

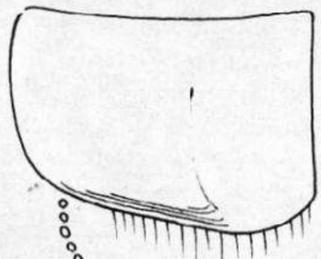
LEGGETE
SUBITO

C'è ormai
soltanto un
REA(U)TO
cui non
si sfugge!

Per chi uccide o rapina, esiste una legge nota come «Valpreda» che permette di far ritrovare in libertà provvisoria anche responsabili di reati come il «Mostro del Tevere» se solo la Magistratura «salta» certi tempi limite nelle sentenze. Peraltro, senza quasi possibilità di rovesciamento della sentenza contenuta in un semplice decreto penale, tutti i cittadini italiani sorpresi dagli agenti-in eccesso di velocità (in ossequio a quella norma varata dal Governo in un giorno e approvata dal Parlamento in 20, in occasione dell'austerità) si trovano il certificato penale «sporco» per l'immane contraddizione di questo Paese dove è più facile diventare pregiudicati per una multa automobilistica (o per un mandarino preso magari per scherzo) che non per essere malviventi di professione. (A proposito di «limiti»: al carcere per delitti, scaduti certi tempi brevi si sfugge; ma alle multe triplicate mai più, ora che è stato legalizzato il disservizio postale portando a 90 giorni il tempo utile per far pervenire agli automobilisti multati l'inappellabile sanzione pecuniaria).



Chi potrebbe
essere?



MOTULOLA
a pareggio
della BRM

• **GIORGIO PIANTA**, il vice presidente-che-corre, affronterà tutte le gare del Mondiale Marche 1974. Grazie a un inimitabile Signor X che gli ha finanziato l'acquisto della sport LOLA 3000 ex Gitanes, il «rosso» ha potuto mettere a punto il suo programma '74. Per la sua macchina si è garantito anche un secondo sponsor, che gli permetterà di coprire le spese di assistenza tecnica e trasporti per le gare. E' l'immane amico Rivetti della MOTUL che ha ottenuto il... nome in ditta. Si chiamerà perciò MOTULOLA la vettura che Pianta nelle 1000 KM e 5 Ore mondiali dividerà con Pino PICA. L'assistenza della macchina sarà curata da Osella. A Le Mans, come terza guida (come prevede il nuovo regolamento della 24 Ore francese) il candidato è Lele Pinta. Con l'operazione Pianta, la nostra Motul ha... pareggiato il conto francese BRM...

• Pare che Nanni Galli coltivi ambizioni motonautiche. Per ora non è a progetti offshore, ma pare che poco ci manchi!... Sarà riaperto un rapporto con la Martini (ormai tutta acqua)?

• Sono 76 gli anni che Enzo Ferrari compie oggi lunedì 18 febbraio. Tutti i lettori di AUTOSPRINT (e non solo loro) fanno i loro auguri più... rombanti!

Marcellino

Gli indirizzi dell'ALCOOL

Quando non si vuol fare una cosa, tutte le scuse sono buone. La questione-ALCOOL continua a «infiammare» l'ambiente. I contestatori ad oltranza stanno ora trovando l'ultima occasione (con una cocciutaggine che è diventata suicida, se si pensa a quel che sta capitando in tema di razionamento e caro-carburante) nella dichiarata difficoltà di «trovare l'alcool». Adesso si fanno grandi storie; persino l'Abarth (che è stata all'indomani di Mantova tra i «nuovi detrattori») denuncia grossi problemi. E allora, poiché la CSAI si guarda bene dal dare direttive e suggerimenti concreti, navigando nel solito ritardo pratico a favore di quei «licenziati» ai quali non si perita di chiedere soldi di iscrizione, ad un ACI che poi chiede persino l'abbassamento del limite di velocità, tentiamo di rimediare noi di AUTOSPRINT dando questi INDIRIZZI per i PILOTI e SCUDERIE che debbono approvvigionarsi d'ALCOOL per le corse vicine.

Il carburante cosiddetto «succedaneo» può essere reperito presso le **FABBRICHE INDUSTRIALI PRODUTTRICI** che, nella zona di MILANO sono:

MONTEDISON rivolgersi Filiale di Milano dott. Giusto tel. 62707352
LIQUICHIMICA rivolgersi dott. Pitalis telefono 4992 (int. 280)
S.I.R. (ci manca telefono).

Il prezzo presso le industrie è di circa **L. 130 al chilo**. Però occorre, per l'acquisto all'ingrosso, provvedersi di **AUTORIZZAZIONE U.T.I.F.** Cioè, in tutte le città ci sono uffici della finanza che rilasciano questa autorizzazione. UTIF sta per Ufficio Tecnico Imposta Fabbricazione.

Per acquistare invece **quantità** di questo ALCOOL METILICO (o metanolo) **non superiori a CENTO CHILI**, ci si può rivolgere a **venditori al minuto**, cioè negozi di prodotti chimici o di alcool. Basta documentarsi sulle **PAGINE GIALLE**.

Per MILANO possiamo per esempio dare questi indirizzi:
IMPESA sig. Cambiagli - Trezzano sul Naviglio - telef. 4452851
EIGENMANN - Veronelli (sig. Ghezzi) - telef. 6283
Carmignani-Alcool - telef. 410941
Girelli Alcool - telef. (manca)

Presso i rivenditori al minuto il prezzo varia dalle **200 alle 265 lire** al chilo. Ma per esempio sappiate che quel «Cambiagli» dell'IMPESA è il giovane pilota rally che ora medita anche di cimentarsi nella velocità.

Per farla breve: se l'alcool lo volete trovare lo trovate facilmente. Non lo trova chi non lo vuol trovare. Auguri comunque che non finisca questo per essere l'unico modo di correre con tutti i De Mita e i Carpi che girano in casa nostra...

entrate previste per manifestazioni sportive **L. 25.000.000;**
uscite previste per manifestazioni sportive **L. 20.000.000.**

Cioè si organizzeranno corse per 20 milioni (contro i 123 spesi nel '72). La previsione è facile.

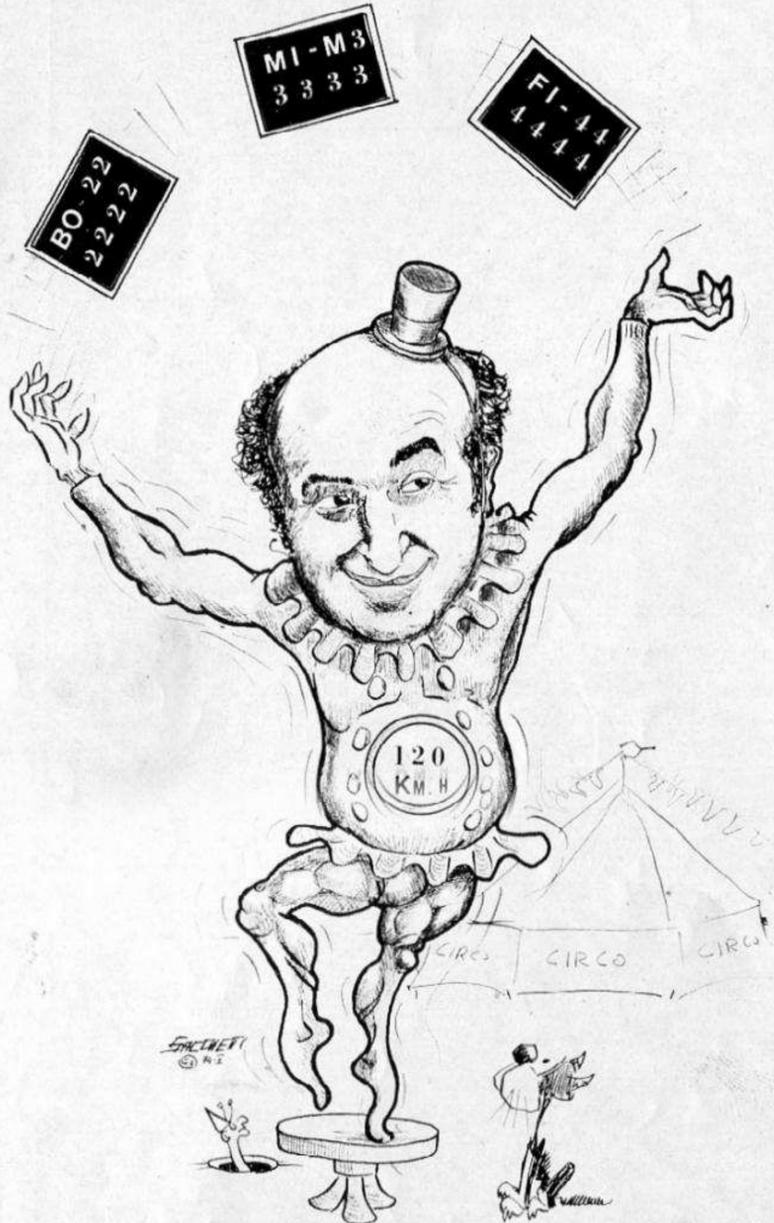
Suggestivo notare che, nello stesso bilancio preventivo per manutenzione e pulizia locali dell'ACR (leggi stracci, scope, ecc.) i milioni in uscita previsti sono **20.500.000!**

• La baronessa donna Gabriella Giunti, ci tiene a far sapere che il suo avvocato argentino, se lo ha fatto, non era autorizzato a chiedere danni (mcrali o materiali che fossero) nella costituzione di parte civile per il processo a Beltoise, condannato come è noto la scorsa settimana per l'incidente di tre anni fa nel quale perse la vita il pilota romano.

• Gli sceicchi stanno dando una mano seria ai nostri costruttori di vetture speciali GT. Con un bel pacchetto di ordini è tornato dal Kuwait e Arabia Saudita, anche il dott. Torussio della Maserati.

• C'è un'altra sorpresa che bolle in pentola. Il preparatore di motori tedeschi Schnitzer è molto interessato da sempre a Merzario. A parte la possibilità di fargli disputare qualche Euroturismo con le sue BMW è molto probabile che gli dia uno di questi motori, due litri, per montarlo sulla Osella (Abarth) versione '73 che Merzario guidò nell'Euro Marche dell'anno scorso. Avremmo così la Osella-BMW di cui scrivemmo mesi fa. Ed essendo la vettura '73 potrebbe forse essere superato lo scoglio del nome Abarth. Arturo comunque vuole il suo poulian Duilio Truffo come «secondo» sulla stessa macchina, con lo stesso motore, quando non corre lui. Schnitzer risponderà presto. Intanto Truffo va con Merzario al Castellet in questa settimana, in cui sono programmate prove ISO-Marlboro sulla pista francese. Non è escluso che il Danielino faccia qualche giro addirittura in F. 1!

• Sarà vero che una Fondiaria Assicurazioni versa 100 milioni per lo «Sport auto». E a chi?



Ultimo arrivo al circo
degli sceicchi: il giocoliere
italiano DE MIT...ILI

Le corse
come
gli stracci

• In questi giorni, via postale, si sta svolgendo il referendum elettivo per il nuovo C.D. dell'AC Roma, che mantiene come candidato uno sportivo come l'on. Ottorino Monaco — ex campione italiano in Fiat 1400 negli anni 50 — al vertice presidenziale dell'ente (a proposito: tra i consiglieri preposti c'è il dott. Cazzaniga, il noto manager-petroli coinvolto dai Pretori-d'assalto nel bailamme politico-petroliero di buona conoscenza nazionale). Che l'AC Roma conservi un Presidente sportivo non vuol dire peraltro che le speranze degli appassionati per un rilancio delle corse siano molto fondate per il '74. Diciamo che è per l'austerità, ma se si scorrono le cifre del bilancio preventivo, sa fa presto a... preoccuparsi. Diamo i dati, così come risultano dalla relazione presentata ai soci votanti.

Il Bilancio consuntivo 1972 vedeva: entrate per manifestazioni sportive **L. 48.099.550;** uscite per manifestazioni sportive **L. 123.946.013;** mancano i dati '73 nel «rapporto» ma si può immaginare che il disavanzo non sia molto diverso, se si ricordano i... pianti (sia pure col solito bel contributo AGIP).

Bilancio preventivo 1974:

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

3 IL CALENDARIO
DELLE CORSE

34 MOTORAMA

46 KARTING
TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI
rimarremo amici

50 MARKET
INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di AUTOSPRINT. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza.



DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 23-2 al 10-3-1974 in Italia e all'estero

FEBBRAIO

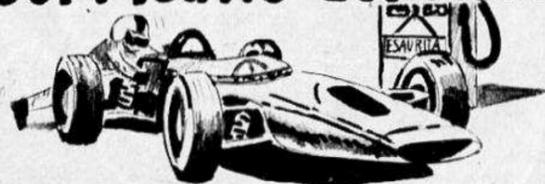
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
23	Trofeo Tchen-Agopuntura Cinese	Scuderia Sporturismo	Milano Idroscalo « Pista Rossa »	ore 9,30 ore 18	•	Autotorneo	Alvero Ouleti (Mini Cooper)
23/24	Corsa ad Adelaide	Australia			••• Tasman Cup	Velocità in circuito	John McCormack (Elf-Repco) 1.01'06"9, media 165,897. Giro più veloce: Matich (Matich Repco) 50"5, media di 172,087 kmh
23/24	Rally Basco-Navarro	Spagna			•••	Rally	Babler-Antolin (Seat 124)
23/24	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		• Scuola e corso CSAI F. Italia	Velocità in circuito	
24	Rallycross di Melk	Austria			•••	Rallycross	
27-2/3	5. Rally di S. Marino	FAMS	S. Marino - S. Marino tot. km 1.770	ore 20 (27) ore 8 (2)	••• Camp. europeo piloti rally	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia HF)

MARZO

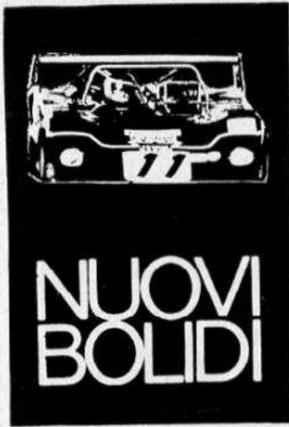
1/3	Snow Rally	Finlandia			•••	Rally	
1/3	Rally Stamil	Polonia			•••	Rally	
2/3	24 Ore sul ghiaccio di Chamonix	Francia			•••	Gara di durata su neve	Bernard Darniche (Alpine Renault 1600 S)
2/3	Rally Nach der Kempen	Belgio			•••	Rally	
2/3	Rally Ost-Westfalen	Germania			•••	Rally	
2/3	Rally Nurnberg	Germania			•••	Rally	
2/3	Rally Fallas	Spagna			•••	Rally	Babler-Antolini (Seat)
2/3	Criterium infernal	Francia			•••	Rally	
2/3	Rally turco-greco	Turchia			•••	Rally	
3	Carolina 500	Stati Uniti	Circuito di Rockingham		••• Stock Car	Velocità in circuito	
3	Trofeo della Mulinaccia	Alfa Cure-Firenze			•	Regolarità	Giampiero Baglioni (Fulvia 1600)
6/9	Rally Stuttgart-Lyon- Charbonnieres	Germania			••• Camp. europeo piloti rally	Rally	Fiorentino-Gelin (Simca CG)
9/10	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park di km. 2,170		••• F. Atlantic F. 3	Velocità in circuito	
9/10	Criterium Guillerias	Spagna			•••	Rally	
9/10	Salita di Fleron	Belgio			••• T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	Claude Bourgoignie (GRD F. 2)
9/10	Rally Nazionale SAI	Team 971			• TRN	Rally	Roberto Boretto (Lancia HF)
9/10	Ronde de l'Aisne	Francia			•••	Rally	
10	Ontario 500	Stati Uniti			••• Stock Car	Velocità in circuito	
10	Boucles de SPA	Belgio			•••	Rally	Haxhe-Delferrier (Daf 66)
10	2. Coppa Magione	Sc. Carpine			• T1, T2, GT4, F. Italia	Velocità in circuito	

LEGENDA: ••• = internazionale; •• = nazionale a part. str.; • = naz.; □ = « chiusa »

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	STATUS
23 Febbraio	Autosciatoria Bergamo-Foppolo	ANNULLATA
23 Febbraio	Autosciatoria dell'Amiata	ANNULLATA
23/24 Febbraio	Criterium Neve e Ghiaccio - Francia	ANNULLATO
2 Marzo	G.P. del Sud Africa	RINVIATO al 30 marzo
10 Marzo	G.P. Estoril - Portogallo	RINVIATA a data da destinarsi
10 Marzo	Corsa a Digione - Francia	RINVIATA a data da destinarsi

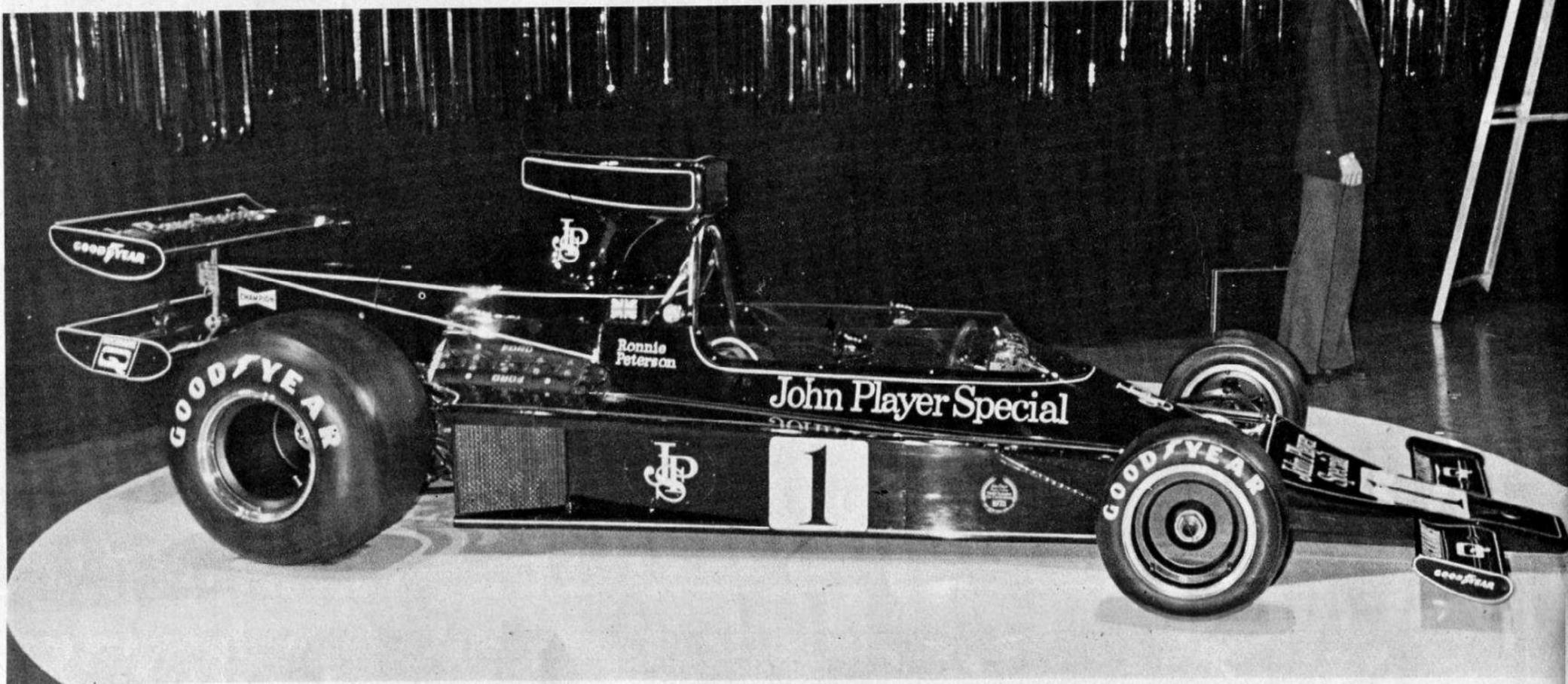


Con la JPS-9 di CHAPMAN

rivoluzione anche nella F.1



Ed eccola, finalmente, la nuova Lotus, anzi, la John Player Special 1/9, secondo la definizione ufficiale. Nella foto sotto, la linea laterale mette in risalto la derivazione dalla famosa « tipo 72 ». Qui sopra, la parte posteriore della nuova F. 1. Peterson ne ha iniziato i collaudi il 14, a Goodwood



DALL'INVIATO

LONDRA - Colin Chapman ha esordito affermando che il tempo delle innovazioni radicali è passato. Poiché la nuova Lotus, per la quale eravamo venuti a Londra pieni di curiosità, era ancora nascosta dal sipario del New London Theatre, era difficile poter dare alle parole di Chapman il senso reale: che è stato però chiarissimo quando sono finiti i lunghi discorsi e la macchina è stata infine svelata.

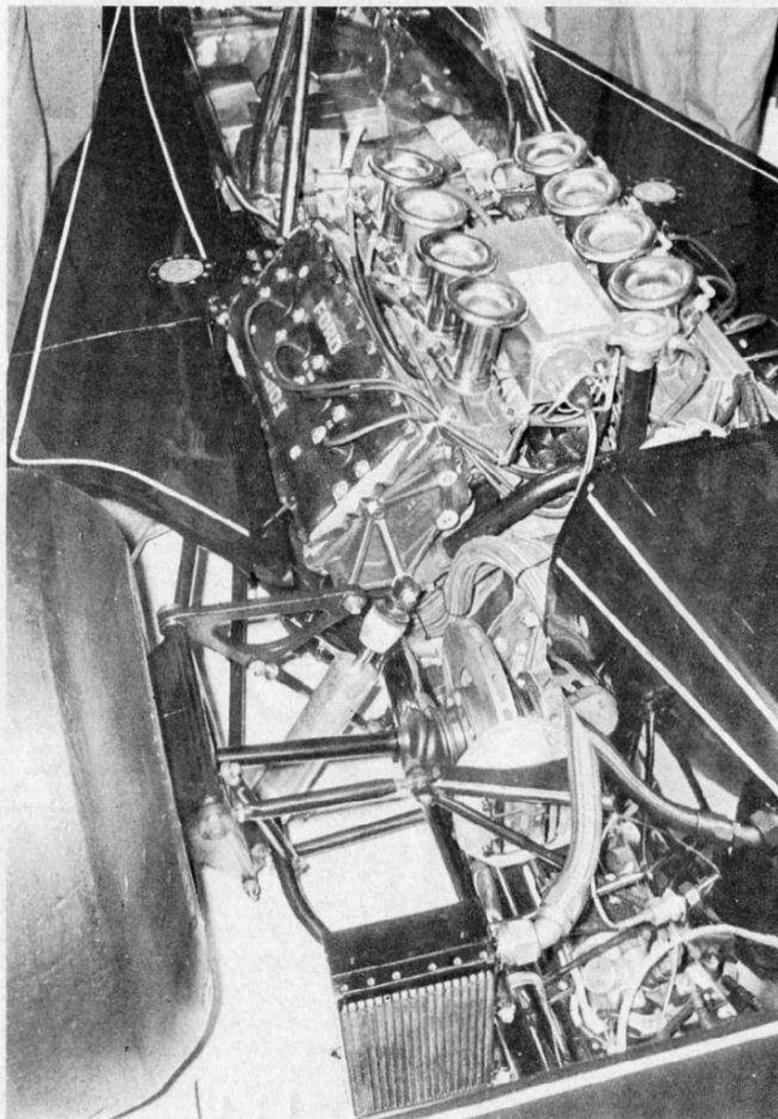
Una bella macchina, non vi sono dubbi, pari alla tradizione della Lotus, ma che proprio come ha detto Chapman non ha nessuna innovazione rivoluzionaria. Almeno in apparenza. In sostanza, tuttavia, Chapman ed i suoi tecnici non si sono smentiti. Ed hanno costruito una vettura che pur conservando molte linee tradizionali e classiche, è ancora una volta molto avanzata rispetto a tutte quelle esistenti.

Le innovazioni, pur essendo soltanto parzialmente visibili, sono molte e importanti. Innanzi tutto quella del nome: non sarà una Lotus, questa ultima creatura della Lotus. In omaggio al nuovo corso delle competizioni ad alto livello ed alla crescente importanza degli sponsors nella conduzione delle maggiori squadre, Chapman ha seguito la linea aperta dalla McLaren che ha rinunciato alla sua denominazione per sostituirla con quella Marlboro-Texaco.

Così, la nuova Lotus si chiama in effetti JPS 1/9, sigla un poco astrusa perché se si comprende la cifra 1 relativa alla Formula Uno non si capisce la cifra 9 dato che non ci risulta che di Lotus nere e oro con la scritta JPS ve ne siano già state otto differenti. Comunque questo è un particolare che lascia le cose come sono dal punto di vista pratico.

