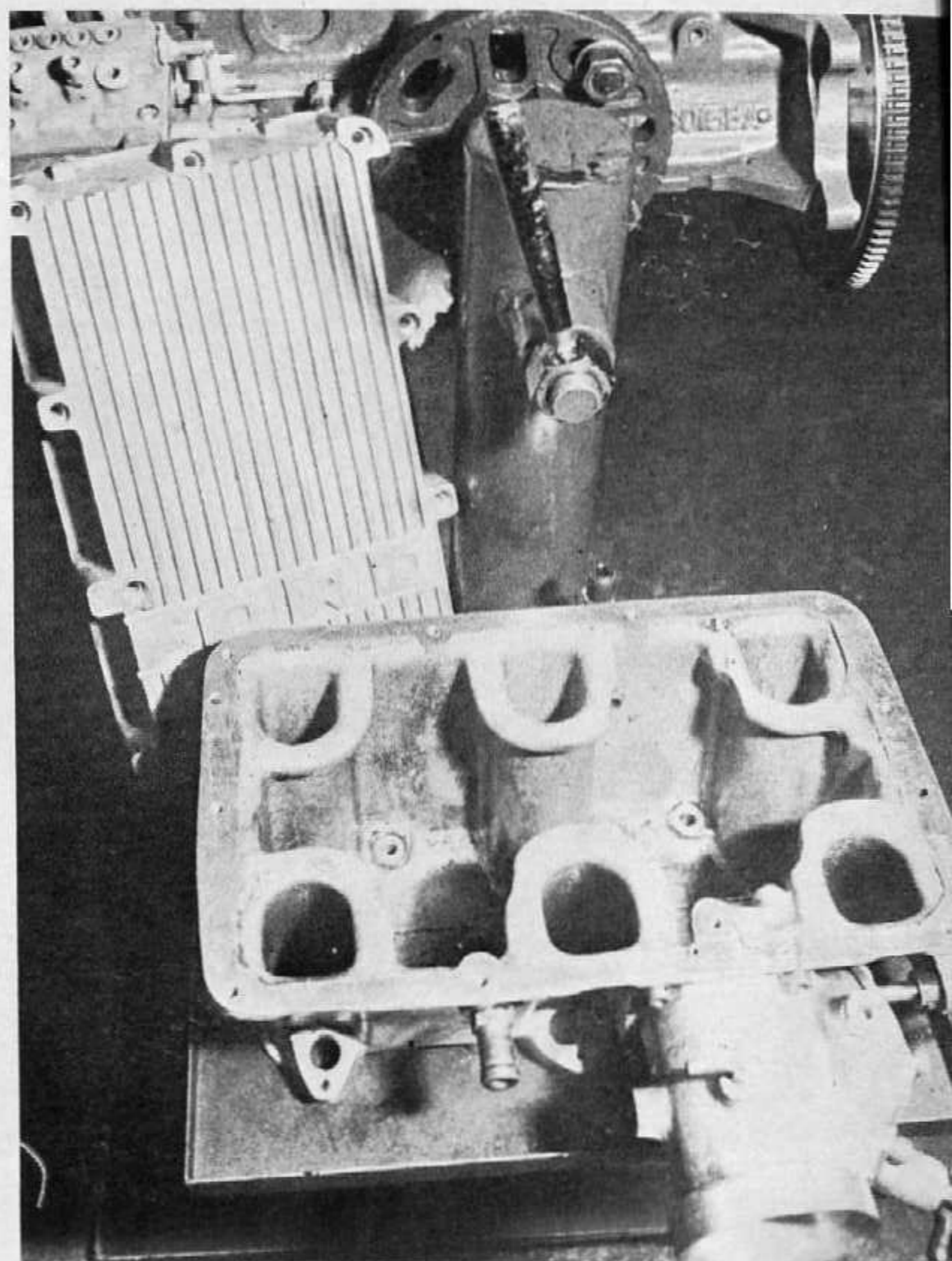
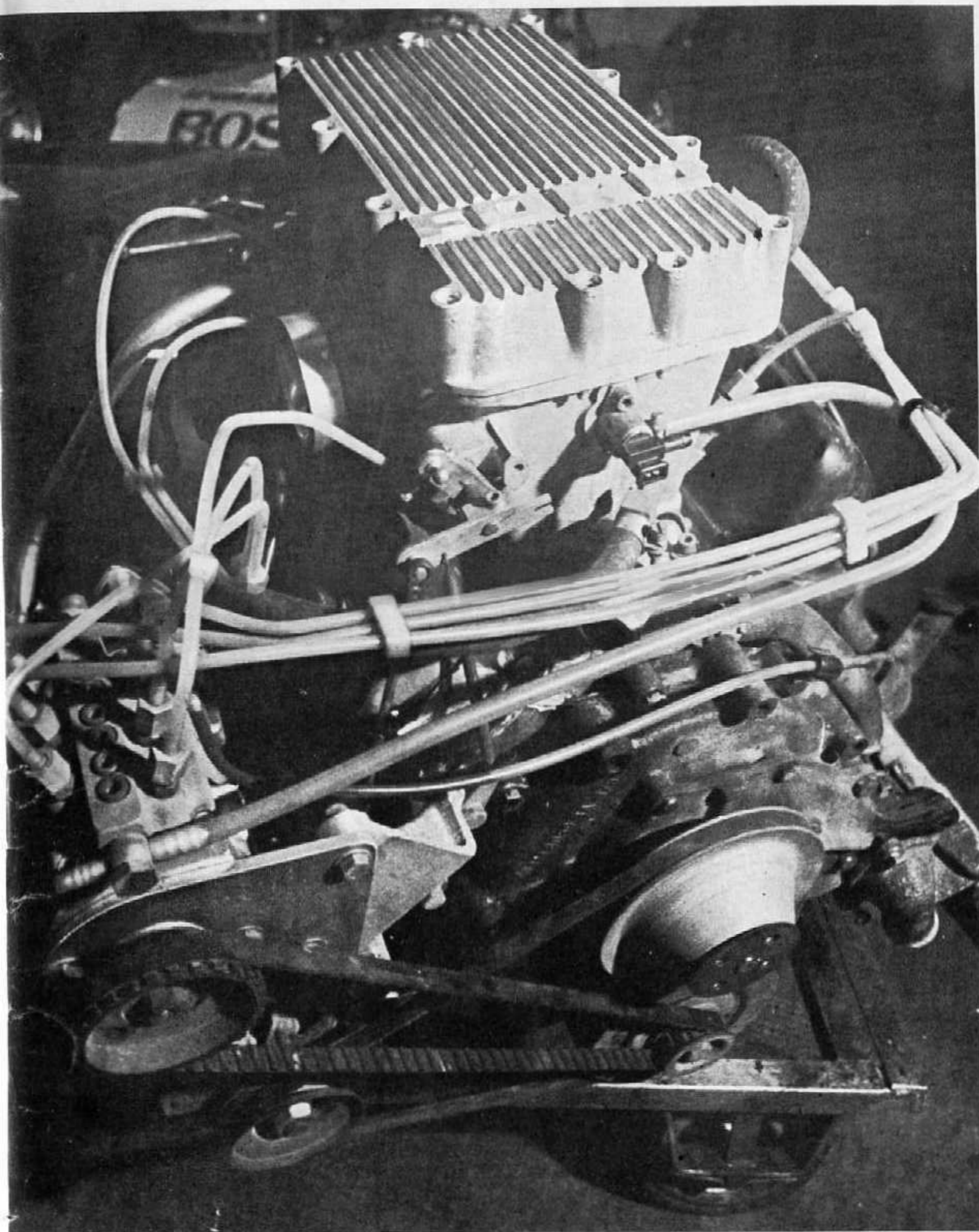
Fra il massimo e il minimo sopracitati, esistono diverse ed intermedie entità di preparazione «strada», che tendono, come era anche logico aspettarsi ad un punto di compromesso nei paraggi delle 600.000-650.000. Per queste cifre, il risultato tende alla vettura tuttofare — dal misto allegro alla spesa in città — fermo restando che il «mostro» di prima, quando lo vedete, lo lasciate anche andare.

Pensavamo di aver detto tutto, ma ci sovviene (come diceva quel tipo di Giussano) che un discorsino ancora sugli assetti ribassati e gli spoiler da barbozzo non ci sta poi male.

Consideriamo la sezione frontale del nostro Capri, già che siamo in tema: la maggior parte della potenza applicata alle ruote viene spesa per spingere il veicolo attraverso l'aria. Si badi bene che, in pratica, occorre includere nella sezione anche il «tunnell»



A destra, l'interno del collettore di ammissione, che permette di intuire ciò che accade al carburante che vuole entrare eludendo i controlli. Notata la guarnizione sul coperchio? In secondo piano il blocco del F. 3 elaborazione Delta, oggetto dell'attenzione di un certo Leclere a Monza, quando l'Augusto Terzi gli andava via (per un po') in uscita di parabolica. Sotto, un primo piano del motorone



compreso fra le ruote poiché la turbolenza ivi esistente fa da muro ai tentativi dell'aria che cerca di passare. Pertanto, l'abbassamento si risolve in una effettiva riduzione della sezione frontale, come ripetute esperienze alla galleria del vento hanno dimostrato.

Dice sempre la RSPP che, se una Capri viene abbassata di 5 cm, l'area trasversale al moto si riduce del 3,5% e, in pratica, la potenza necessaria per vincere la resistenza all'avanzamento diminuisce di 5,5 CV, belli e pronti in conseguenza per contribuire all'accelerazione e alla velocità di punta.

Altro discorso simile per lo spoiler a bavaglino, il cui effetto si esplica in almeno due maniere, ossia diminuendo le infiltrazioni in zona ventrale nonché elevando il punto di ristagno dei filetti fluidi ed ottenendo, per redistribuzione dei carichi dinamici, quasi un quintale e mezzo di de-

portanza sul muso assia, in pratica sull'avantreno.

A mo' di comica finale porteremo un altro esempio, sempre rubato a man salva dalla casistica Ford RSPP: la solita Capri sviluppante 140 CVF esatti, raggiunge al massimo le 123 miglia orarie (197,94 km/h).

