

FERRARI '74 come BARTALI '48?

Era un luglio torrido quello di ventisei anni fa. L'Italia bolliva un po' dovunque. A Roma si soffrivano quaranta gradi. Scioglieva l'asfalto delle strade nella Capitale non certo deserta, nonostante il momento estivo. Il boom economico era ancora lontano, la parola week-end si manteneva sofisticata espressione di inglese nota solo a pochi iniziati. L'evasione vacanzaia era consumata per i più la domenica, approfittando dei tranvetti per fuoriporta o dei trenini da grappoli umani per Ostia. Le più fortunate erano ancora le famiglie alla Brambilla che sciamavano con le loro rutilanti 1900 sull'Autostrada del Mare cariche di bambini, ombrelloni e cestini di provviste, ben avvolte nella carta oleata, che sarebbe rimasta dopolavoristica bandiera negli arenili vuoti dopo il tramonto. I più pigri restavano fedeli al ponentino carezzevole della sera in piazzetta, nei freschi prati del Pincio o intorno alla magnifica fontana di Piazza di Spagna.

Era il luglio del '48. Lo choc della campagna elettorale, da non molto conclusa con la clamorosa vittoria assoluta della Dc e partiti «atlantici», non era stato ancora del tutto assorbito dalle masse della sinistra, nel cocente schiaffo di una sconfitta che tanti non supponevano così netta, pur se costruita buona parte sull'emozione di un famoso disegno di Guareschi, quello con gli scheletri-fantasma di mancati reduci dietro il filo spinato dei campi di concentramento russi, dai quali non era stata riofferta alle famiglie la certezza sulla sorte di centinaia di migliaia di dispersi dell'Armir.

Un luglio torrido, con il sudore che ti colava dappertutto appena facevi uno sforzo in più; che so? prendere un tram in corsa o faticare sui libri per preparare il tuo esame universitario, ormai senza le facili speranze del «diciotto di guerra». L'austerità era nelle necessità della ricostruzione, ed anche nel confronto con i severi professori di Piazza della Minerva, davanti ai quali non ti sognavi di poter mostrare sfacciataggine, se non quella che ti era data dalla effettiva preparazione.

Ricordo che avevo sudato anch'io, tanto, in quei giorni.

Mi ero ripromesso di presentarmi a tre esami nei miei studi di pandette; il giornalismo era ancora inespressa ambizione, appagata appena da corrispondente di provincia specie con le cronache-compitino di derbetti provinciali delle serie calcistiche minori. In due giorni, ne avevo due di esami da affrontare. E la calura impediva la concentrazione. Erano così lunghe sgobate notturne a rimetterti in pari, con quel freschetto che ti portava la finestra aperta nella camera della vecchia pensione di via Bocca di Leone. Ma dovevi aspettare la notte piena per concentrarti, lontano dai rumori della città sempre ricca di co-

reografia notturna. Poi, al mattino, cascavi di sonno e ti convincevi di aver scordato già tutto!

La città, pigra e sonnolenta di luglio, faceva apparire temperate le passioni politiche, anche se le prime pagine dei numerosi quotidiani riproponevano grossi temi polemici, in eco allo sferzante risultato elettorale. Nessuno avrebbe pensato, nonostante tutto, che l'afoso primo pomeriggio del 14 luglio sarebbe stato rotto dallo schiocco delle rivoltellate di Pallante sul portoncino secondario di Montecitorio.

Ricordo che ero appena tornato dall'Università, con un buon 24 nell'ostico diritto amministrativo, che andava a sommarsi al ventinove del giorno prima in diritto internazionale. Ero svuotato ma appagato. Sentivo il piacere di un rilassamento dopo la tensione. Avevo già programmato, con alcuni amiche ed amici, di «bagnare» il risultato. E invece l'affannata voce dell'annunciatore radiofonico portò nelle case sonnacchiose, per le digestioni del dopo pasto, l'angosciante novità.

Fu come se un manto di gelo calasse sulla città. A Roma come altrove. Si potevano tagliare col coltello le emozioni di quelle ore. E quella che si sperava sbollita, l'antitesi tra troppi italiani nella violenta campagna elettorale da non molte settimane esaurita col voto, ritornò prepotente. Il raccapriccio, la rabbia, la reazione, montarono quasi istantaneamente. Non vi fu bisogno di particolari proclami. E gli italiani tornarono subito a trovarsi divisi, tra l'unanime condanna del gesto dell'esaltato giovane monarchico siciliano, le rabbiose voglie di rivincita di coloro che si sentivano vittime e la controreazione di chi non aveva approvato, ma non per questo voleva trovarsi di nuovo coinvolto ed accettare le incertezze di uno scontro frontale di ideologie, sul corpo stesso del Paese, appena in ripresa dopo gli anni neri del disastro.