La macchina, in sé, ha moltissime cose molto interessanti. Conserva tutto quello che di buono aveva la Lotus 72 vale a dire che della 72 ha moltissimo perché quest'ultima macchina di cose buonissime ne aveva parecchie. E continua ad averne dopo quattro anni, visto che continua ad essere in prima linea. Scocca della 72, dunque, e molte altre cose, come la sospensione anteriore intatta e le caratteristiche barre di torsione che della 72 sono caratteristica peculiare.

Poi, però, scopri che di novità ce ne sono parecchie. Visibilissima quella che interessa la aerodinamica. In ossequio alle nuove regole che limitano altezza e posizione degli alettoni, Chapman ha trovato il modo di avere comunque una grande superficie portante, anzi deportante, dotando la nuova macchina di alettone posteriore doppio. Costruita la forma generale del corpo vettura, con la carenatura dell'abitacolo, in modo opportuno, ha ottenuto di convogliare il flusso d'aria verso la parte posteriore mediana, ed in quella posizione ha piazzato il primo dei due alettoni sovrapposti.



Le sospensioni (qui la posteriore sinistra) rimangono basilamente quelle della 72, caratterizzate dall'adozione delle barre di torsione anche se i trapezi dietro sono diversi. Peterson è molto soddisfatto del nuovo sistema di frizione automatica, Warr però teme che il sistema sfrutti troppo i freni, non appena i piloti si abitueranno

zato il primo dei due alettoni sovrapposti.

Poi ne ha messo un altro sopra, staccato e che riceve un flusso d'aria « libero ». Il risultato è che così, pur mantenendo le appendici aerodinamiche in posizioni regolamentari, ha aumentato la superficie deportante, col risultato teorico di poter disporre della stessa spinta verso il basso che era disponibile fino all'anno scorso quando gli alettoni non avevano le posizioni restrittive di oggi. Una soluzione geniale, che conferma quanto sia funzionante il cervello dei tecnici della casa inglese.

Qualcuno si è chiesto se questa soluzione è legale. Io direi di sì, visto che i regolamenti parlano soltanto di altezza massima rispetto al corpo della vettura ed di arretramento massimo rispetto all'asse delle ruote posteriori. Con questa soluzione la nuova Lotus (scusatemi, ma è molto più semplice chiamarla così) dovrebbe avere una netta posizione di vantaggio rispetto alle altre, in funzione di quelle prestazioni diminuite di cui vi abbiamo parlato dopo il Gran Premio di Argentina e che sono la conseguenza logica del dimensionamento degli alettoni posteriori.

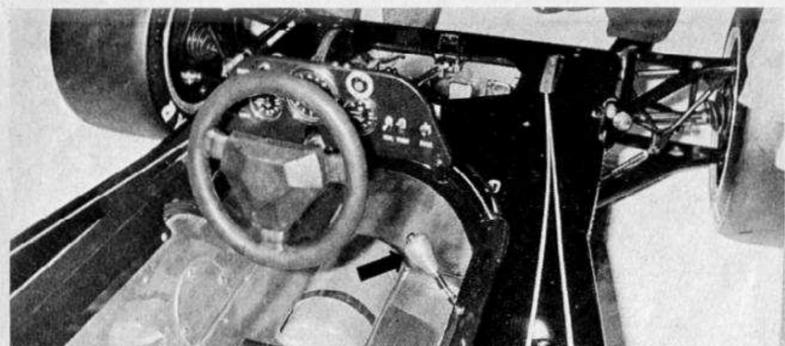
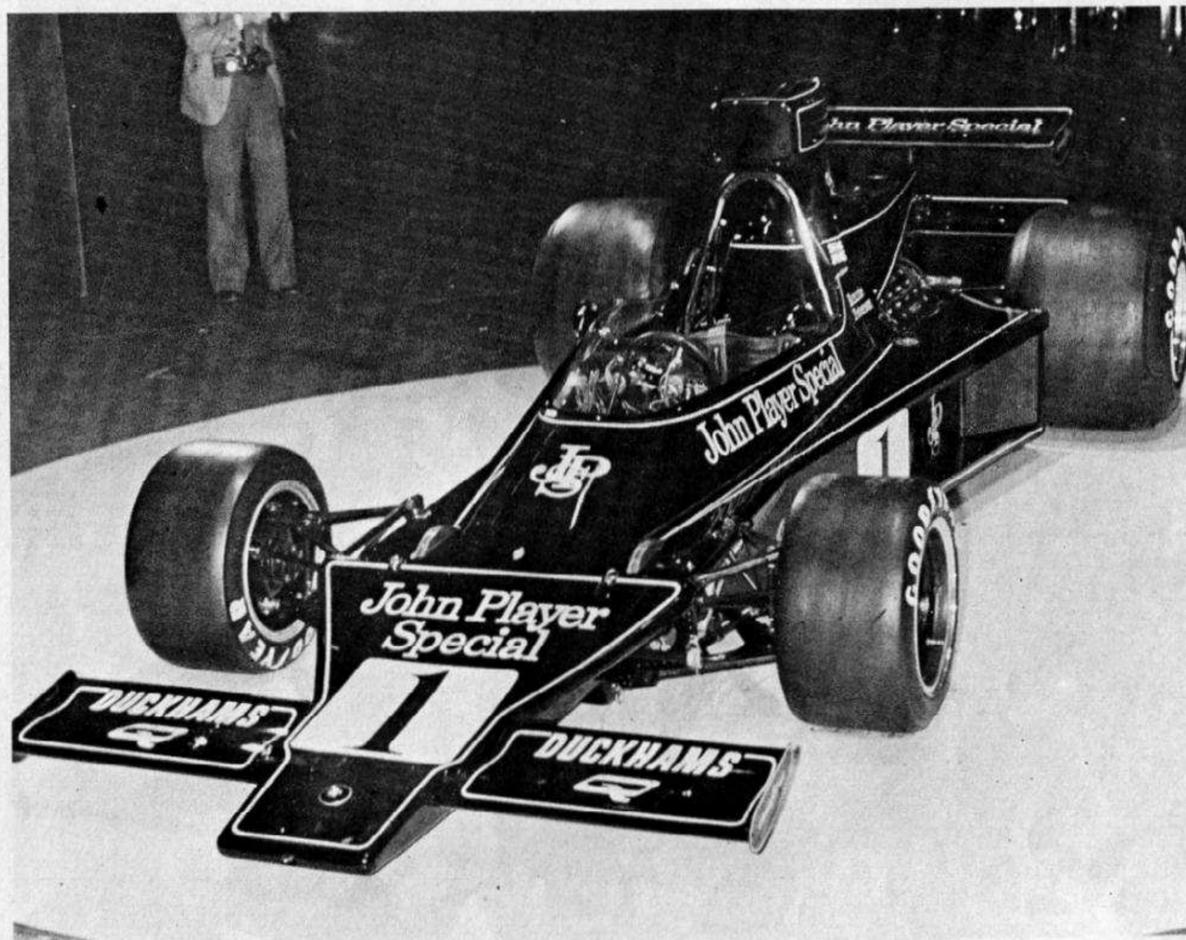
A questo vantaggio, che riteniamo davvero consistente, la nuova Lotus aggiunge poi un altro punto di favore, rappresentato dalla nettamente migliorata linea aerodinamica. Già molto buona nella 72, la forma della macchina ha subi-

Molte le innovazioni tecniche sulla nuova monoposto dei PRINCIPI NERI: torna in auge l'alettone tipo biplano

La LOTUS con frizione manuale



La nuova Lotus conserva il motore in funzione portante. Sotto al doppio alettone sono i radiatori dell'olio. Sotto, una vista complessiva. Grossa novità è anche l'adozione di ruote anteriori da 12" di diametro: la JPS se li può permettere grazie alla disposizione interna dei freni a disco davanti



Il volante della JPS 1/9 è della «Momo», con un vasto «cuscino» centrale di appoggio. Sul pomello del cambio, il pulsante della frizione che comanda il meccanismo tramite un servocomando idraulico

to una ulteriore evoluzione positiva, con accentuazione della linea a cuneo che ha netta influenza sulla velocità massima. Quindi, sempre riferendoci alla 72, ci si attende un miglioramento delle prestazioni anche per questo. Come è noto Giugiaro studiò dalla scorsa primavera questa «linea».

Infine, ed è questa la innovazione vera e rivoluzionaria, la nuova Lotus dispone per la prima volta su una formula Uno di un sistema di frizione praticamente automatica, con comando elettro-idraulico, che elimina la necessità di utilizzare il pedale sinistro nei movimenti del cambio.

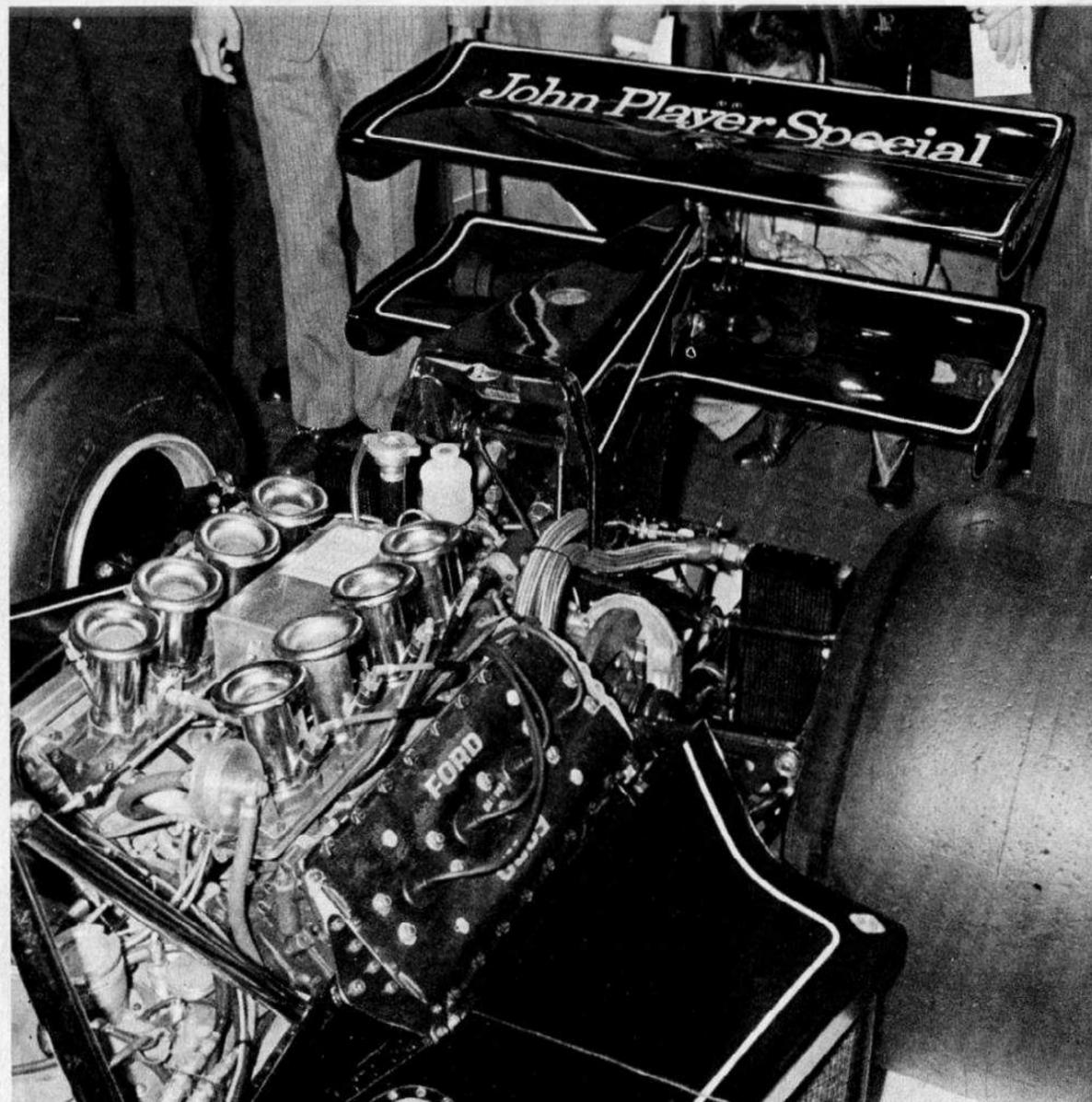
E' un sistema messo a punto dalla Borg and Beck, divisione della Automotive Products, che già si è messa in primo piano negli ultimi anni con tutta una serie di novità tecniche rilevanti. Questo sistema elimina la manovra della frizione, che è azionata pratica-

mente dalla mano del pilota quando questi impugna la leva del cambio, e quindi offre due vantaggi importanti. Il primo è rappresentato dalla possibilità di utilizzare il piede sinistro nelle manovre di frenatura, lasciando al destro il pieno controllo del pedale dell'acceleratore.