Aggiungiamo l'air dam, che sarebbe poi lo spoiler anteriore-ventrale, ed ecco che vedremo, senza fallo, le 127 miglia orarie (204,38 km/h).

L'esempio continua dichiarando che, per raggiungere le 127 miglia orarie senza bavaglino, sarebbero necessari e sufficienti 148 CVF di potenza. Prendendo il tutto per oro colato possiamo concludere deducendo che l'installazione dell'air dam ci ha procurato gli stessi vantaggi di un incremento in potenza pari a otto cavalli.

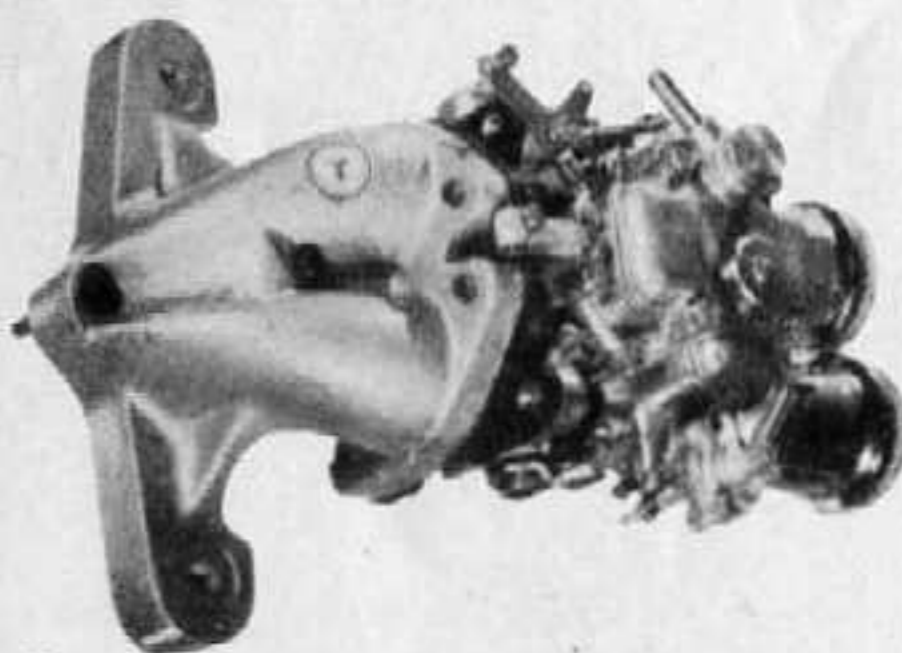
Tenetelo presente, o voi che vi volete far la special.

g. o.

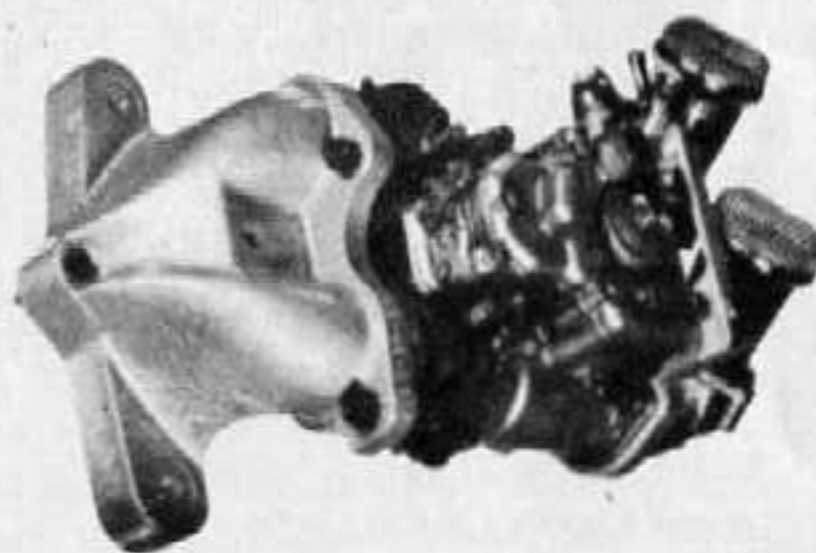


CAMILLO ALQUATI

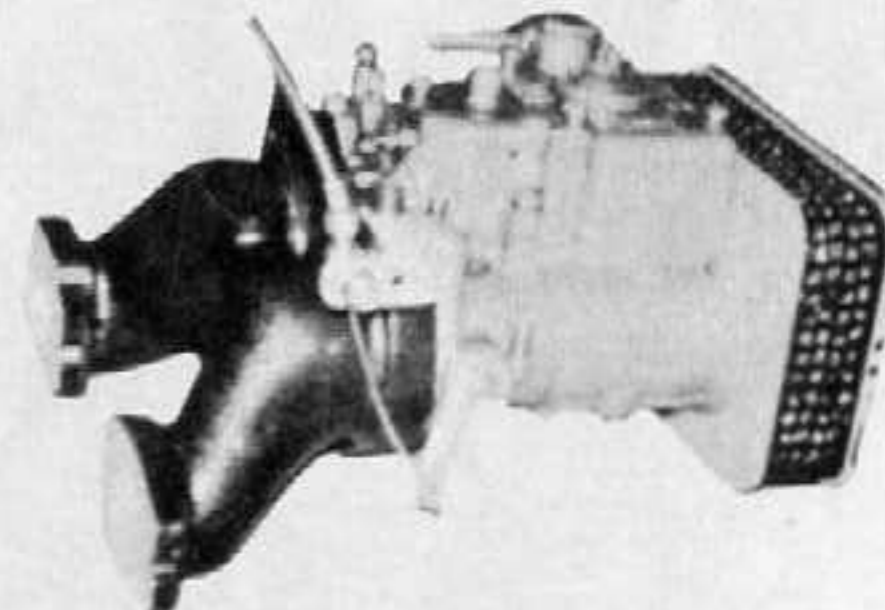
VIA DANTE, 91 - 26100 CREMONA (ITALIA) - TEL. (0372) 20 450



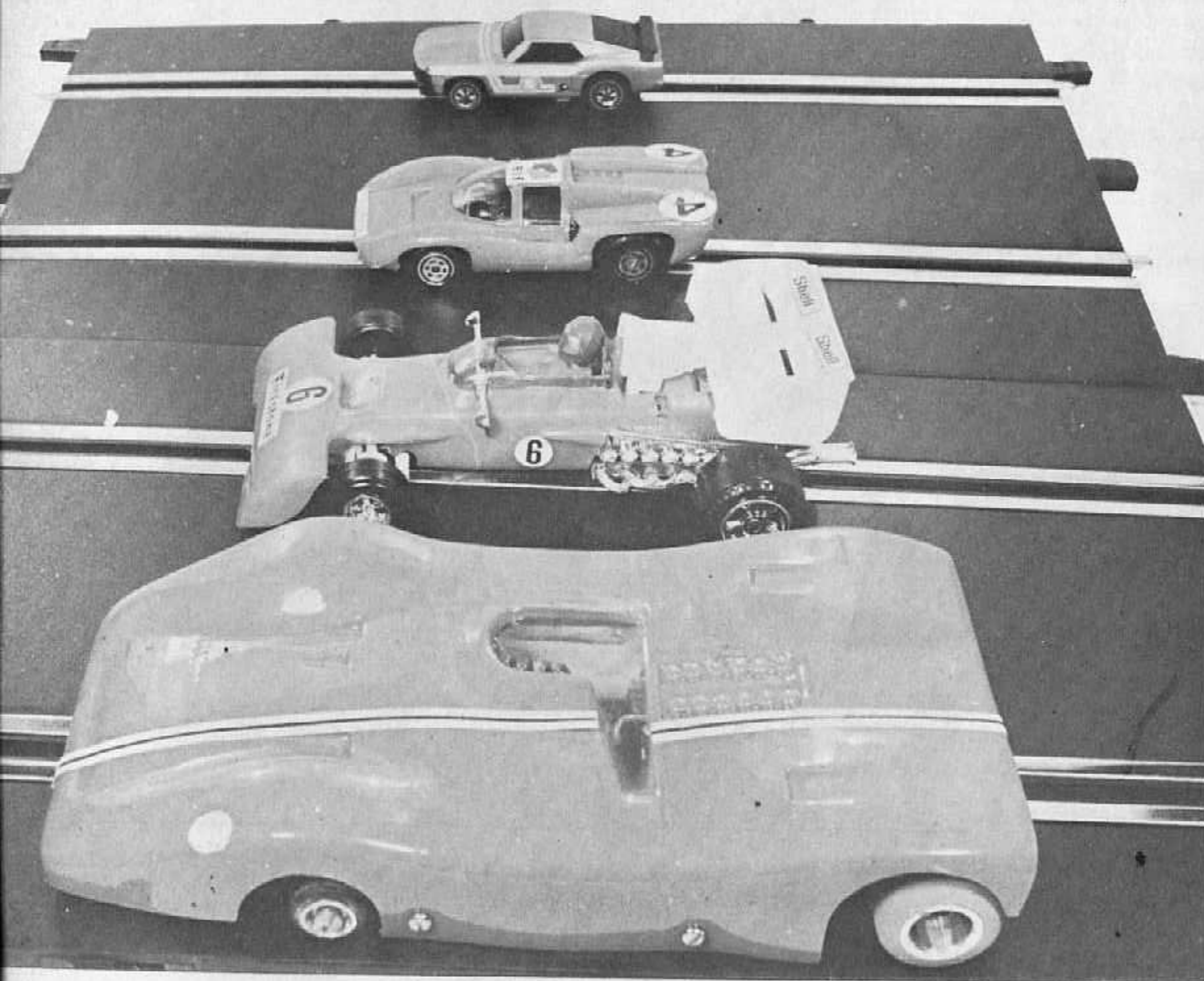
art. 4
collettore d'aspirazione per Fiat 500-126 e derivate per applicazione di 1 carburatore D corpo da 32 mm.



art. 4/1
collettore d'aspirazione per Fiat 500-126 e derivate per applicazione di 1 carburatore D corpo da 40 mm.



art. 80
collettore d'aspirazione per Innocenti MINI per l'applicazione di 1 carburatore WEBER 40 DCOE



Lo slot-racing non è un fenomeno tramontato: ecco come è cresciuto tecnicamente, quali sono le novità e i segreti

La sfida in salotto è arrivata a MACH 2

Lo slot racing è tornato alle origini, è tornato tra le pareti di casa. Era nato una cinquantina d'anni fa come accessorio dei trenini elettrici, si era lentamente conquistato una validità propria fino a raggiungere le vette di un successo espositivo e effimero. Da questo successo, che ha raggiunto il culmine tra il 1966 e il 1969 sono nate le micropiste di oggi, tutte di formato casalingo.