Fu quasi un attimo. Saracinesche di bar e negozi si abbassarono del tutto. Si udirono i primi lamenti delle sirene di jeep della nuova Celere di Scelba, autoradio di partiti di sinistra cominciarono a scorazzare in centro e periferia per portare i primi proclami di protesta. Intorno all'ospedale dove era stato portato — sotto gli abili ferri di Valdani — il segretario del Partito Comunista Italiano, Palmiro Togliatti, ferito seriamente al torace, si radunava già folla. In Piazza Colonna già commandos di propagandisti e partigiani affluivano dalla periferia. Fra qualche attimo sarebbero cominciati scontri duri con la polizia. Per fermare i caroselli delle jeep si iniziava lo scavo dei sampietrini, la pavimentazione delle strade romane del centro che non era stata ancora sostituita in quegli anni dall'asfalto.

Sfumò la voglia di andarsene

in centro. C'era appena qualche cinema che teneva gli ingressi aperti. Ma dell'aria condizionata non si potevano ancora vantare nemmeno le sale più di lusso; meglio così era cercarsi qualche filo d'aria all'aperto, con quel bollire di clima e di emozioni, di pericoli. I telefoni intasati non permettevano nemmeno di tentare i contatti con gli amici all'altro capo della città. Gli autobus già erano fermi nello sciopero istantaneo della CGIL. Andò male il progetto con gli amici. A due passi dal mio rifugio d'angolo con via della Croce, c'era il pensionato femminile del Ravasco, in Piazza di Spagna. Decisi di sfidar la guardia arcigna delle suore protettrici delle universitarie di provincia che si mantenevano al sicuro in quel gineceo. C'era la mia ragazza, oggi moglie. La convinsi a una sortita fuori da tutto.

dei Cigni, apparivano l'ultima Spiaggia della serenità.

Le ore trascorsero, una, due, tre; gente che passeggiava o si sdilinquiava sui prati accoglienti ce n'era! Gente che appariva serena, ma il tono sommesso di cicaliecci, di confidenze, non nascondeva segrete confessioni ma solo paura, incertezza, timore dell'oggi e del domani. Il fresco si accentuava, il pomeriggio era ormai tardo. Azzardai con Maria Pia l'idea del cinema, quello più vicino. Riscendemmo giù dalla Casina Valadier, evitando da sopra Piazza del Popolo, ne-reggiante di uniformi verdeoliva della Polizia e di gruppetti di manifestanti con bandiere rosse. Ogni tanto un carosello, uomini in fuga, qualche colpo in aria. Piazza di Spagna appariva un'oasi, ma pochi passanti. Sgattaiolava qualcuno fra le traverse di via della Croce.



Non c'era da pensare, con quel che bolliva in giro, ad altri esami, alla serenità di studio; casomai c'era da decidere se riprendere la corriera per gli Abruzzi, tornarsene in famiglia con quel mondo che sembrava crollarti addosso da un minuto all'altro.

La sortita era poi solo rifugiarsi nella sovrastante frescura di Villa Borghese. Lì regnava una quiete quasi irreale. Arrivavano smorzati, nel parco di Roma, anche i lamenti delle sirene. Macchine ne circolavano poche, ma tanti avevano avuto la stessa idea e dal quartiere centralissimo erano saliti altri giovani e ragazze, mamme che tenevano come chioce i loro bambini, vecchi che erano i più acalorati nel discutere. Piazza di Siena, il maneggio, il laghetto

Il vecchio cinema Imperiale era aperto, a mezza porta. La sala era piena, fumosa, calda, il sudore ti bagnò d'acchito, sentivi soffocare. Non una voce se non quella dello schermo, non un commento. L'operatore aveva abilmente rinunciato a proiettare il film-giornale con le sue cronache politiche; l'asettico western non suggeriva preoccupanti paralleli. Poi, dall'esterno della strada, si sentì arrivare come un vociare confuso, prima indistinto, poi sempre crescente e chiaro. Pensasti che la rivoluzione fosse arrivata alla manifestazione corale; si sentivano scalpicii ma non più stridio di gomme di jeep o lamenti di sirene; qualcuno solo, appena, ma più lontano, verso piazza Montecitorio. Poi, ecco le voci rotonde, comprensibili, di strilloni che

Nella foto sotto: **La folla all'esterno della clinica attende notizie di Palmiro Togliatti, dopo l'attentato. A curarlo fu il prof. Valdoni. Per l'Italia impaurita bastò un Gino Bartali straordinario, in quella tappa memorabile di Briançon**

urlavano l'ultima edizione della sera.

Erano appena le diciannove del 14 luglio 1948. I tipografi non avevano scioperato, per stampare i titoli di scatola dell'attentato a Togliatti. Ma in quell'anno, durante il Giro d'Italia e il Tour, quando il ciclismo faceva i record delle tirature con le sue notizie, si pubblicava a Roma una edizione lampo pomeridiana del quotidiano sportivo della Capitale. E mentre le altre gazzette serotine, prese nella loro emozione politica, lasciavano per una volta poco spazio alle ultimissime di sport, il « Corriere dello Sport della Sera », sfoderò un nerissimo titolo a tutta pagina, quello che gli strilloni stavano appunto sventagliando lungo il Corso, dopo essere usciti alla carica dalla tipografia di Piazza S. Carlo.