I vantaggi sono evidenti soprattutto per coloro che sanno come la tecnica di corsa dei rallyisti si sia evoluta negli ultimi anni proprio con la utilizzazione simultanea e separata di freno e acceleratore. Poter frenare energicamente, pur mantenendo la spinta di trazione, significa poter meglio controllare la macchina e soprattutto poter evitare il bloccaggio delle ruote, oltre che ridurre i tempi morti. La classica manovra di punta-tacco che tende appunto a questo risultato, ne viene esal-

Franco Lini

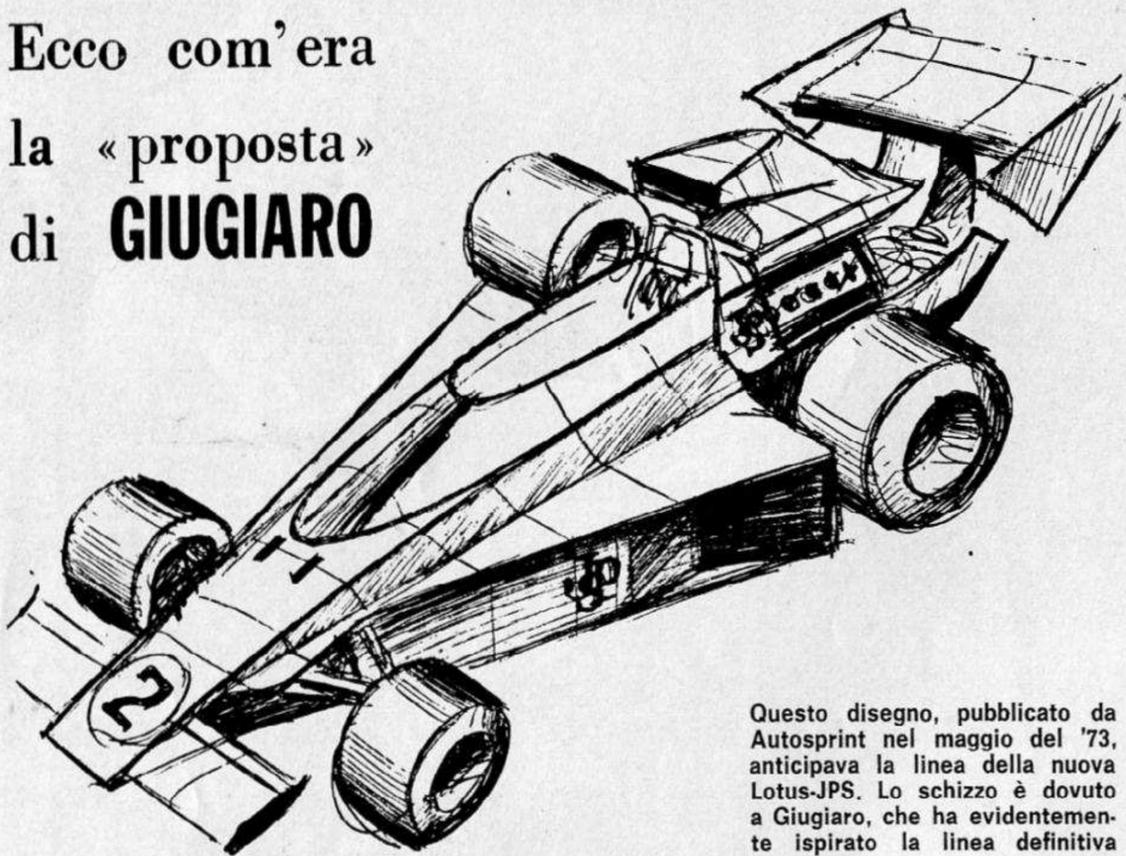
CONTINUA A PAGINA 8



Un'altra vista della caratteristica saliente della JPS 1/9, cioè il doppio alettone posteriore. Se andrà bene saranno in molti a copiarlo, come saranno in molti a volere la frizione automatica...

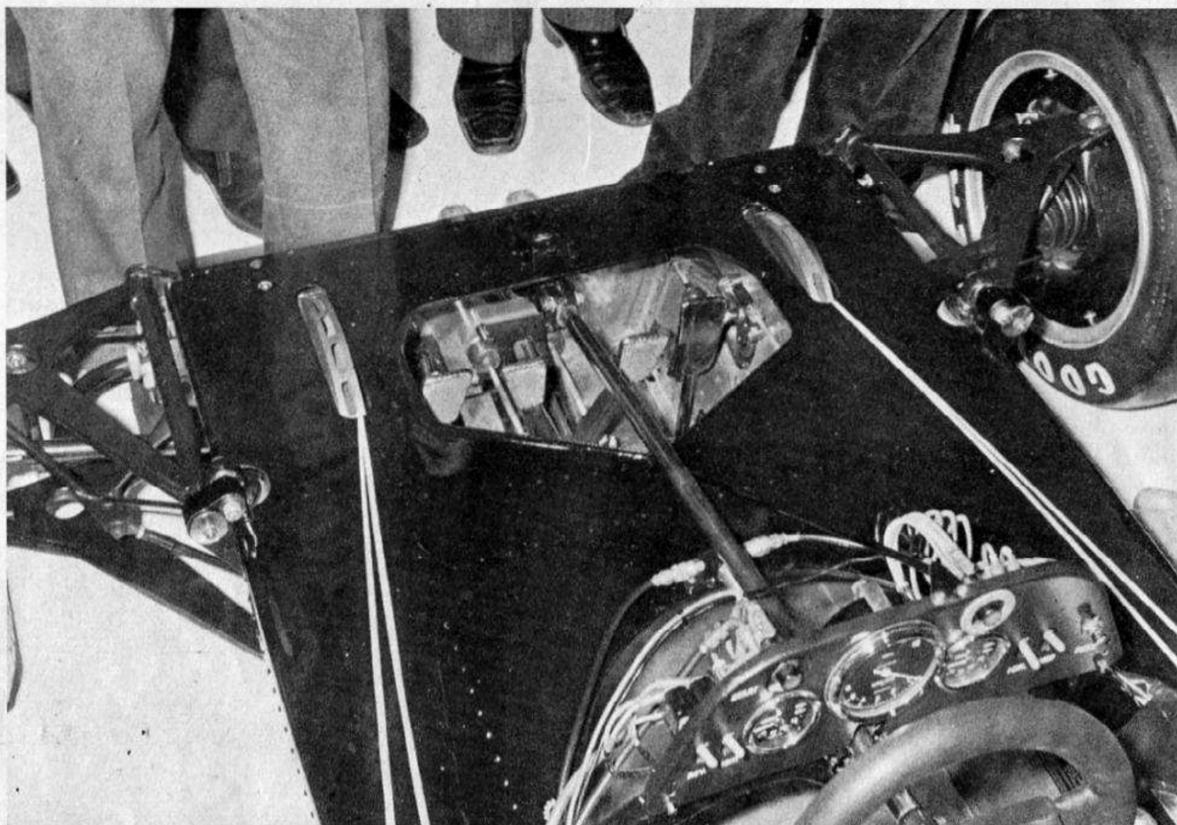


Ecco com'era
la « proposta »
di **GIUGIARO**



Questo disegno, pubblicato da Autosprint nel maggio del '73, anticipava la linea della nuova Lotus-JPS. Lo schizzo è dovuto a Giugiaro, che ha evidentemente ispirato la linea definitiva

Perché i 4 pedali



Una delle caratteristiche più curiose della nuova monoposto sono questi quattro pedali: è stato mantenuto anche il comando della frizione con il sistema convenzionale, che però servirà solo al via

L'identikitecnico della JPS 1-9

John Player Special-Lotus 1/9, monoposto di Formula 1.

Telaio monoscocca in lamiera di alluminio 16 SWG L72.

Sospensioni anteriori a doppi triangoli scatolati sovrapposti, posteriore con braccio singolo inferiore e bracci paralleli superiori, più puntoni di reazione; molle a barre di torsione.

Portamozzi in fusione di magnesio.

Motore Ford-Cosworth DFV.

Cambio Hewland FG 400 a 5 velocità.

Frizione Borg & Beck a doppio disco; comando meccanico a pedale o elettrico a pulsante.

Semiassi anteriori e posteriori Hardy Spicer.

Freni anteriori e posteriori interni; diametro 25,6 cm. ventilazione radiale, pinze Girling «E-Mk 3 anteriori, tipo ARV Mk 3 posteriori.

Ruote anteriori 12 x 10, posteriori 13 x 19; pneumatici Goodyear.

Carrozzeria in plastica rinforzata con fibre di vetro.

Serbatoi del tipo « fuel cells », in tre pezzi, costruiti dalla Marston Excelsior; capacità totale 40 galloni (181 litri). Serbatoio lubrificante montato posteriormente dietro al cambio; capacità 11,5 litri.

Radiatori Serk sdoppiati montati dietro al posto di guida.

Dimensioni: passo 2565, carreggiata anteriore 1473, posteriore 1575, altezza totale 109, lunghezza 4572, larghezza 2083.

Dispositivi di sicurezza: in aggiunta alle prescrizioni regolamentari, la JPS 1/9 incorpora un sistema di sopravvivenza Gravier che manda aria fresca al casco del pilota non appena si aziona il dispositivo antincendio di bordo. La zona dei serbatoi di carburante incorpora i rinforzi in fogli di alluminio ed il « sandwich » protettivo in schiuma e fibreglass secondo le prescrizioni in materia di sicurezza.

La LOTUS automatica biplano

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

tata perché le due operazioni possono essere fatte in modo più concreto.

Il secondo vantaggio è rappresentato dal fatto che le reazioni di questo comando elettro-idraulico sono velocissime e che in teoria sono più veloci di quelle che possono essere compiute dal pilota, anche da quello che ha la miglior coordinazione nervoso-muscolare. In altre parole, la manovra di disinserimento e inserimento della frizione, col sistema Borg and Beck dovrebbe risultare più veloce che quella manuale. E' perciò evidente che se il sistema funziona esso darà alla nuova Lotus un altro vantaggio supplementare.

Dopo di ché, è ovvio che a partire dalle prossime gare si debba osservare con molta attenzione il comportamento di questa macchina che si ripropone come la punta più avanzata della tecnica delle macchine da Gran Premio. E se tutto andrà per il verso giusto, state certi che Ronnie Peterson e Jacky Ickx possono ripetere per Colin Chapman le « doppiette » che sono state un fatto preciso.

La macchina è stata costruita da Philbeam, che non si era visto alle ultime corse. Ha saggiamente mantenuto tutto quello che c'era di buono nella Lotus 72 D vale a dire la struttura generale, ed ha migliorato il migliorabile. Il risultato visivo è eccellente, ed anche molto elegante. Il risultato pratico non lo si può naturalmente giudicare, ma in linea teorica dovrebbe essere anche lui eccellente.

La macchina conserva le dimensioni di base della 72, per passo e carreggiata. Conserva anche la distribuzione dei pesi nonostante la differente posizione dei radiatori (laterali all'abitacolo). La linea la vedete dalle foto.

Ha, a nostro avviso, soltanto un punto sconcertante, rappresentato dalla sospensione posteriore che ha un unico braccio inferiore dall'apparenza fragile. Hanno utilizzato materiali molto resistenti ed avanzati, dicono, per cui anche su questo punto dovrebbero essere tranquilli. Staremo a vedere quel che accadrà alla prova pratica.