Si tratta, infatti, di impianti che possono agevolmente trovare posto sul tappeto del soggiorno o nella camera dei ragazzi.

Le dimensioni dei modelli sono, di solito, trentadue volte più piccole degli originali anche se negli Stati Uniti sono parecchio diffuse le piste in scala HO, cioè circa 1:76.

Si tratta, insomma, di giocattoli: evoluti, stimolanti ma sempre giocattoli. Come tali devono soprattutto durare, a scapito delle prestazioni velocistiche e non devono avere prezzi proibitivi, altrimenti non si vendono.

Oggi il mercato italiano offre parecchie possibilità di scelta in una gamma di prezzi abbastanza ampia: si va dalle 10.000 lire di una con-

fezione base (pista ovale a due corsie, due modelli, pulsanti, alimentatore elettrico) alle circa 100.000 lire per una pista lunga oltre dieci metri con ponte, curva parabolica, modelli super e accessori vari. Naturalmente questi prezzi si riferiscono a confezioni «standard» cioè vendute in scatole complete ma è ovvio che aggiungendo pezzi supplementari, sia alla pista sia al parco automodelli, non esistono limiti. Il volume d'affari dello slot racing si mantiene a livelli interessanti anche se il settore non «tira» eccessivamente; il costante aumento della moneta tedesca ha quasi messo fuori gioco la produzione di Maerklin, Fleischmann, Gama, Carrera, Stabo, Faller, tanto per citare le marche più importanti che sono o erano importate dalla Germania. Si aggiunge poi la crisi attraversata dalla ditta inglese Lines Bros che produce le piste Scalextric e si vede come sia difficile guardare fuori dai nostri confini quando si voglia acquistare una micropista.

La produzione italiana offre oggi una linea completa, la Policar, che viene realizzata dalla Polistil. Questa ditta ha

in catalogo anche una serie di impianti di dimensioni e prezzi più contenuti, la Dromocar. Possiamo poi aggiungere le piste Sizzlers del gruppo multinazionale Mattel che ha una sede e uno stabilimento anche in Italia.

Lo slot racing, come è noto, prende il suo nome dalla fessura (in inglese «slot») tagliata lungo la pista, che serve a guidare il modello. La parte del modello che scorre dentro questa fessura si chiama «pick up» e serve contemporaneamente a raccogliere, mediante due spazzole striscianti, la corrente elettrica che circola in due rotaie piatte fissate ai lati dello slot.

La corrente nelle rotaie è tenuta a valori del tutto innocui per grandi e bambini e viene fornita da un alimentatore, cioè un dispositivo che prende corrente dalla normale rete, la raddrizza (cioè la trasforma da alternata in continua) e la porta al valore necessario per fare girare i modelli.

L'alimentatore è realizzato in modo da fare passare la corrente elettrica che va alla pista attraverso appositi «pulsanti» (uno per corsia, cioè una per modello). Questi pul-

santi sono dotati di resistenze variabili che regolano, a comando del telepilota, l'intensità della corrente e, di conseguenza, la velocità del modello. Ogni pulsante dispone di un cursore, solitamente comandato dal pollice, per questa operazione.

Si tratta di un gioco che richiede riflessi molto pronti e una certa concentrazione oltre a uno dose di abilità che si acquista con l'allenamento. I modelli sono veloci e l'abilità consiste nel regolare la corrente in modo da non fare uscire il modello dal suo slot, in curva ma anche in rettilineo.

E' come trovarsi al volante di una vera auto, da tenere in pista alla massima velocità possibile e lottando da vicino con avversari pronti ad approfittare di ogni errore o disattenzione. In questo slot racing trova la sua ragione d'essere: è un divertimento, un gioco, ma con un reale contenuto agonistico e dà, soprattutto, la sensazione di trovarsi sugli autodromi più famosi a lottare ruota a ruota con Fittipaldi, Ickx e tutti gli altri big.

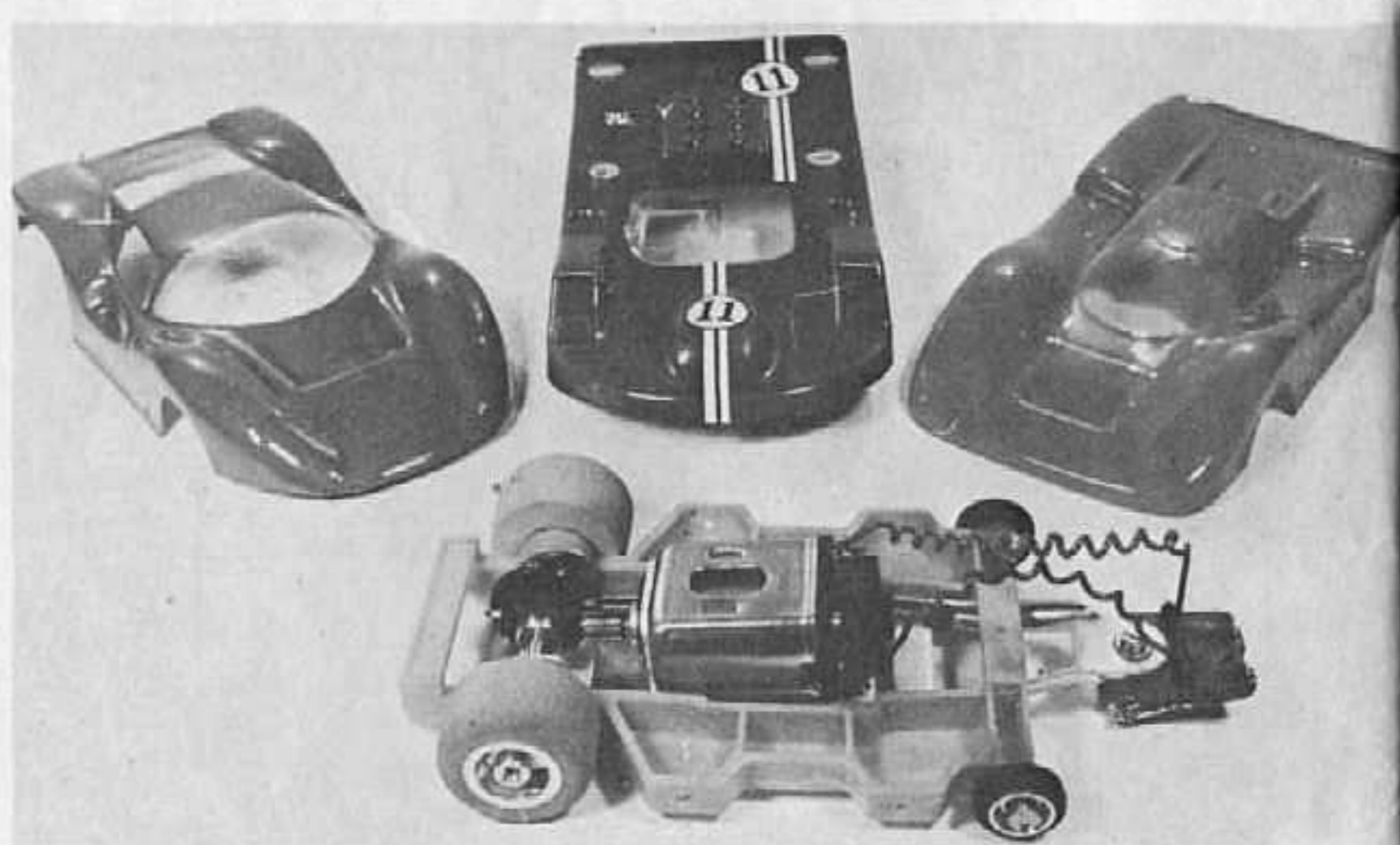
Che velocità può raggiungere un automodello slot in

scala 1:32? E' difficile rispondere in quanto questo valore dipende principalmente dalle caratteristiche della pista. In via teorica, se esaminiamo i modelli Mini Dream Car (certamente i più veloci oggi in commercio) troviamo un motore in grado di girare a 50.000 giri-minuto. Con un rapporto al ponte (pignone-corona) 1:3 e gomme da 22 millimetri di diametro arriviamo a calcolare una velocità di circa 75 kmh che, tanto per dare un'idea, corrisponderebbe alla fantastica andatura di 2.400 kmh ammesso che abbia senso moltiplicare per 32 (la scala di riduzione del modello rispetto al vero) anche la velocità. Come si vede, è davvero un gioco veloce, da staccate al limite e accelerazioni al cardiopalmo.

A questo punto qualcuno potrebbe pensare con terrore alla bolletta della luce, una volta acquistata e messa in opera una pista slot; per prestazioni di quel genere di energia ce ne vuole tanta. Nessuna preoccupazione: il motore elettrico a corrente continua è una delle macchine più generose e offre rendimenti altissimi, cioè gira forte e consuma poco; per arrivare a



Nella foto in alto, la Ferrari 312 «Pizzi» della Mini Dream Car (1:24); la Ferrari 312, Policar (1:32); la Lola Aston Martin della Dromocar (1:43) e la Ford Mustang Boss della Mattel (HO, cioè circa 1:75). A sinistra, in primo piano, la carrozzeria Porsche 917 della Mini Dream Car e il telaio Minic (HO); al centro, la carrozzeria Alfa 33 della Dromocar e il suo telaio (scala 1:43); sullo sfondo, la carrozzeria Ferrari 330 P 4 della Minic e il telaio Mini Dream Car (scala 1:32). A destra: Mini Dream Car serie Can-Am in scala 1:32. Motore e pick up sono montati su un telaio che ruota attorno all'assale

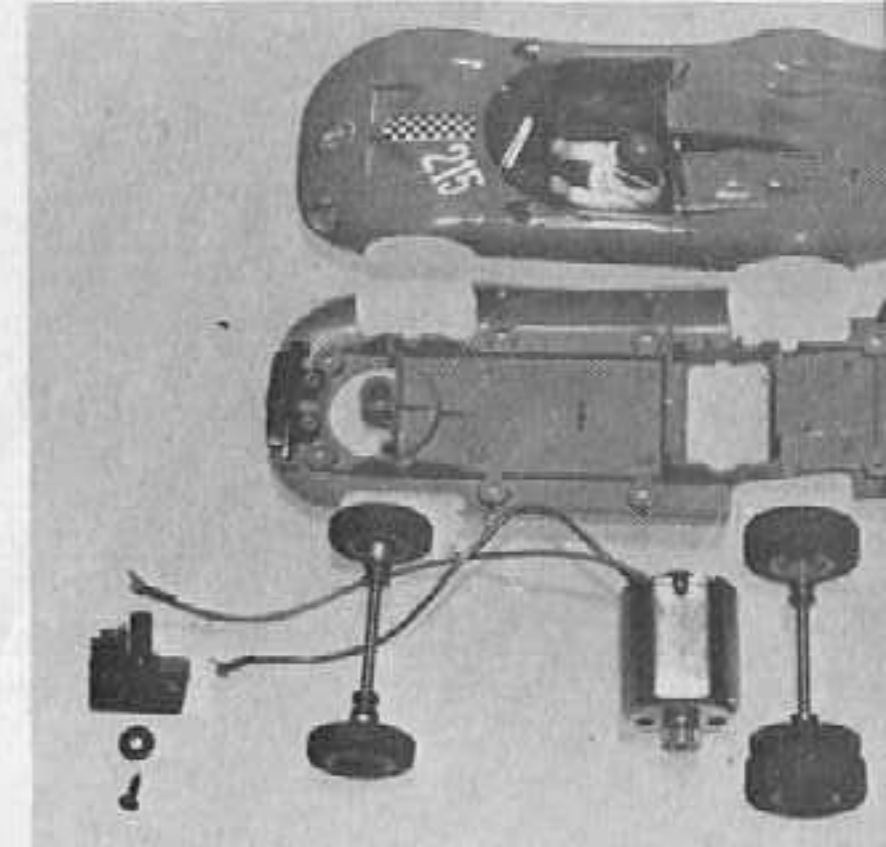
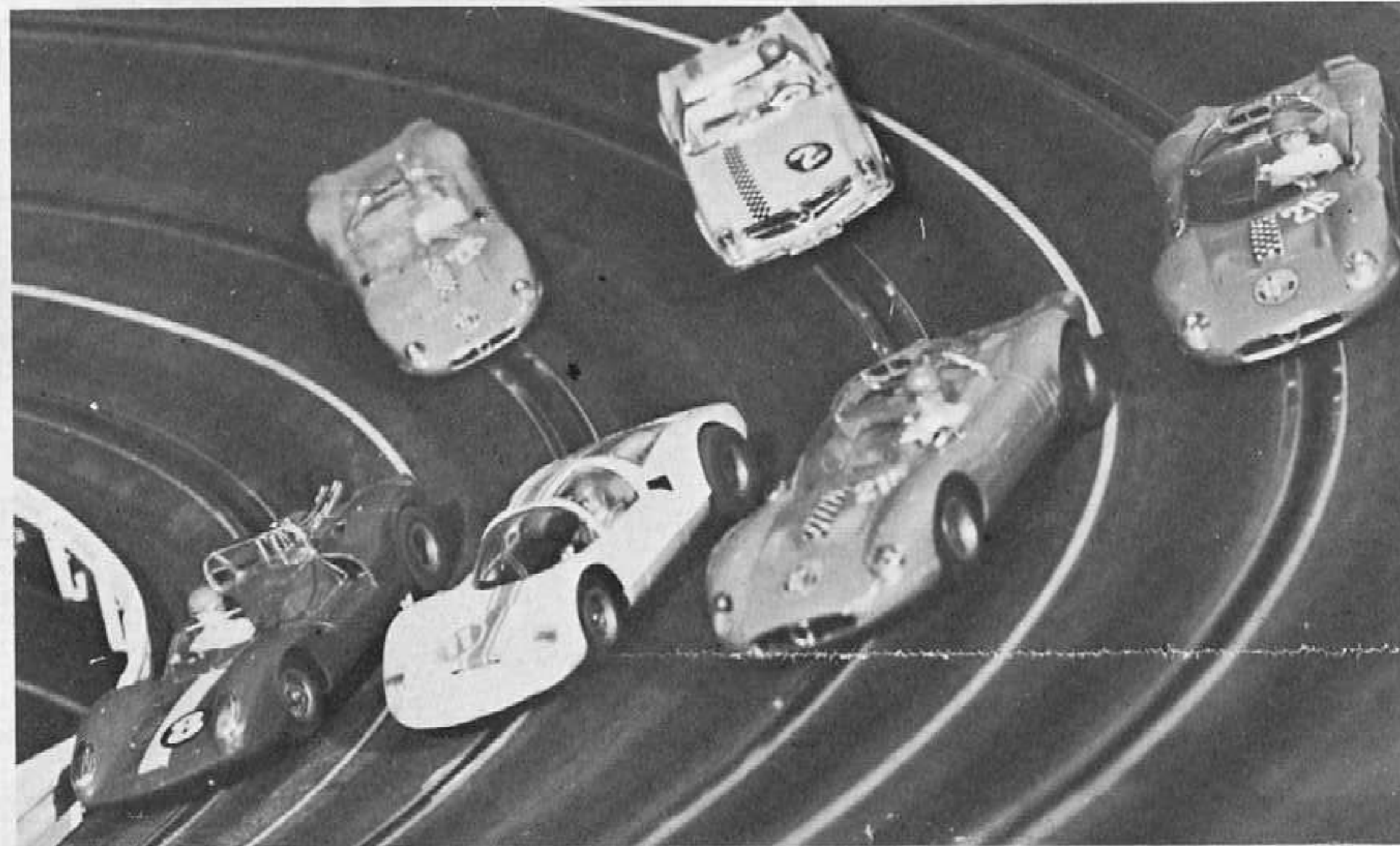




In corsa sulla parabolica, a sinistra, Alfa 33, Ferrari P 5 e 330 P 4 fanno parte della serie Policar, piste slot in scala 1:32



Sopra: bolidi Mini Dream Car, scala 1:32. Questi modelli, «Can-Am» in primo piano e Ferrari 312 sullo sfondo, sono decisamente i più veloci. A destra: bolidi Fleischmann Rallye in parabolica. Si notano Lotus 40, Porsche Carrera 6, Alfa 33 1.a versione, Mercedes 250 SL



L'Alfa 33 della Fleischmann. Il fondo della carrozzeria, in plastica, ha anche funzione di telaio e viene unito alla carrozzeria mediante quattro viti. Il motore, molto compatto, è disposto parallelamente all'assale posteriore; il pick up è girevole: due soluzioni che qualificano la realizzazione

consumare un kilowattora ci vogliono un centinaio di ore di funzionamento.

Il mercato italiano sembra oggi dominato dalle piste Policar (scala 1:32) e Dromocar (scala 1:43), entrambe prodotte dalla Polistil, la ditta che è famosa per gli automodelli in metallo Politoys. Non sappiamo quale sia il relativo volume d'affari perché gli interessati hanno declinato ogni dichiarazione in merito, ma un'occhiata ai negozi di giocattoli fa immediatamente capire che le piste Policar sono le più vendute in Italia. D'altronde ne hanno tutte le prerogative: buona qualità, possibilità di ampliamenti, compatibilità con prodotti più sofisticati prodotti da altre ditte, robustezza, semplicità, prezzi interessanti e non elevati.

E' possibile acquistare impianti a due oppure a quattro piane, con curve e sopraelevate (« paraboliche »), ponti e elicoidali. C'è anche una confezione « Dune Buggy » con pista tutta a salti e fondo sconnesso sulla quale volteggiano piccole riproduzioni di auto da spiaggia; è poi annunciata la pista Rallye sulla quale una Lancia

Fulvia HF e una Alpine Renault si daranno battaglia all'ultimo colpo di pollice passando attraverso sezioni accidentate e disseminate di ostacoli.

Per gli impianti più piccoli viene fornito un alimentatore a 5,5 V mentre per quelli più lunghi è necessario il tipo a due tensioni, 7 e 10 V. Dando più tensione, aumentano le velocità dei modelli. Alimentatore e pulsanti sono sempre compresi nelle scatole Policar.

I modelli sono numerosi e comprendono parecchie vetture sport e prototipo quali l'Alfa Romeo 33, la Lola Aston Martin, l'Abarth 2000, la Ferrari P4. Le novità più recenti sono costituite da due belle riproduzioni delle monoposto di formula uno Ferrari 312 B 2 e Matra MS 120.

I minibolidi « sport » hanno telaio a pianale stampato in plastica infrangibile, che sostiene motore, trasmissione, assali e pick up girevole. Le ruote anteriori sono solidali tra loro; la corona è tenuta in sede sull'assale posteriore da una serie di boccole auto-lubrificanti. Le ruote sono in materiale plastico bloccato a caldo sugli assali e le gomme hanno una miscela di media

durezza con battistrada scolpita. Il motore assomiglia a uno dei primi Mabuchi di potenza non elevata e consente al modello prestazioni soddisfacenti. Sono naturalmente necessarie piccole modifiche e una attenta messa a punto per ovviare le imprecisioni inevitabili in un prodotto di grande serie.

Le carrozzerie, in plastica, sono tutte ben dettagliate e fedeli al vero. Chi vuole, può decorarle con scritte pubblicitarie e numeri di gara ispirandosi al mondo delle « vere » corse. Le dimensioni di questi modelli appaiono un po' sotto il valore 1:32 ma si tratta di una osservazione che può interessare il modellista più accanito e non certo il « polliciaro » formato casalingo.