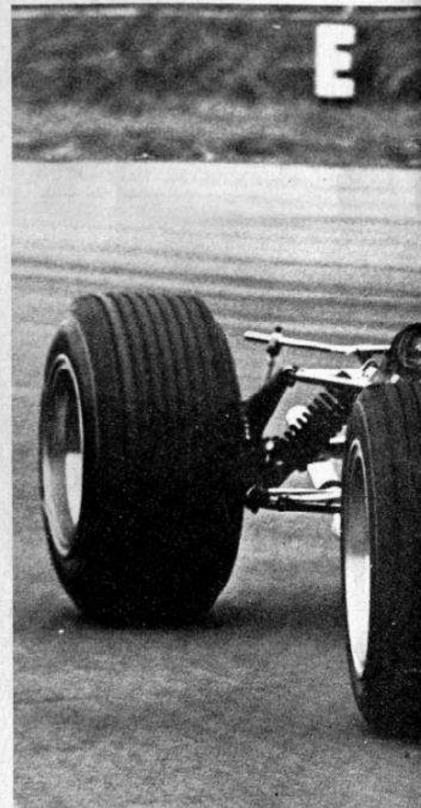
Quel che è certo è che i piloti dovranno compiere un adattamento alle nuove condizioni, per acquisire la perfetta padronanza del nuovo sistema di guida. Una volta raggiunto, dovrebbero andar fortissimo, più di prima, e se si pensa che Peterson è stato in testa in Brasile ed è stato fermato soltanto dalla foratura di una gomma posteriore, e che Ickx ha anche lui sempre tenuto le prime posizioni, ciò significa che già dal Sud Africa essi dovrebbero essere gli uomini da battere.

f. l.

25

49

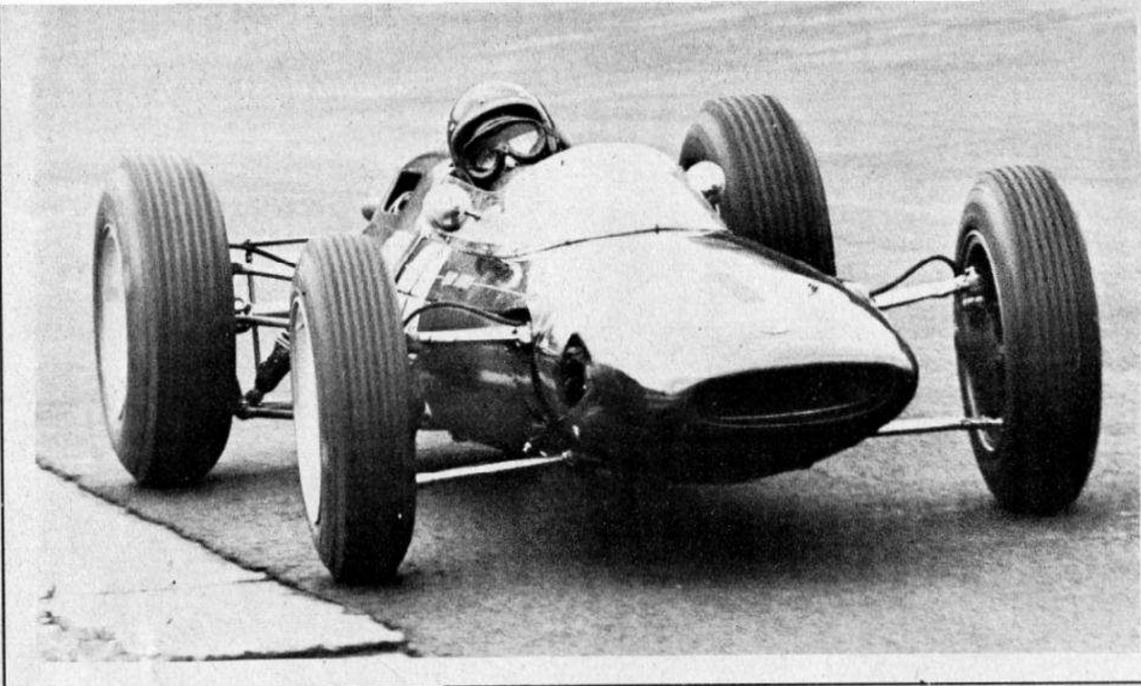
72



Nel 1967 debutta la Lotus 49, e c'è Eccola a Silverstone con alla guida

Da quando ha iniziato a costruire automobili da corsa, nel 1954, Colin Chapman non ha cessato di porsi all'avanguardia del progresso in questo settore particolarissimo e tutt'altro che facile. Fare l'innovatore sembra per lui una vera e propria vocazione, ma il fatto che le sue realizzazioni siano di gran lunga le più « copiate » di questi ultimi vent'anni significa che la « novità », per la Lotus, non è mai stata fine a se stessa.

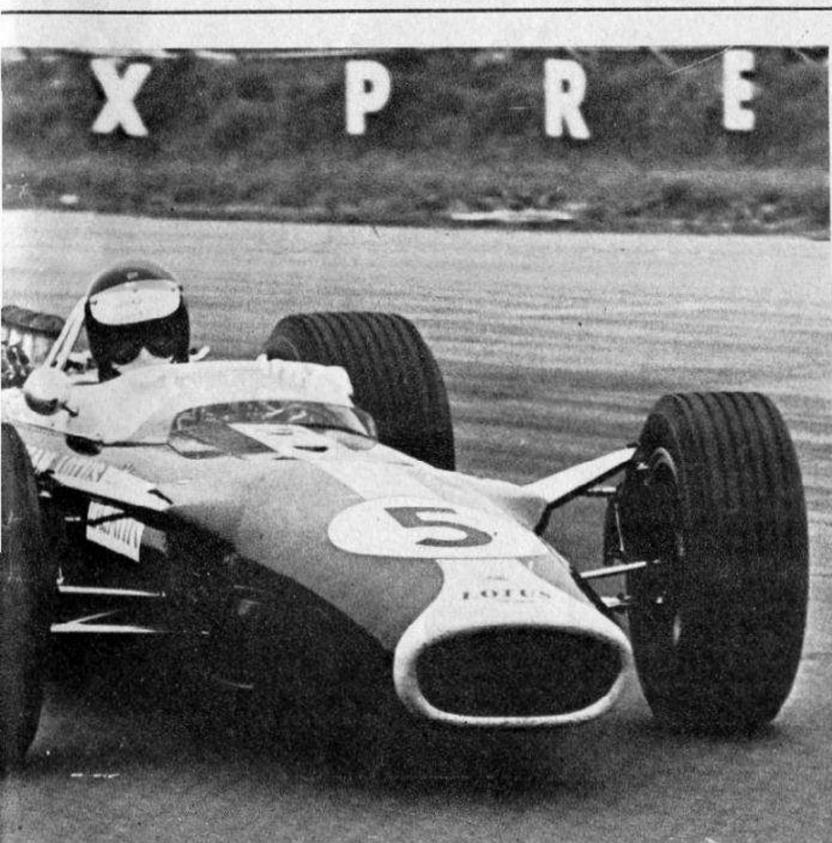
A prescindere dal famoso tipo di sospensione posteriore per cui forse Chapman divenne famoso ingiustamente, dato che a disegnare quella sospensione con triangolo inferiore rovescio e lunghi puntoni di reazione fu in realtà



In questi 3 modelli la storia a tappe della escalation LOTUS

A sinistra, Jim Clark sulla 25, il primo dei tre « numeri al Lotus » fondamentali nella storia delle monoposto da competizione. Jim e la 25 formarono un binomio affiatatissimo e quasi invincibile

il terno di CHAPMAN



Lei il motore Ford-Cosworth V8. Essa è la prima a motore portante. Clark. La 49 resterà sulla breccia fino all'inizio della stagione 1970



Il prototipo della 72, la monoposto forse più rivoluzionaria di Chapman. Ha in sé la maggior parte di nuove caratteristiche mai riunite tutte assieme su una vettura da competizione

Broadley, Chapman ha sempre trovato la maniera di far guardare con estrema curiosità ad ogni sua nuova realizzazione; si possono però facilmente identificare tre tappe fondamentali per l'evoluzione tecnica della monoposto da competizione con altrettanti « numeri » della sequenza Lotus: la 25, la 49 e la 72.

La Lotus 25

Al via del Gran Premio d'Olanda, il 20 maggio 1962, a Zandvoort, in prima fila partiva, assieme alla Lola di Surtees ed alla BRM di Graham Hill, la Lotus 25 di Jim Clark. Nel panorama già sofisticato delle monoposto dell'epoca, tutte però ancora costruite con il sistema del traliccio,

la 25 fece l'effetto di una bomba. Chapman costruì due travi di lamiera scatolata, le collegò con ordinate molto robuste ma all'altezza delle sospensioni anteriori, una sopra le ginocchia del pilota, una terza alle sue spalle; nelle travi mise delle sacche di tessuto gommato come serbatoi, e montò il motore rigidamente (le scatlature si prolungavano fino alle sospensioni posteriori) per aumentare la resistenza del complesso alla torsione: iniziava l'era della monoscocca.

La Lotus 49

Dopo un altro bel po' di numeri « famosi » (fra cui le 29 e 38 per Indy) si arriva alla Lotus 49. Al Gran Premio d'Olanda 1967, esordì infatti il

nuovo motore V8 che la Ford aveva commissionato alla Cosworth, e con esso la nuova vettura che Chapman gli aveva costruito « attorno ». La grande novità questa volta consisteva nel fatto che sia il motore che il telaio erano fatti per integrarsi a vicenda: nasceva la monoposto con il motore portante. In effetti, la monoscocca finiva alle spalle del pilota e le sospensioni posteriori erano collegate al resto per mezzo del compatto 8V e di una centina sul cambio. Debutto e vittoria per Clark ed per il binomio Ford-Lotus 49, che si dimostrerà una delle Formula 1 più longeve: la sua ultima corsa sarebbe infatti stato il Gran Premio del Sud Africa del 1970.

La Lotus 72

Ed arriviamo alla 72, con storia dei giorni nostri. Subito il Sud Africa, Rindt tornò in Inghilterra e collaudò, a Snetterton, la nuova « rivoluzione » di Chapman, quella Lotus 72 che ancora oggi è sulla breccia, eccome, dopo il debutto avvenuto il 26 aprile 1970, nel Gran Premio di Spagna. La 72 aggiunge un paio di novità al « castello » delle intuizioni di Chapman, che si accumulano regolarmente a perfezionare sempre più le sue monoposto. Infatti, al telaio monoscocca con motore portante la 72 aggiunge la forma a cuneo con radiatori laterali e soprattutto le sospensioni con elementi elastici co-

stituiti da barre di torsione al posto delle consuete molle elicoidali. E' questo un terreno (come accade per i freni anteriori interni) sul quale gli altri costruttori, non ostante le ripetute prove di « bontà » del sistema, non hanno ancora osato avventurarsi. Solo la McLaren con la sua M23, ha cercato di ottenere lo stesso effetto (cioè un progressivo indurimento della molla durante il suo lavoro di compressione) trasferendo il moto con opportuni leveraggi. Il compito della nuovissima JPS 1/9 è quindi particolarmente oneroso: non sarà facile perfezionare la « vecchia » 72!