I due modelli di monoposto sono esattamente trentadue volte più piccoli del vero, montano un motore più leggero e potente, hanno telaio in plastica bianca indeformabile e gomme a battistrada largo con miscela piuttosto appiccicosa, garanzia di ottima aderenza. Le carrozzerie si presentano decisamente belle e fedeli al vero; stampate in plastica di due colori,

sono rifinite con parabrezza, retrovisori, pilotino con casco integrale, sospensioni e motore perfettamente riprodotti. Anche le prestazioni sono alla altezza di tanta cura estetica e questi modelli si avvicinano decisamente ai limiti di guida, soprattutto quando l'alimentatore è posto sul valore di corrente più elevato.

I prezzi: gli esemplari « sport » costano 2.500 lire, le due monoposto e le berline Rallye (queste ultime, come si è detto, di prossima presentazione) si acquistano per 3.000 lire. Ogni elemento rettilineo di pista, lungo trenta centimetri, costa 400 lire; una curva parabolica completa costa 2 mila 400 lire.

A chi ha problemi di spazio (o di fondi) la Polistil offre le confezioni Dromocar che comprendono modelli in scala 1:43. Una pista a forma di 8 parabolica, con ponte e curva parabolica, lunga 3,8 metri, costa 9.500 lire (pulsanti, modelli e alimentatore compresi) e occupa una superficie di 1,5x0,8 metri. I telai sono semplicissimi ma ben progettati e realizzati; il centraggio e la stabilità dei modelli sono sorprendenti: con questi esemplari si può andare dav-

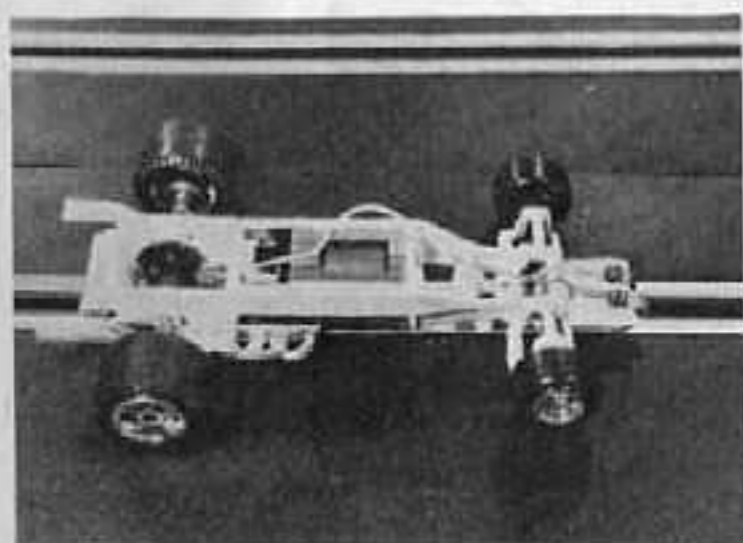
vero forte. Le carrozzerie (Ferrari P5, Alfa Romeo 33 Daytona coupé, Lola Aston Martin, BRE Samurai, Panther Bertone, Dino prototipo Pininfarina, Matra sport) sono tutte discretamente fedeli al vero e possono venire abbellite con poca difficoltà. Ogni modello costa 1.200 lire.

Per chi vuole qualcosa di diverso sono disponibili la pista con le auto di Paperino e di Topolino in lotta con parafango contro parafango e quella con due bob; naturalmente, il fondo di quest'ultima è bianco neve.

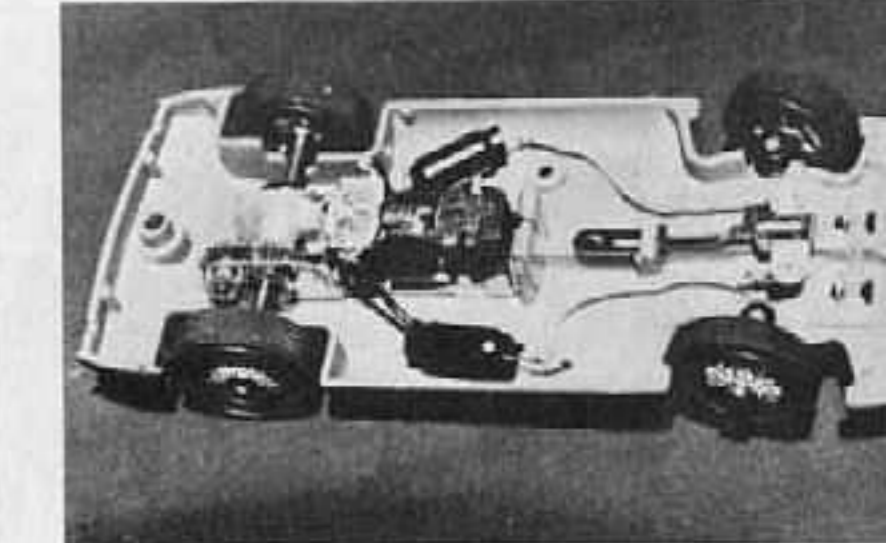
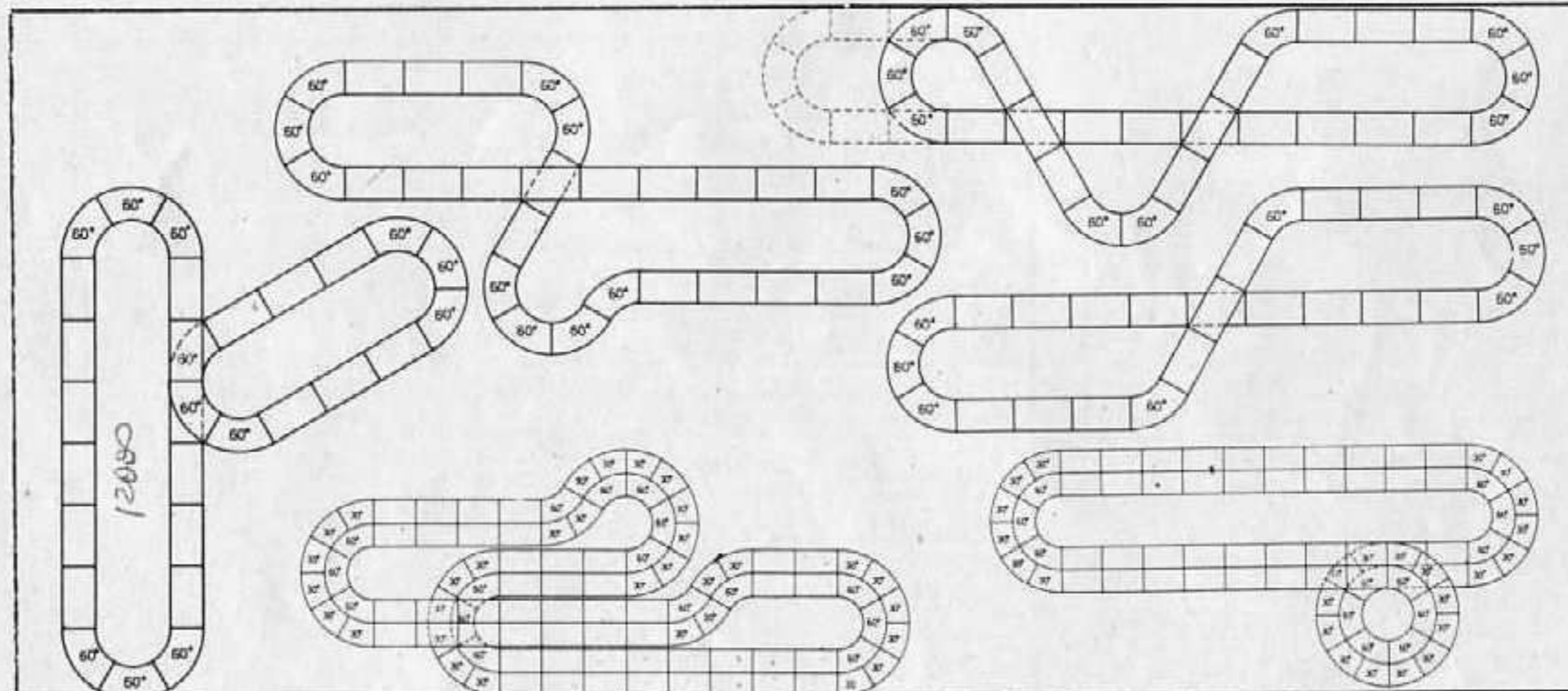
Due anni di trionfi nei Centri slot in Italia e all'estero sono il biglietto da visita degli automobili in scala 1:32 della Mini Dream Car, la ditta di Rolando Vernaghi, persona ben nota a tutti gli slottisti milanesi come l'animatore del Centro di via Meravigli, dal quale fanno. Questi modelli trasferiscono nella scala minore le soluzioni sperimentate nei bolidi in scala 1:24, il famoso Mini A e suoi derivati, Mini B, Mini Star, Mini Can Am.

Aldo Zana

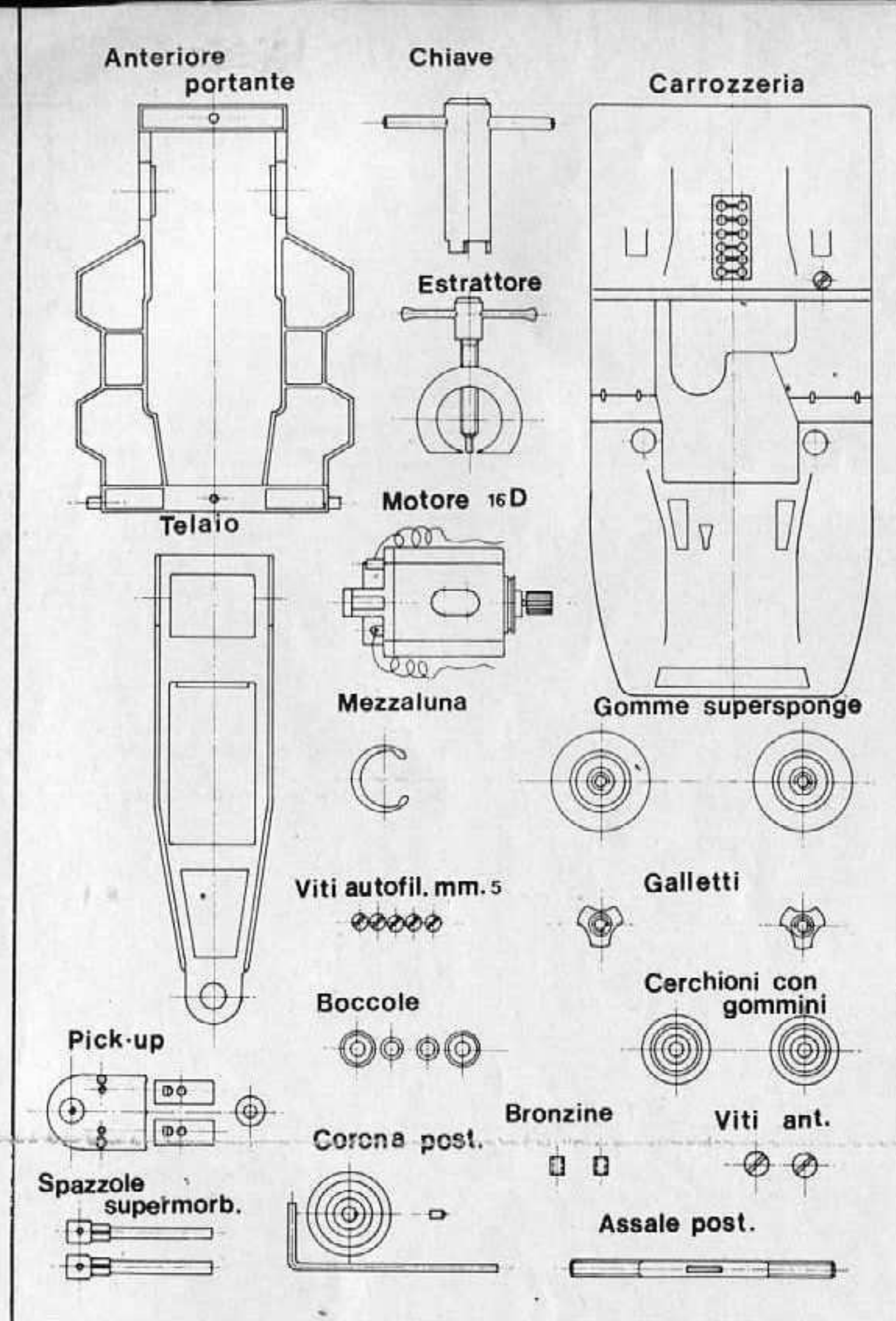
CONTINUA A PAGINA 68



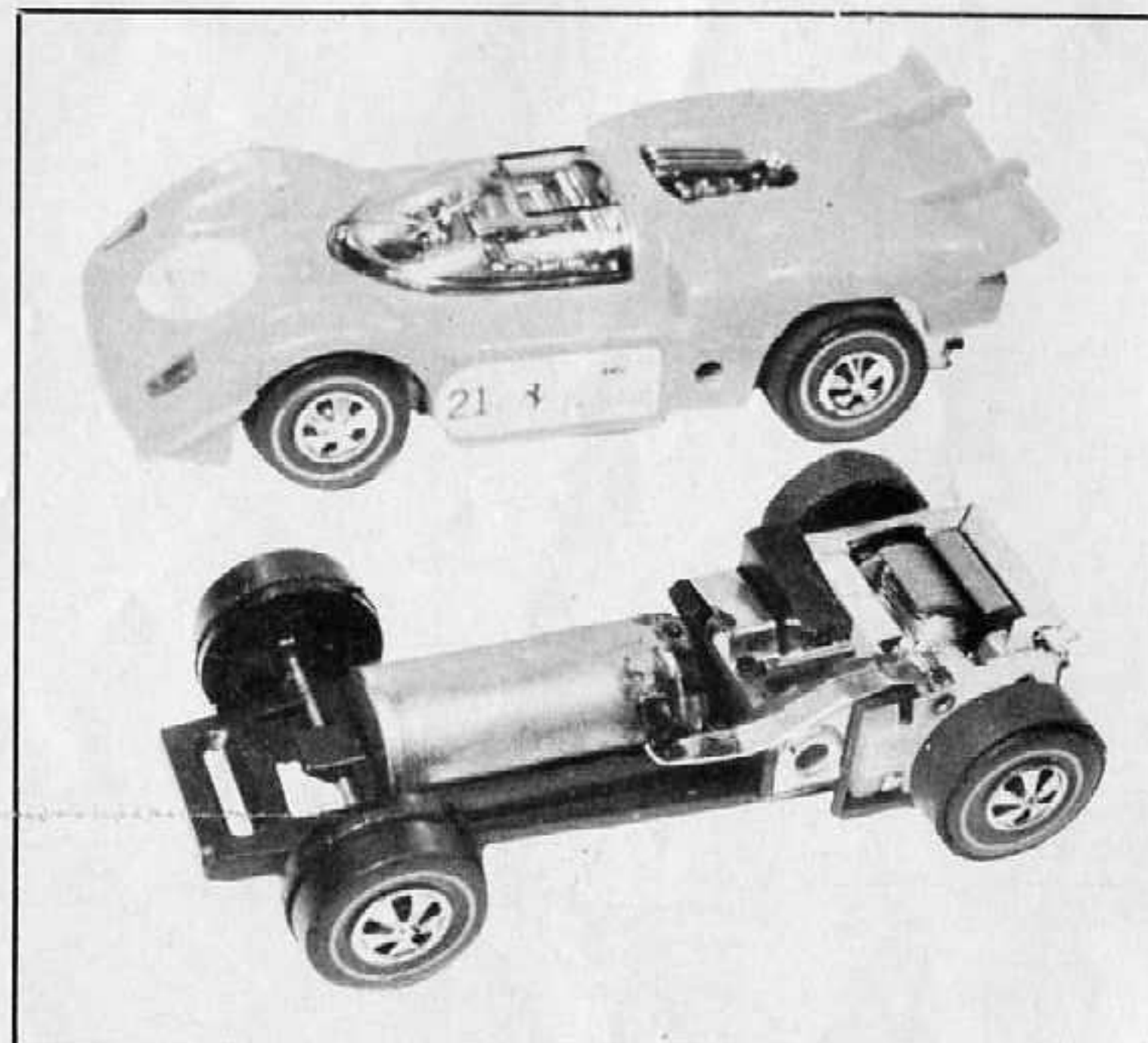
Sopra: il telaio della F. 1 Policar. Si tratta di un solo pezzo stampato in plastica robusta anche se piuttosto pesante; le gomme posteriori sono morbide. A destra: alcuni tracciati possibili per le piste Policar. Ogni elemento rettilineo è lungo 300 millimetri



Il telaio della Porsche Carrera 6 Maerklin. Si tratta di una realizzazione, in scala 1:32, perfettamente curata come esecuzione ma decisamente scarsa per quanto si riferisce alle prestazioni velocistiche



Nel disegno a sinistra e nella foto a destra tutti i pezzi che compongono il modello serie Can-Am, in scala 1:32, della Mini Dream Car. Il motore è il Mabuchi FT 16 D con velocità di rotazione superiore a 50.000 g./m. Motore e pick up possono accelerare liberamente in accelerazione mantenendo le ruote aderenti alla pista



A sinistra il segreto dei Sizzlers della Mattel, probabilmente gli automodelli elettrici del futuro. Il minimotore è alimentato da un «serbatoio» contenuto nel modello, cioè da un piccolo accumulatore ricaricabile. Ciò ha consentito di abolire le rotaie porta corrente lungo la pista. I modelli Sizzlers (sullo sfondo, la Ferrari 512 S) sono in scala HO e hanno lunghezze attorno ai 6-7 centimetri. Sopra, Ferrari 312 del 1967; modello Fleischmann in scala 1:32

CONTINUAZ. DA PAGINA 67

Le carrozzerie hanno una grinta decisamente corsaiola; poche le concessioni all'estetica ma tutto è rivolto alla ricerca di prestazioni elevate. I telai hanno motore e pick up fissati su una leggera struttura in anticorodal che ruota attorno all'assale posteriore. Questa disposizione consente alla carrozzeria di sollevarsi in accelerazione senza provocare sbandate e mantenendo le ruote posteriori sempre incollate alla pista.

Le ruote posteriori, in metallo tornito, montano gomme «supersponge» molto soffici e con aderenza elevata. E' inoltre possibile aumentare la trazione spalmando sulle gomme lo speciale liquido fornito anch'esso dalla Mini Dream. Le ruote anteriori sono ridotte a un paio di anelli poco più che simbolici, hanno un diametro di 12 millimetri con una larghezza di tre millimetri al battistrada e sono tra loro indipendenti, non c'è infatti l'assale passante e il fissaggio avviene con viti e boccole.

Il motore è il famoso Mabuchi FT 16 D, il prodotto finale dell'evoluzione dei micropropulsori elettrici: come si è

detto, è in grado di girare a oltre 50.000 giri-minuto; è perfettamente bilanciato e l'albero motore gira su cuscinetti a sfere.

Sono disponibili cinque modelli, Mini A minor, Ferrari 312 spyder, Porsche 917 coupé, Mini Can Am, Mini Star, tutti a 6.400 lire in confezione trasparente che può servire a realizzare un'altra carrozzeria: ha infatti la forma della Chaparral 2 F. Ognuno di questi bolidi può essere acquistato in scatola di montaggio a 5.500 lire. Oltre ai modelli, finiti o da montare, è possibile acquistare tutta una serie di ricambi e di accessori che consentono di mantenere i racers Mini Dream in perfetta efficienza.

Per chi vuole provare il brivido delle maxivelocità con i modelli in scala 1:24 ci sono i Mini A con telaio a doppio snodo che ha preso il nome dal suo progettista, il milanese Pizzi. Ricordiamo che è possibile fare gareggiare i modelli 1:24 sulle normali piste 1:32 a quattro corsie impiegando lo slot più interno e il terzo (iniziando a contare dall'interno della pista); in questo modo c'è spazio sufficiente per le sbandate controllate in curva e per i sorpassi

in rettilineo. E' consigliabile non impiegare i normali pulsanti perché la corrente divorata dai modelli 1:24 potrebbe bruciare i fili interni. A questo proposito è sufficiente usare gli speciali pulsanti Endura venduti in due versioni dalla Mini Dream Car.