Marco Magri

LE CORSE

Questi sono gli anni significativi

hanno
ANNI 80

1894

1914

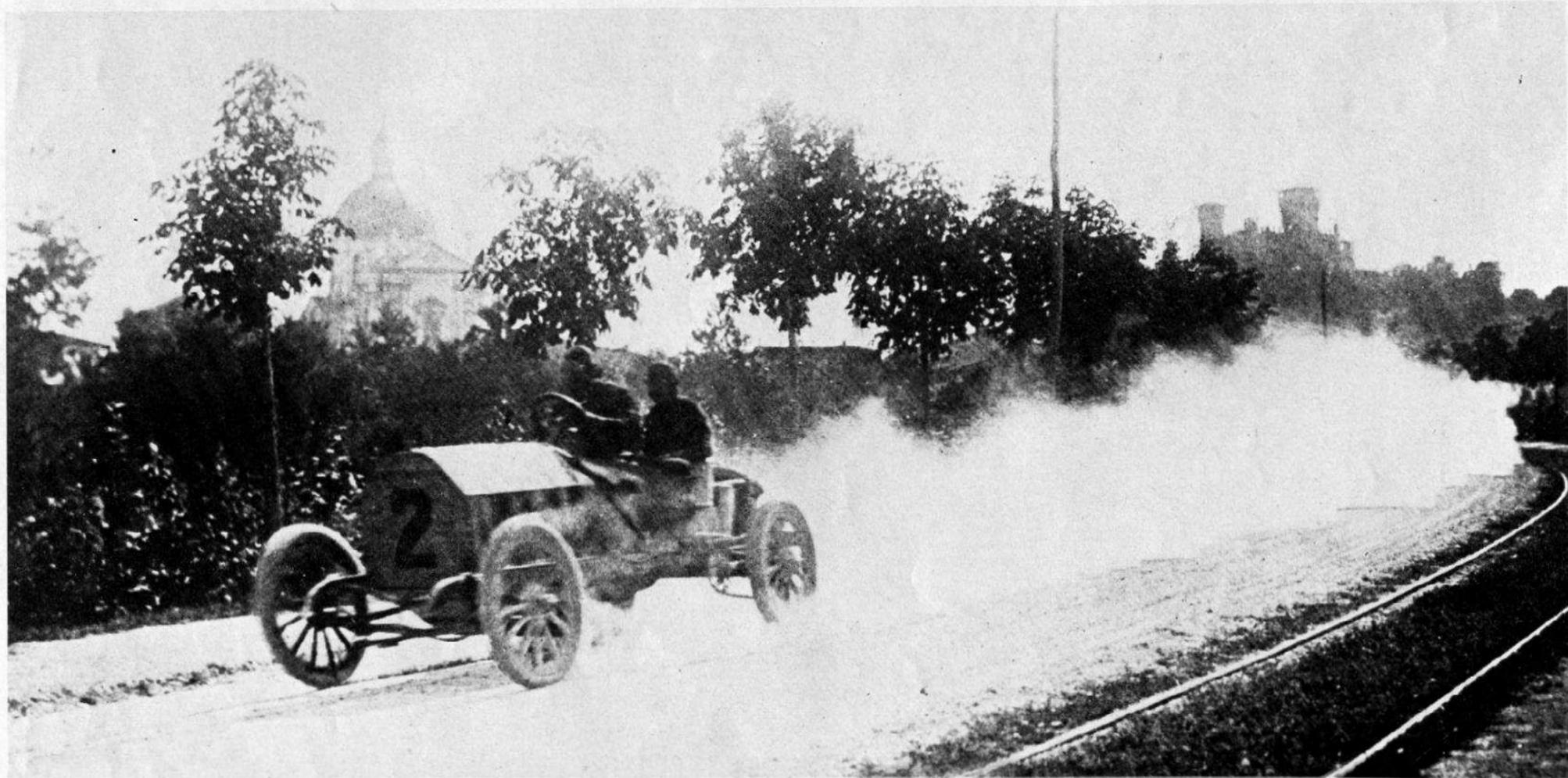
1934

1954

*nella storia dello sport auto: e il 1974
quale ciclo contraddistinguerà?*

SPECIALE PER AUTOSPRINT

di
DAVID HODGES



Strade bianche e polvere, per i pionieri dell'auto: questi è Vincenzo Lancia, su Fiat 75 HP, impegnatissimo al circuito di Brescia, già allora città-da-corsa. E' l'anno 1904

LONDRA - Quest'anno lo sport automobilistico compie ottant'anni e il suo futuro non è mai stato tanto minacciato. Tralasciando le due guerre mondiali, si direbbe che nella sua storia ci siano state soltanto due crisi altrettanto gravi, suscitate dagli incidenti nella **PARIGI-MADRID** e nella **24 ORE DI LE MANS** del 1955. Nessuna delle due, però, derivava da cause esterne e appena le immediate reazioni isteriche si furono calmate, si capì che quelle crisi non erano dovute a motivi insuperabili. Eccettuata, s'intende, la sempre presente possibilità di disastri, quando molti quintali di metallo vengono lanciati ad alte velocità controllati soltanto da fragili esseri umani, molto vicini ad altri fragili esseri umani...

Il passato motoristico ha ben poco influsso sul futuro motoristico, anche se molti fra noi non saranno d'accordo col tanto citato commento di Henry Ford, il quale ha detto «**la storia è roba assurda**». (E allora, perché si è dato tanta pena per istituire il suo complesso museo?). Comunque, se per rallegrarci un poco, in questo tetro inizio d'anno, ci fa piacere cercare presagi nel passato, allora il 1974 dovrebbe essere un anno importante per lo sport automobilistico. Non è facile vedere come sia possibile, in questa diffusa atmosfera di depressione, ma in ogni modo sarà forse un miracolo sufficiente se potremo godere di qualcosa che somigli almeno a una vera e propria stagione di corse e di rallies...

Il conte De Dion solo al via

Dove eravamo rimasti? Ah, sì, quegli storici precedenti si verificarono a intervalli di vent'anni: **1894, 1914, 1934, 1954**. Nel 1894 si svolse la prima fra tutte le competizioni, una prova di durata da Parigi a Rouen. Sette anni prima c'era stata una falsa partenza, quando il conte Albert de Dion fu l'unico a presentarsi al via, per una «corsa» a Parigi, al volante di uno dei piccoli, delicati quadricicli di Dion Bouton. Alla fine del 1893, tutta-

via, il giornale parigino, «Le Petit Journal», annunciò una gara motoristica, ne pubblicò i regolamenti, invitando concorrenti a iscriversi. Non si trattava certamente di una gara: si sarebbero assegnati premi a vetture che avessero coperto il percorso «**senza pericolo, con guida facile e con poca spesa**». Regolamenti che, come tanti altri nella successiva storia dello sport automobilistico,



Ralph de Palma si arrangia a cambiare un pneumatico sulla sua Fiat S-74, nel corso del G.P. di Francia del 1912

si rivelarono facili a diverse interpretazioni al termine della competizione.

Si ebbero un poco più di cento iscrizioni, alcune ovviamente assurde. Fra i sistemi di propulsione suggeriti c'erano la gravità, quello «idraulico», aria compressa, peso dei passeggeri (!), leve e misteriosi sistemi «automatici». Se almeno alcuni fossero saltati fuori, forse oggi non ci preoccuperemmo per la crisi del petrolio! In ogni modo, soltanto motori a vapore e a combustione interna vennero montati sui ventisei veicoli che apparvero per le prove eliminatorie; diciassette le portarono a termine e in seguito ne furono am-

messi altri otto, per prendere il via nella prima vera e propria gara, l'11 luglio del 1894. Si andava dalle biposto ad autobus a vapore, mentre tredici avevano motori a benzina.

Sul percorso Parigi-Rouen vi furono molte soste, per cambiare veicolo, per fare colazione a Nantes e per «raccattare» equipaggi che si erano ritirati. In effetti soltanto quattro veicoli a vapore non riuscirono a coprire tutto il percorso e anche in qualsiasi gara moderna un numero così basso di abbandoni sarebbe soddisfacente.

Il ritmo venne dato da un trattore de Dion a vapore con rimorchio semi-articolato, alla media di circa 18,6 chilometri orari. Non rispettava però né i regolamenti né il concetto della gara, per cui il primo posto, e il premio di 5000 franchi, andarono ex aequo a una Panhard e a una Peugeot.

Il G.P. ripicca

Nei successivi vent'anni in Francia si riuscì a organizzare corse e successero varie cose significative. La prima delle gare da città a città ebbe fine con la disastrosa Parigi-Madrid, fermata prematuramente a Bordeaux dall'inorridito governo francese. Poi ebbero inizio le gare in circuito e Italia e Germania si misero in luce come «potenze corsaiole». Nel 1906 la Francia organizzò il primo Grande Premio nazionale per ripicca, non volendo essere messa al livello di potenze minori quali l'Italia, la Germania e l'Inghilterra per via dei regolamenti Gordon Bennet, che imponevano squadre formate da un'uguale numero di vetture. Quel primo Grand Prix fu vinto dalla Renault, poi le cose andarono storte... Nella sua grande stagione 1907 Felice Nazzaro vinse con una Fiat, nel 1908 Lautenschlager schiacciò tutti con una Mercedes. E così, per un poco, i francesi rinunciarono al grande premio, concentrandosi invece sulla Coupe de l'Auto (si potrebbe chiamarla F.2), finché cominciarono a vincere le Hispano Suiza e le Sunbeam.



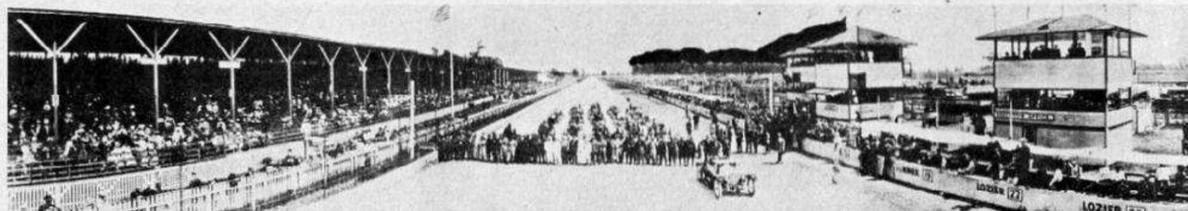
Due Fiat del 1901, durante una sosta: si tratta di una 8HP, quella in primo piano, e di una più moderna 12 HP, con il radiatore più ampio



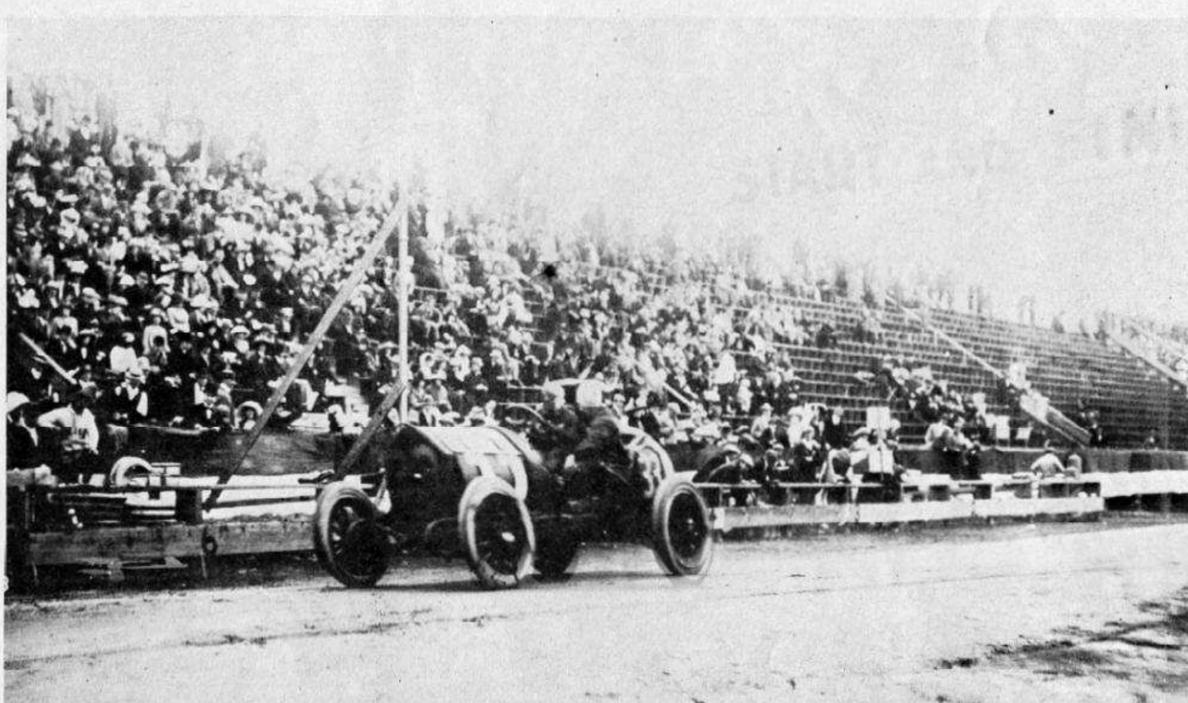
Siamo a Dieppe, che fu teatro del Gran Prix dell'Automobile Club de France del 1907. Fra le transeene che cingevano tutto il percorso, ecco passare la Fiat 130 HP pilotata da Felice Nazzaro



Nazzaro in coppia con Boschis fotografato durante la disputa della Coppa d'Oro di regolarità, svoltasi fra il 15 ed il 31 maggio del 1906



Schierati sul traguardo uomini e macchine partecipanti alla 300 miglia di Indianapolis del 1909



Anche in America non si scherza con le corse: questo fotografato è Teddy Tataloff, che sfreccia con la sua S.61 davanti alla linea del traguardo della corsa di Tacoma, che si disputò nell'anno 1912

Il Grand Prix riprese dunque vita nel 1912, raggiungendo il suo apice a Lione il 4 luglio del 1914. A quella corsa fu affibbiata l'etichetta « il più grande dei Grandi Premi » e fu senz'altro la massima prova, fra le corse dei vecchi tempi. Per la prima volta c'era un limite di cilindrata, 4500 cc, e i trentasette partenti rappresentavano Francia, Italia, Germania, Inghilterra, Belgio e Svizzera. Dal punto di vista tecnico, le vetture erano un insieme brillante: spariti i vecchi mostri con trasmissione a catena, tutti i motori, eccettuato sulle svizzere Piccard-Pictet, avevano alberi a camme in testa e cinque addirittura doppi alberi a camme in testa (il migliore erogava fino a 120 HP); quattro vetture avevano freni sulle quattro ruote, cioè Delage, Fiat, Peugeot e Piccard-Pictet.