La Scalextric, inglese, può dirsi la prima pista formato casalingo prodotta in grande serie. La produzione, iniziata dalla ditta Lines Bros circa 20 anni fa, è andata sempre crescendo sia in quantità che in qualità e solo il fallimento dell'intero gruppo Lines Bros, dichiarato un paio d'anni fa, ha impedito il consolidamento di una posizione di supremazia commerciale. Oggi le piste Scalextric sono ancora disponibili in Italia ma non in tutti i negozi, dal momento che la concorrenza italiana si è fatta forte ed è in grado di vendere a prezzi più convenienti.

Il «sistema» Scalextric comprende piste con i tracciati più vari, elementi in incroci, chicanes ottenute avvicinando i due slot, scambi di corsia. La scelta dei modelli è molto vasta: più di 40 sono le auto riprodotte in scala 1:32; molti e ben assortiti gli accessori per decorare le piste trasfor-

mandole in veri e propri autodromi in miniatura con box, tribune, gardrail, meccanici e spettatori.

Tra gli accessori più divertenti segnaliamo gli scambi, azionati tramite un apposito pulsante, che permettono a un modello di lasciare la pista e di rientrare ai box. Ciò contribuisce moltissimo al realismo del gioco.

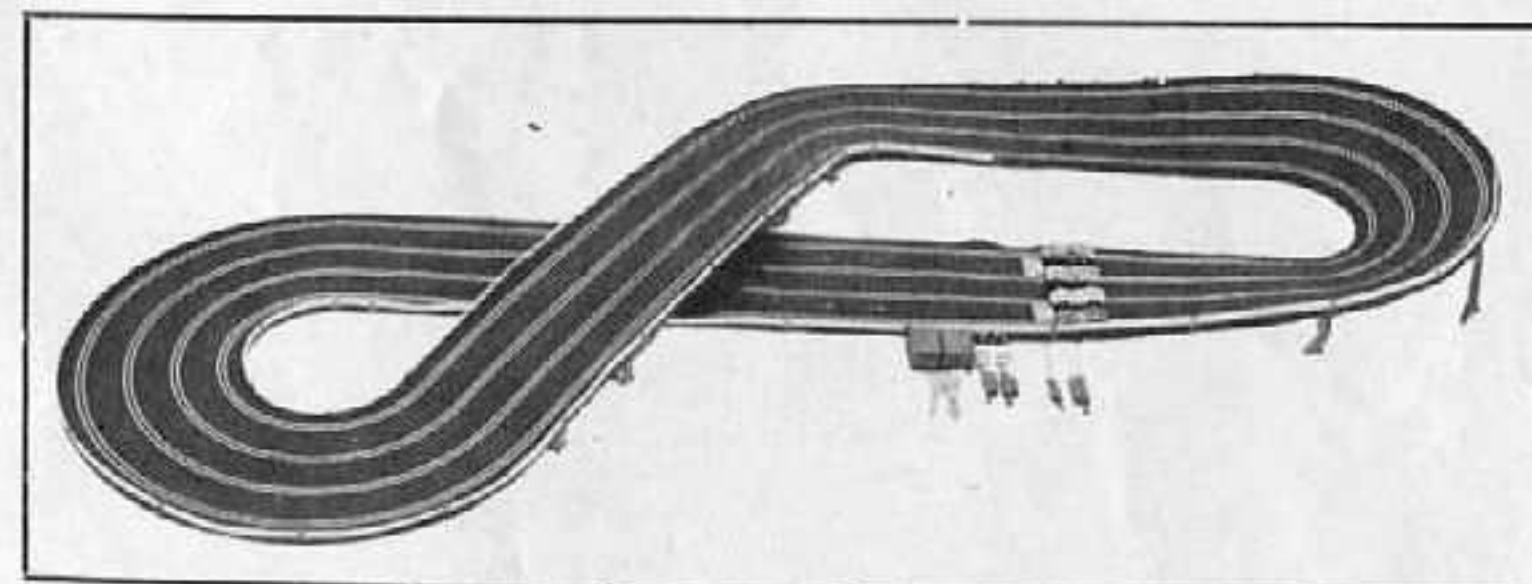
Il sistema «You Steer»

La ricerca della somiglianza con le vere competizioni ha sempre fatto passare in seconda linea le prestazioni dei modelli Scalextric che non hanno mai brillato per velocità. Solo da un paio d'anni il tradizionale motore pesantissimo e con rotore tutto scoperto è stato sostituito da un tipo «can can», cioè interamente chiuso e analogo agli universali Mabuchi. Alcuni modelli mantengono il motore di vecchio modello che è però montato come sui racers della Mini Dream, cioè libero di oscillare indipendentemente dalla carrozzeria. Un'altra caratteristica brevettata della Scalextric è il sistema «You steer» che consente di sterza-

re il modello agendo su un piccolo volante posto in fianco al pulsante. Il comando di sterzata si riflette in un complicato gioco di frizioni, inversioni di polarità, spostamenti combinati di pick up e pignone che aumentano il divertimento ma fanno dimenticare ogni velleità velocistica.

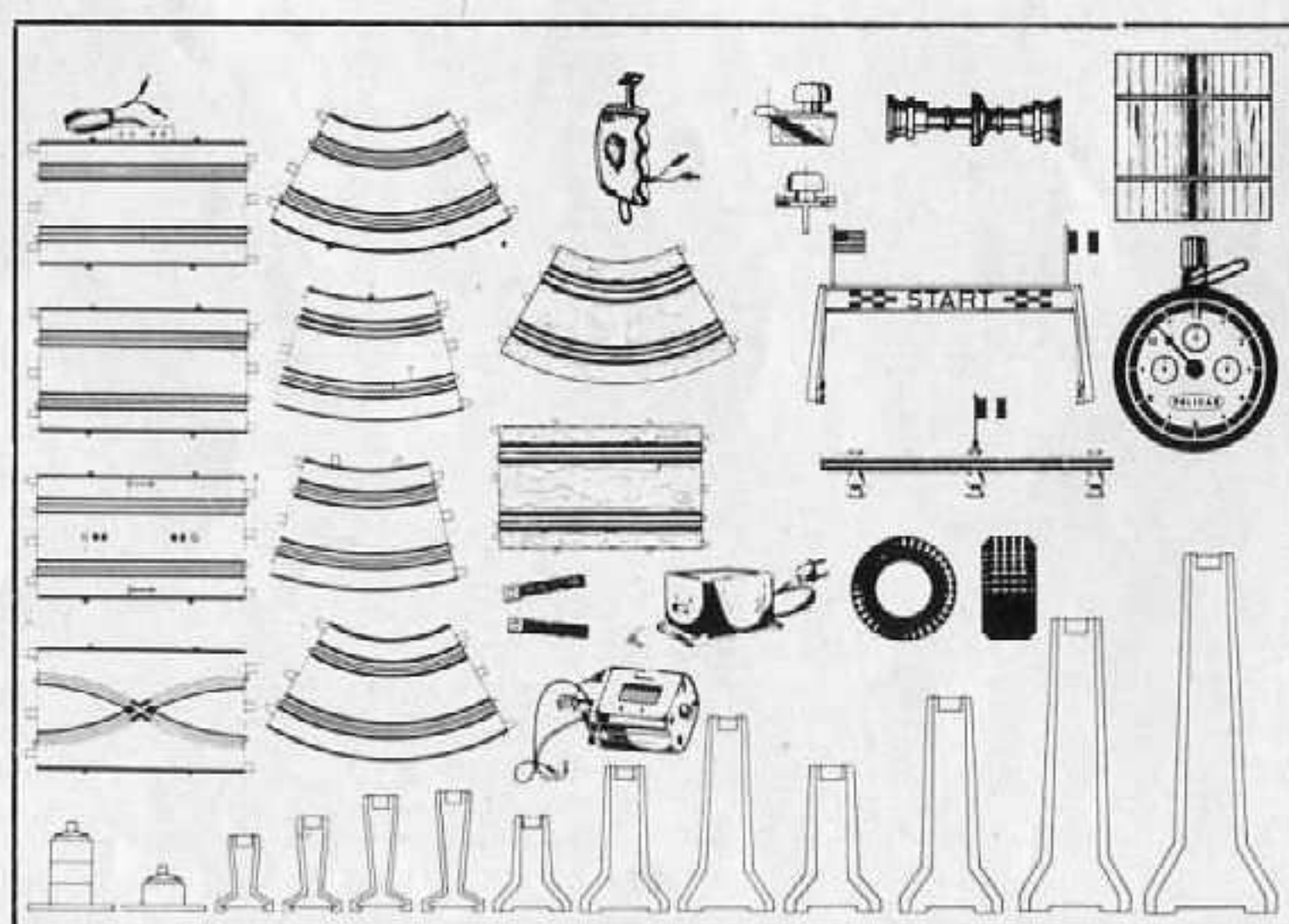
Tra i modelli più interessanti citiamo l'Alfa Romeo corsa del 1932 e la Auto Union tipo P Wagen, entrambe troppo belle per andare forte; la Ford 3 L, il prototipo realizzato da Alan Mann nel 1968 e scomparso dopo una carriera breve e senza successi; la Ferrari 330 P4; una bella Lotus 38 Indianapolis e le recentissime Tyrrell Ford 002, Sigma Pininfarina, Alfa Romeo 33 TT 3 e Matra 670 Le Mans.