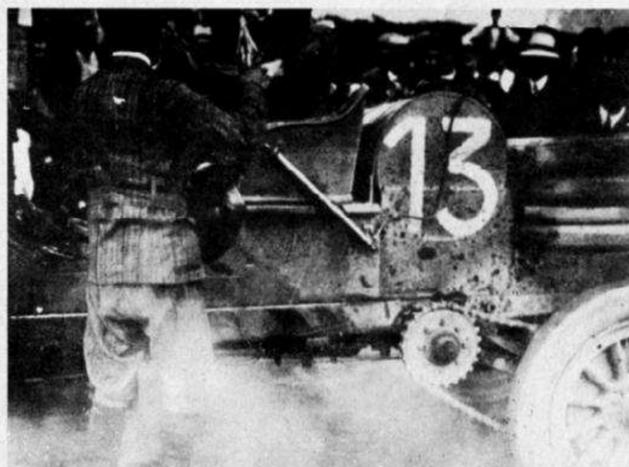
La sorpresa Mercedes

La Francia era fiduciosa. Dopo tutto, Georges Boillot era il più grande pilota del tempo e la Peugeot aveva costruito per lui vetture vincenti nei grandi premi del 1912 e del 1913. Si pensava che la Delage potesse diventare una sfida ed entrambe le squadre erano troppo sicure, per cui non si diedero la pena di provare le vetture prima di partire per Indianapolis, non si precipitarono a Lione tornando dall'America e non tennero conto della Mercedes. Quest'ultimo errore fu il più grosso che qualsiasi squadra potesse commettere.

Come la Fiat, la Mercedes tornava alle corse di Gran Prix. La Fiat era handicappata in quanto nella sua concezione originale il motore aveva un albero motore leggermente giù di centro che aumentava un poco la cilindrata, oltre il limite. La cosa fu notata in officina tre settimane prima della corsa e si ovviò, ma questo richiese tempo e quando finalmente la squadra arrivò a Lione si dovette lavorare in un vecchio capannone. La Mercedes, invece, non soffriva di alcun handicap. Le vetture erano state provate e riprovate, ce

n'erano cinque, il circuito era stato percorso e ripercorso finché ogni metro dei suoi km 37,63 era noto ai piloti.

Il giorno della gara gli spettatori erano circa 300, e con loro grande costernazione, l'« ignoto » pilota della Mercedes, Max Sailer, condusse per i primi sei giri, quando la vettura ebbe un guasto a una biella. Si portò così in testa Boillot, però



I piloti una volta non erano superstiziosi. Questa Hennery 60 HP del 1911 come si vede ha il numero 13

Lautenschlager era staccato di meno di un minuto e, calmo, accorciò la distanza prendendo il comando poco dopo al metà gara. Boillot tentò in ogni modo, maltrattando la sua Peugeot al punto che cominciava ad accusare il colpo, infatti all'ultimo giro si fermò per guasto. Stando alla leggenda, Boillot pianse per il disonore toccato alla Francia. Un veterano che era presente, ci disse un giorno che in realtà Boillot andò tranquillamente alla toilette, poi si recò in un caffè per discutere della gara! La Mercedes ottenne un 1-2-3, quarta arrivò la Peugeot di Goux, quinta la Sunbeam di

Resta. Fagnano iniziò l'ultimo giro in sesta posizione sulla Fiat; e arrivò alla meno peggio ultimo con il blocco crepato.

Boillot morì nella prima guerra mondiale, mentre Lautenschlager rimase in vita per correre ancora in un'era assai diversa. Dopo il conflitto i francesi organizzarono il loro Grande Premio per l'ultima volta — quale una super-gara — quando a Le Mans Jimmy Murphy vinse con la Duesenberg e non c'è mai più stata un'altra vittoria di gran premio per una vettura « tutta americana ». Poi gli italiani scandalizzarono i francesi, non soltanto organizzando una gara di analogo livello, ma anche dando premi di partenza. Secondo i francesi, avrebbe dovuto esserci un solo grande premio (il loro) e i costruttori avrebbero dovuto pagare per il privilegio di parteciparvi (proviamo a dirlo ora, all'Associazione dei costruttori di F. I!).

Il primo Campari per l'Alfa

Il punto saliente degli anni venti si ebbe di nuovo a Lione, nel 1924, in una gara così piena di eventi che è un peccato che interrompa la nostra sequenza di vent'anni. Alla sua conclusione il tarchiato Giuseppe Campari ottenne la prima importante vittoria di Gran Premio per l'Alfa. Poi le corse di Grand Prix caddero un poco nell'oblio, fino agli inizi degli anni '30, quando di nuovo l'Alfa si trovò in primo piano.

Nel 1934 ebbe inizio una nuova era. Alfa, Bugatti e Maserati si accontentarono di aggiornare le loro vecchie vetture, ma in Germania due costruttori, aiutati dal governo per dimostrare la superiorità della tecnologia tedesca, partirono da zero e come risultato si ebbero impressionanti nuove vetture.

Ferdinand Porsche progettò l'Auto Union Wa-



gen con motore posteriore V16 di 4350 cc e sospensioni indipendenti. Per la Mercedes Benz, Nibel e Wagner progettavano la W25, con un motore di 3360 cc e sospensioni indipendenti. Queste vetture corsero fuori della Germania per la prima volta nel GP di Francia del 1934, e anche la stampa francese poteva vedere soltanto la prospettiva di una vittoria tedesca. Per quanto riguardava i francesi, non c'era nulla da criticare nelle loro vetture, ma non prendevano abbastanza sul serio le P3 della Scuderia Ferrari Alfa. Con una di queste macchine Louis Chiron fece una brillante partenza (lo faceva spesso, ma ci chiediamo quante oggi sarebbero giudicate partenze anticipate?) e al termine del primo giro la rossa vettura conduceva davanti alla potenza tedesca.

Con un'Auto Union, passò poi al comando Stuck, ma al decimo giro Chiron era di nuovo in testa, tallonato da Fagioli su Mercedes finché l'«astuta volpe» lo costrinse con un trucco a infilare l'uscita di sicurezza. L'«escursione» valse a danneggiare un freno della Mercedes e così della squadra tedesca rimase soltanto Caracciola, che non fece molta strada di più. Anche il tentativo dell'Auto Union s'indebolì e al trentaquattresimo giro Stuck dovette ritirare l'ultima vettura tedesca. Restavano così soltanto le tre Alfa a completare tutti i 40 giri e Chiron vinse alla media di kmh 136,88, davanti a Varzi e alla vettura condivisa da Trossi e da Moll.

Per il resto della stagione le vetture tedesche s'imposero, com'era inevitabile, e da allora le corse di Gran Prix non sono mai più state uguali. Dopo la seconda guerra mondiale arrivarono gli anni dell'Alfa 158-159, finché Gonzales interruppe la sua egemonia con la Ferrari, a Silverstone nel 1951. Poi i due anni di Ascari e della Ferrari nei Grandi Premi di due litri, quindi una nuova formula nel 1954.

Ancora una volta la nostra sequenza di vent'anni comprende un ritorno della Mercedes nei Grandi Premi. Riapparve con la drammatica W196, una vettura osservata con impressionato rispetto ancor prima che le sue ruote girassero in una corsa. Debuttò nel GP di Francia a Reims, il 4 luglio. Fangio e Kling sconfissero tutti gli avversari, ter-

L'agonismo rimarrà l'unica dimensione umana

Nel settore della tecnica in genere si rimane affascinati dalle cose del passato, magari viste e filmate alla ridolini, in cui tutto si muove velocissimo. Ma ci rendiamo conto che quei primi passi erano di eroici pionieri che, pur di dimostrare le loro teorie, rischiavano la vita. E restiamo pure a bocca aperta ascoltando e vedendo avvenimenti che «potranno» accadere nella tecnica del futuro, la fantascienza per intenderci, gli UFO, la cometa che passa senza dire da dove arriva e dove va, le foto di Giove e le teorie della vita su altri mondi, le voci che arrivano dall'universo.

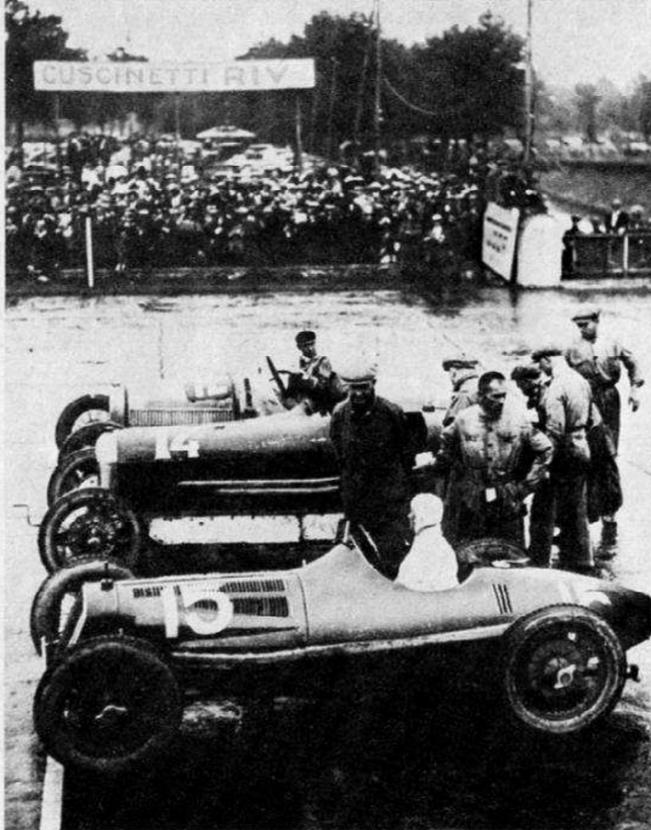
Dei fatti dei nostri giorni siamo un po' saturi. Non ci interessano più tanto. Certo la cronaca induce ad essere al corrente di quello che avviene per poter discutere con gli amici; ma, in fin dei conti, veder decollare un aereo nei giorni nostri che effetto può mai più farci? Quando invece si ritrova alla televisione un documentario sui primi tentativi di volo, si resta af-

fascinati, indecisi fra il ridere e dire: «Ma guarda che forti!».

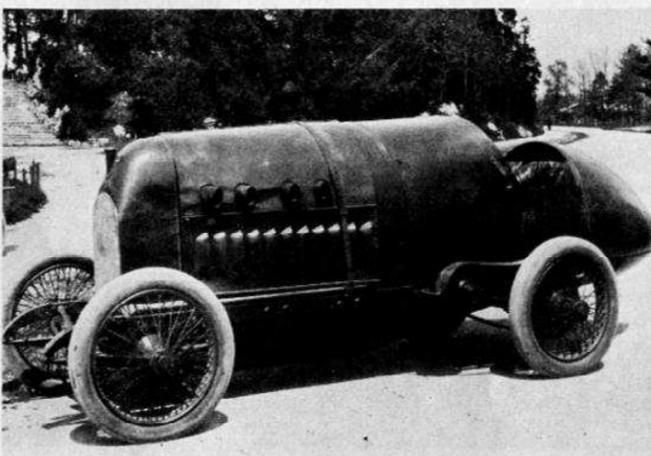
Il film sulle avventure di Lindberg ad esempio è arrivato personalmente praticamente a commuovermi. Vedendo le difficoltà che lui affrontava, il filmato del suo arrivo in Francia, poco ci mancava che mi cadesse la lacrimuccia.

Per l'automobilismo che compie 80 anni mi nascono praticamente gli stessi sentimenti. Forse io non sono il più adatto a giudicare perché, vivendo così vicino al mondo dell'auto, non mi posso rendere conto dei reali valori delle macchine d'oggi. E' un po' il principio dei genitori che seguono giorno per giorno lo sviluppo di un bambino, non rendendosi conto dei suoi progressi; mentre l'amico che lo vede una volta ogni tre mesi esclama «Caspita, com'è cresciuto!».

Alle origini dell'automobilismo non era certo possibile fare una distinzione tra una vettura da corsa e una vettura di serie: erano tutte vetture da corsa, dei prototipi. E, chi le guidava, un pilota certo più spericolato di quelli attuali. Pensate se ora noi piloti siamo considerati dei «matti», da una certa parte di opinione pubblica, cosa dovevano dire allora di quelli che comparivano sui primi «tentativi d'auto». Oggi chi dà una valutazione di pazzo ad uno di noi, è la stessa persona che prende l'aereo per andare a Roma, senza rendersi conto di viaggiare a 950 kmh e a 10.000 metri di altezza.



Sopra, Pietro Bordino al via del Gran Premio di Milano del 1927, al volante della sua Fiat 806. Sotto, la famosissima Fiat S.76, vettura da record del 1911. Come si nota, la gloriosa vettura conserva la trasmissione a catena



zo e quarto furono Manzon e Bira rispettivamente su Ferrari e su Maserati, staccati di un giro. Però a Silverstone, nel successivo Gran Premio, la situazione si rovesciò e a Monza, ove le Mercedes avrebbero dovuto essere imbattibili, Moss con una Maserati si lasciava alle spalle le W196 finché fu fermato da un guasto.

In certo qual modo la Mercedes era ormai avvolta da un manto d'imbattibilità. Il fatto che nel 1954 queste vetture fossero formidabili era dovuto



quasi completamente a Fangio e l'anno seguente Neubauer dovette rinunciare all'idea di aggiungere dei piloti tedeschi all'argentino, ingaggiando invece il signor Moss. Eppure la W196 non fu mai veramente la vettura «super» quale avrebbe dovuto essere grazie alle risorse della Casa, al team e alla fama che aveva. A quell'epoca l'ammiravamo con rispetto, ma col senno di poi sotto certi aspetti era antiquata, e la Casa si dimostrava troppo prudente, dato che l'ultima cosa che poteva permettersi era che la sua fama d'imbattibilità potesse essere offuscata.

Allora chi giudicava, era ancora abituato al calesse con due bei cavallini; per cui vedere un bolide (si fa per dire) era come per noi ritrovarsi un UFO sul terrazzo di casa.

L'utente della strada, quindi, è nato prima come pilota da corsa, quanto meno se non da F. 1 sicuramente da vettura sport. Ecco perché le corse e le vetture da corsa saranno sempre necessarie al mondo dell'auto di tutti i giorni. E' da poco che la televisione ha presentato alcune trasmissioni sulle «Mille Miglia». Alcune volte ho avuto l'occasione di seguire dei filmati sugli albori dell'automobilismo, credo a livello delle prime gare americane. Le prime sfide europee fra l'auto ed il

treno, alle volte con il cavallo confermano che l'uomo si è subito sentito pilota da competizione, sostituendo allora dei valori che ancora non esistevano, come la velocità e le prestazioni in curva, con la prova di resistenza, di durata; al limite, il giro del mondo.

I termini di paragone erano differenti, perché le necessità stesse della vita erano differenti e si sono modificate di pari passo con la nostra vita di tutti i giorni. Sì, certo, la vita media dell'uomo si è allungata per merito delle medicine, ma la vita oggi la viviamo o meglio la bruciamo molto più velocemente del passato. Così l'abbiamo proiettata anche verso quelle attività che più ci permettono di esprimere noi stessi, come

l'automobilismo sportivo.

Le Mans è una corsa prestigiosa, ma forse oggi ogni singolo G.P. di F. 1 è più prestigioso agli occhi della gente di una 24 Ore. Si vive alle sprint e le vetture e prestazioni dei nostri giorni sono indirizzate a questi fattori (crisi energetica a parte). Un tempo la proiezione avveniva verso valori in cui dimostrare, che quanto durava a lungo era determinante; ora meglio un giorno da leoni che cento da pecora.

Domani che succederà? Tutti affermano che i valori della vita umana diventeranno sempre più importanti e sarà impossibile la continuità di attività nelle quali l'uomo può correre pericolo di vita come nell'automobilismo o nell'alpi-

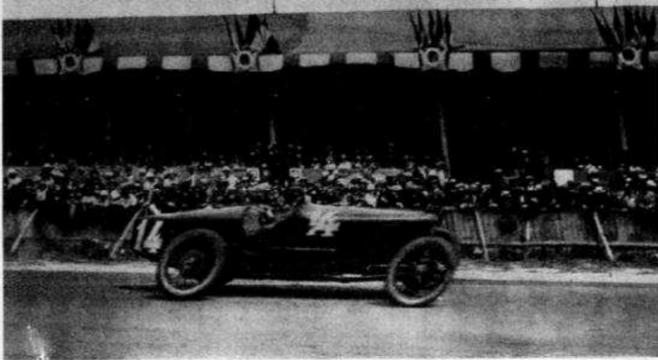
per rivederle così non occorre essere fotografi, basta scegliere gli obiettivi giusti

dimostrazioni pratiche

PHOTO-DISCOUNT

Milano Piazza De Angeli 3 - Novara Piazza Cavour 9 - Concesio (BS) La Rinascente

In certi modi il motore era arcaico, come pure il comando desmodromico delle valvole che faceva stupire un po' tutti. Da allora nessuno ha mai avuto la necessità di usarlo, su motori da Grand Prix che salgono di giri molto più in fretta. Entro breve tempo, inoltre, qualsiasi velocità raggiunta dalle W196, tanto sul giro che in corsa, era stata superata da vetture più semplici e più umili, quali la Maserati 250F. E così benché il 1954 sia passato



In alto, Salamano sulla Fiat 805 a Tours nel 1923. Nella foto sopra una Fiat S.61 a Tacoma, Stati Uniti, nel 1912

alla storia come una stagione che ha fatto epoca, questo dovrebbe essere addebitato piuttosto alla 250F che alla W196, visto che la Maserati continuò per due anni e fu veramente l'ultima delle classiche vetture da Grand Prix, nella vecchia tradizione del motore anteriore.

Allora: 1894, 1914, 1934, 1954 sono stati tutti anni significativi nella storia delle corse. Ci si chiede che cosa porterà il 1974. Potrebbe anche essere l'inizio della fine del mondo delle corse quale l'abbiamo conosciuto e pare senz'altro improbabile che esista in una forma che ora accetteremmo,

nismo. Un romanzetto di fantascienza: l'ultima Ferrari, risolveva il problema con gare teleguidate dai piloti ai box, mentre sulla pista erano dei robot che al volante della F.1 rischiavano i loro circuiti mnemonici e, più crudamente, i loro bulloni.

Ma la passione, il desiderio ultimo dell'uomo prevale ed uno dei partecipanti all'ultimo momento si sostituisce al suo robot, immolandosi in un incidente spettacolare alla guida della sua « Ferrari » (superstite), che almeno una volta nella sua vita voleva poter guidare personalmente. Finirà così?

Delle grosse, costose gare di Scaletrix? Io penso che, con il ritmo di aumento di popolazione attuale, fra qualche decina di anni la vita dell'uomo sulla terra sarà tale che i valori e le libere scelte saranno le più apprezzate. Riuscire ad esprimere se stessi, a provare delle sensazioni che ci faccia rendere conto di vivere una vita « umana » e non vegetale sarà sempre più difficile e solo attraverso lo sport, l'agonismo in genere sarà possibile trovare al di fuori di una vita di lavoro super organizzato e tremendamente noioso un modo di godere il succo anche della nostra vita terrena.

Pensate ad una società in cui nulla è lasciato al caso, in cui ogni istante di noi stessi non deve intralciare il meccanismo in cui miliardi e miliardi di persone riescono a sopravvivere senza calpestarsi, è col singolo componente di questa società può trovare sol-

lievo solo in una forma di attività in cui le proprie capacità lo fanno prevalere sul suo simile. Solo l'agonismo potrà dare questo; la composizione in cui l'individuo compie forse un atto inutile alla società ma che forse gli permette di accettare un simile modulo di società.

E fra qualche decina di anni forse pochi di noi avranno ancora voglia di correre a piedi o di fare sforzi che possono logorare l'organismo dal punto di vista fisico (anche per incapacità congenite); per cui l'agonismo sarà indirizzato verso tecnologie in cui l'uomo non faticerà in modo fisico, lasciando la capacità di concentrazione e di sensibilità e di doti innate le possibilità di emergere dei ragazzi, in questa gamma di attività non vede certo gli scacchi ma tipo l'automobilismo e cose simili.

Cambieranno i motori, le sospensioni (vedi Hovercraft) lo sterzo, il modo di organizzare la gara, ma l'uomo sentirà sempre più la necessità di dimostrarsi più bravo degli altri a cavallo di qualcosa che lui possa dominare, dato che allora in tutto il resto egli si sentirà dominato.

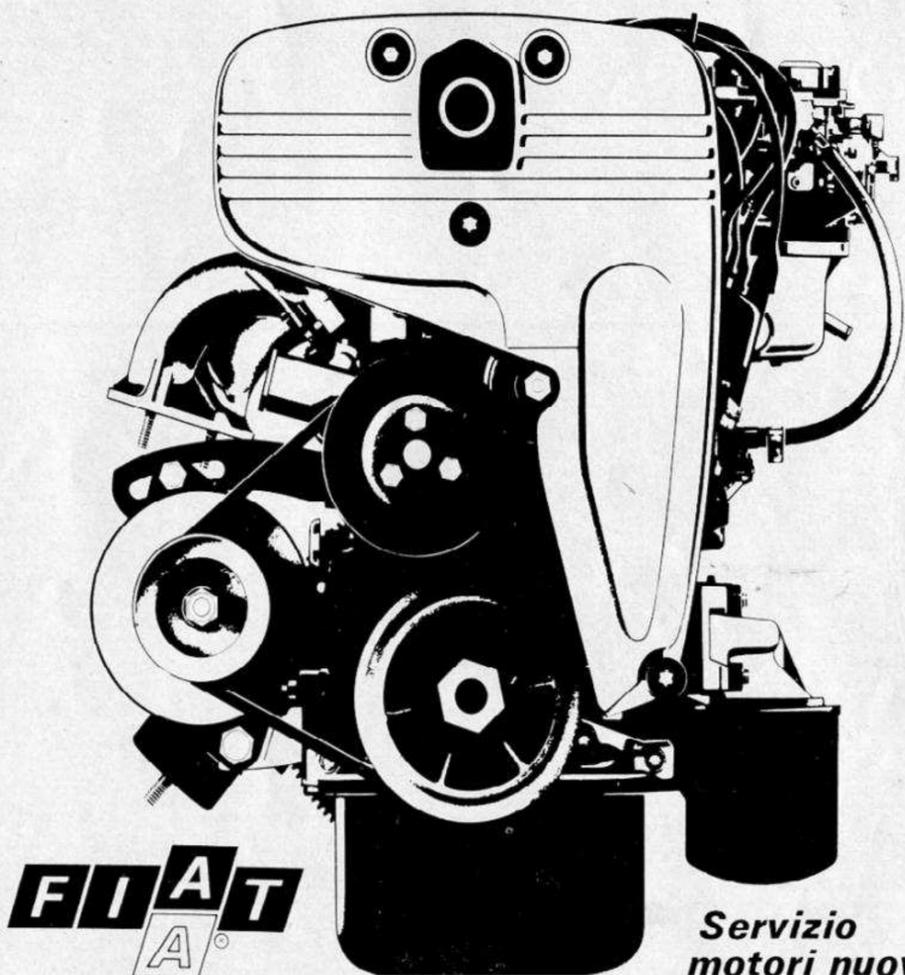
Fra altri 80 anni vedremo cosa avverrà, riguardando indietro a quanto abbiamo fatto possiamo ben sperare nel futuro. Gli anni passeranno, tutto si modificherà, la tecnologia avanzerà (e la CSAI comanderà sovrana sul nostro sport automobilistico nel futuro...)

Andrea de Adamich

A sinistra, la partenza del Gran Premio di Milano nella edizione del 1927

State pensando di far revisionare il motore della vostra Fiat?

Il Servizio motori nuovi della Fiat vi offre la possibilità di scegliere fra motori completi, semicompleti e alleggeriti: il vostro meccanico di fiducia vi aiuterà in questa scelta dopo la diagnosi delle parti ancora buone, recuperabili dal vostro motore. Con il Servizio motori nuovi della Fiat avete il vantaggio di poter far eseguire il lavoro presso qualunque officina di autoriparazione in Italia, con la sicurezza del "nuovo di fabbrica" e con la garanzia scritta di 6 mesi della Fiat.



Servizio motori nuovi