La produzione tedesca, tutta di elevato livello modellistico ma caratterizzata da pretese stilistiche piuttosto basse, è oggi praticamente scomparsa dai negozi del nostro Paese e viene fornita solamente a richiesta di qualche appassionato. Il motivo è facilmente intuibile: il continuo rincaro del marco tedesco ha tolto ogni competitività a questi prodotti. Non molti, infatti, sono disposti a spendere da 8.000 a 12.000 lire per ac-



Una pista casalinga, qua sopra, con il fascino di quelle dei Centri slot più importanti: è la A 4 della Policar. Quattro corsie, oltre otto metri di sviluppo, trasformatore-alimentatore a due velocità, curvone parabolico, contagiri incorporato, queste le caratteristiche principali

Accessori per le piste Policar: elementi di pista, rettilinei e curvi; scambi di corsia; tratti con fondo irregolare; pulsante di comando, spazzole striscianti di ricambio; alimentatore; guard-rail; cronometro. C'è proprio tutto per portare in casa il fascino delle corse



L'imponente coda della Matra MS 120 della Policar. Questo nuovo modello riproduce fedelmente l'ultima versione della monoposto francese, guidata da Chris Amon nel 1971. Il telaio Policar è in materia plastica elastica e indistruttibile; le prestazioni sono discrete

Scegliete tra questi

ABARTH 2000	Policar
TC 850 coupé	Scalextric
Fiat 600 corsa	Scalextric
ALFA ROMEO 33, 2000, 1967	Fleischmann
33 Daytona coupé	Policar
33 Daytona	Dromocar
33 tt 3	Scalextric
ALPINE tipo 220	Policar
Rallye	Scalextric
ASTON MARTIN GT	Scalextric
DB 5 James Bond	Scalextric
BMW F. 2	Stabo, Gama Rallye
BRABHAM BT 23	Stabo
BRM V8 F. 1 (tre versioni)	Scalextric
CHAPARRAL 2 F	Policar, Mini Dream Car
2 D	Policar
2 E	Maerklin
COOPER F. 1	Scalextric
Mini rallye	Scalextric
F. 1 motore Maserati	Fleischmann
DINO Sport 206	Policar
Prototipo Pininfarina	Policar, Dromocar
FERRARI 312 F. 1, motore V12	Fleischmann

312 B2 motore boxer	Policar
158	Scalextric
330 P 4	Scalextric
330 GT	Scalextric
330 P 3	Policar
P 5 Pininfarina	Policar, Dromocar
312 prototipo	Mini Dream Car
512 S	Mattel Sizzlers
512 S Pininfarina	Mattel Sizzlers
525 F. 1 Squalo	Maerklin
Sigma F. 1 Pininfarina	Scalextric
FORD GT 40 Mirage	Scalextric
3000 GT	Scalextric
GT 40	Scalextric
Cobra roadster	Scalextric
HONDA F. 1, 3000 cc	Scalextric
JAGUAR tipo E	Maerklin, Stabo, Scalextric
Lister Jaguar	Scalextric
LAMBORGHINI Miura	Policar, Scalextric
LOLA BMW T 100, F. 2	Stabo
GT 70 Aston Martin	Policar, Dromocar
T 222 Can-Am	Maerklin
LOTUS tipo 40 Can-Am	Fleischmann
tipo 48, F. 2	Stabo
tipo 38 Indianapolis	Scalextric
tipo 49 F. 1	Gama Rallye
Europa GT	Policar
F. 1; motore 1500 cc	Scalextric
MARCH 701 F. 1	Mattel Sizzlers
MASERATI Sebring	Stabo
5000	Policar

McLAREN F. 1, 3000 cc	Scalextric
Elva Can-Am	Scalextric
Can-Am	Scalextric
McNAMARA monoposto Indianapolis	Maerklin
MATRA MS 11	Scalextric
MS 120	Policar
630 sport	Policar, Dromocar, Gama Rallye
670 sport	Scalextric
MERCEDES W 196 F. 1	Maerklin
C 111 Wankel	Maerklin, Scalextric
250 SL	Stabo, Scalextric, Fleischmann
OSI Silver Fox	Policar
Scarabeo	Policar
PORSCHE 911 Targa	Maerklin
904 GTS	Stabo
Carrera 6	Maerklin, Gama Rallye, Fleischmann
917	Mini Dream Car
RS 66 sport	Scalextric
908	Policar
917/10 Can-Am	Fleischmann
TYRRELL 002	Scalextric
VARIE Panther Bertone	Dromocar
B.R.E. Samurai	Dromocar
Sunbeam Tiger GT	Scalextric
Triumph TR 4A	Scalextric
Offenhauser Indy roadster	Scalextric
Opel GT	Gama Rallye
Mini Star	Mini Dream Car
Mini A minor (Ferrari P 4)	Mini Dream Car
Mini Can-Am (Chaparral)	Mini Dream Car

quistare un modello molto bello ma che gira regolarmente più piano di un semplice ed economico Policar da 2.500 lire.

I modelli e le piste Carrera, se continuano ad avere successo commerciale in Germania, sono quasi impossibili da trovare qui da noi; è un peccato perché sono molto belle e impreziosite da modelli che uniscono ad una pregevole estetica prestazioni di ottimo livello. Ricordiamo che le piste Carrera sono disponibili in scala 1:32 e 1:24. Un discorso analogo vale anche per la produzione Stabo che comprende alcuni tra i più bei slot racers in scala 1:32 e che ha allargato i confini del gioco a una serie di cantieri in miniatura con autocarri che corrono lungo la pista, caricano e scaricano containers o materiali sfusi, il tutto a colpi di pollice. In Germania sono prodotte inoltre, le piste Gama Rallye (scala 1:32) che non ci risulta siano mai state importate in Italia, e le Faller. Queste ultime sono in scala HO e, più che altro, servono quale complemento dei plastici fermodellistici.

Disponibili in Italia sono invece piste Maerklin Sprin e Fleischmann Auto Rallye. So-

no garantite da due tra le più antiche e quotate fabbriche di giocattoli del mondo e offrono pezzi modellisticamente belli, realizzati con cura e precisione teutoniche, ma con velocità da divisione prussiana ai tempi delle campagne napoleoniche. Nonostante questo handicap, le piste si vendono e i modelli non si rompono mai.

Un esempio della precisione di questi prodotti sta nei soppressori di disturbo montati su alcuni automodelli Maerklin: sono due semplici dispositivi inseriti nei fili che dal pick up vanno al motore per eliminare le piccole scariche e i disturbi che i motori elettrici producono nelle radio e nei televisori installati in un raggio di qualche metro. Gli stessi dispositivi possono venire montati lungo i fili del pulsante.

La serie Maerklin comprende sei diversi tracciati di piste con sviluppi che vanno da due a dieci metri e 14 modelli, Porsche Carrera 6 in quattro colori, Jaguar E, Porsche 911 Targa (due versioni), Mercedes C 111 Wankel (due colori), Chaparral 2 E, Lola T 222, McNamara STP Indianapolis, Mercedes W 196 F. 1 e Ferrari Squalo. Questi ultimi due mo-

delli riproducono molto bene le due famose monoposto del 1955.

Gli accessori comprendono la solita serie di ponti, curve paraboliche, scambi di corsia, elementi di pista per realizzare tracciati a due, quattro oppure sei corsie. Non mancano guardrail, ricambi, due tipi di pulsanti, timer per dare corrente al momento prestabilito.

Le piste Fleischmann sono disponibili in sei confezioni standard, una delle quali è riservata a piccoli go-kart e un'altra comprende un cerchio verticale che fa compiere ai modelli un looping, detto anche «cerchio della morte». I modelli comprendono una bella Alfa Romeo 33 prima versione (quella con la presa d'aria a periscopio), una Ferrari 312 F. 1 del 1967 e la recente Porsche 917-10 Can Am in due colori diversi.

Le piste senza rotaie

Uno sguardo alle piste più piccole, quelle in scala HO, ci fa vedere una interessante possibilità di sviluppo dello slot racing: l'abolizione della fessura di guida. Si tratta di

una possibilità che apre orizzonti nuovi nella ricerca di un realismo sempre più spinto anche se, in pratica, sposta un po' i termini della questione. Lo slot racing, infatti, ha ormai acquistato un significato intrinseco e indipendente dalla rappresentazione in scala ridotta della realtà. Ciò non toglie che il solito fanatico si pronunci contro la sopravvivenza della fessura o slot. Dopotutto, quando lui è stato a Monza o a Misano Adriatico si è guardato bene in giro ma di slot nell'asfalto non ne ha proprio visti: quindi non devono esserci nemmeno sulla pista di casa.

Ci sono già stati tentativi in questa direzione da parte della ditta italiana El-gi e della Maerklin. Entrambi i sistemi, molto complicati, si basavano su un misto di radiocomando e di sfruttamento delle proprietà di campi elettromagnetici creati lungo la pista. Entrambi i sistemi non hanno avuto seguito.

Una soluzione valida e sperimentata da qualche anno è stata raggiunta dalla Mattel, un grande gruppo industriale che è presente anche in Italia, con le automobiline Sizzlers. Sono state abolite le ro-

taie porta corrente in quanto i modelli (in scala HO, cioè lunghi circa 6-7 centimetri) portano a bordo la sorgente di energia, costituita da un accumulatore miniaturizzato ricaricabile prima di fare correre il minibolide. Questo accumulatore alimenta un normale motorino elettrico ad elevatissimo numero di giri.

Al posto dello slot, lungo la pista si trovano tante piccole scanalature longitudinali che offrono una guida sufficiente alle piccole ruote dei Sizzlers. Non è possibile comandare direttamente il modello ma si può agire su piccoli ostacoli che servono a modificare le traiettorie e a evitare gli altri concorrenti. I modelli sono velocissimi e possono assicurare un sacco di ore di gioco divertente e variato, soprattutto per le brevi fermate ai box necessarie a ricaricare l'accumulatore.

Riteniamo che un piccolo progresso in questa direzione (e la Mattel è nota per il suo dinamismo) possa veramente portare a una nuova interpretazione delle microcorse «ca-salinghe»: lo slot racing con tutto il suo fascino ma senza lo slot.

a. z.

A sinistra: il telaio Dromocar. Non esiste pick up tradizionale che è sostituito da un perno in grado di seguire la guida (slot), le spazzole sono avvitate direttamente al pianale. Il fissaggio della carrozzeria avviene mediante una vite autofilettante anteriore e un riscontro posteriore

A destra: modelli Stabo, scala 1:32. La Stabo, una ditta tedesca, aveva presentato qualche anno fa una serie di piste e di modelli veramente ben fatti che oggi sono praticamente scomparsi, almeno in Italia, a causa dei prezzi piuttosto elevati. Nella foto, Porsche 904 GTS, Maserati Mistral, Jaguar E, Mercedes 250 SL