« **Bartali trionfa a Briançon!** »

un po' tutti fuori dal cinema e fu una ressa con le venti lire a comprare i quattro fogli di notizie sulla impresa di Bartali, che poi era praticamente tutta nel titolo e nelle poche righe in neretto del flash iniziale.

Bartali aveva vinto la prima tappa alpina di un Tour che sembrava potesse distruggere il Grande Eroe del nostro ciclismo nelle fasi iniziali. Bartali aveva evitato la rivoluzione? La considerazione suggestiva fu raccolta effettivamente dai cronisti dell'epoca, poi man mano andò stemperandosi nel passare degli anni, specie per la complicità di coloro che hanno voluto convincere del blasfemo accostamento, per quella ipotesi che avrebbe davvero ridimensionato certe esasperazioni della troppa politica alla quale già allora si volevano convincere gli italiani.

Avallare la tesi che, sull'onda

I caroselli, i cortei, i comizi, continuarono certo nei giorni successivi, ma il peggio era senza dubbio passato, proprio a cavallo delle ore diciannove. Un contagio che si trasferì da Roma a Milano, a Torino, persino alla Genova dalla rivolta notturna degli scaricatori, con alcuni agenti — si disse — impiccati sugli uncini per caricare le balle di cotone. La prodezza di Ginettaccio aveva stemperato passioni accese, rabbie, dispetti, ire, politiche, per far ritrovare tutti nel comune denominatore di una passione più spontanea, certo più serena, anche se le antitesi sportive portano a volte a conseguenze altrettanto spettacolari nel dissenso. Si era dimenticato da tutti persino il Bartali uomo di Azione Cattolica e perciò del settore politico di potere. Nella buvette di Montecitorio come intorno ai deschi familiari, la sera di quel 14 luglio, la serietà dell'ora per le condizioni di Togliatti sarebbe andata stemperandosi sempre più nelle divagazioni dei commenti alla tappa francese Caen-Briançon, per annullarsi del tutto nei giorni seguenti con la trionfale apoteosi del Parco dei Principi a Parigi, dove l'ora e mezza quasi di vantaggio inflitta dal toscano ai più diretti rivali avrebbe dato il definitivo avallo a una ritrovata serenità nel Paese.

Emozioni di ieri, parallelo di momenti di vita, di situazioni, di clima difficile, che non è casuale se senti di ritrovarli in similari ambientazioni, anche se meno drammatiche di oggi.

Come ritrovi il valore della indiscutibile influenza di certi fattori emotivi, che nessuna sufficienza culturale può cancellare nelle sue motivazioni, perché sono essi stessi esempi di costume e quindi di cultura, e non di disprezzabile sottocultura come a molti piacerebbe.

Le stesse emozioni di un'altra estate calda, le emozioni '70 delle notti calcistiche messicane, quando — in ben altro clima ma sempre viziato da nuove esasperazioni politiche — si ritrovano a migliaia, giovani e no, in manifestazioni notturne, con clacson schiamazzanti e caroselli di auto nel centro di tutte le città. Erano gli italiani elettrizzati dalle prodezze della Nazionale di calcio. Folle spontanee, che i politici faticerebbero a convogliare in ore del genere per spocchiose esibizioni troppo spesso strumentali, le abbiamo ritrovate con le stesse motivazioni ed entusiasmi poco più di venti anni dopo. Le ragazze fasciate con maxigonne tricolori ad osannare Rivera, forse fino al giorno prima contestatrici studentesche, non erano poi tanto diverse dai ragazzotti che buttavano via i sampietrini della rivolta in Piazza Colonna per comprare l'ultima Edizione con la scioccante prodezza bartaliana.

Altro modello mentale e morale di sottosviluppo culturale? No, piuttosto istintiva reazione, forse inconscia, ribellione di

certi tabù non accettabili se non a piccole dosi, a certe imposizioni di modelli di interesse che si specchiano nella opportunità e sensibilità ai problemi nei momenti veri e giusti.

Ancora qualche anno è passato e una riprova si può rintuirlo, ritrovarla, anche se a qualcuno può dar fastidio farlo pensare nella stessa istintiva ed emotiva reazione alle vicende della prima fase sudamericana del mondiale piloti F. 1. Dopo anni di astinenze, sconfitte, malesseri del mito Ferrari, in automobilismo è riapparsa un'alba iridata italiana. E promette di ripetersi un miracolo con questo nome non solo simbolo di una passione sportiva. Perché è anche nome-simbolo per un Paese che trovò già la sua rinascita — come disse un famoso uomo politico straniero — proprio facendo identificare il suo boom economico negli occhi di Sofia Loren come nelle rosse vetture del cavallino rampante. Entrambi emblemi delle sue migliori armi esportative: la cinematografia e l'industria motoristica.

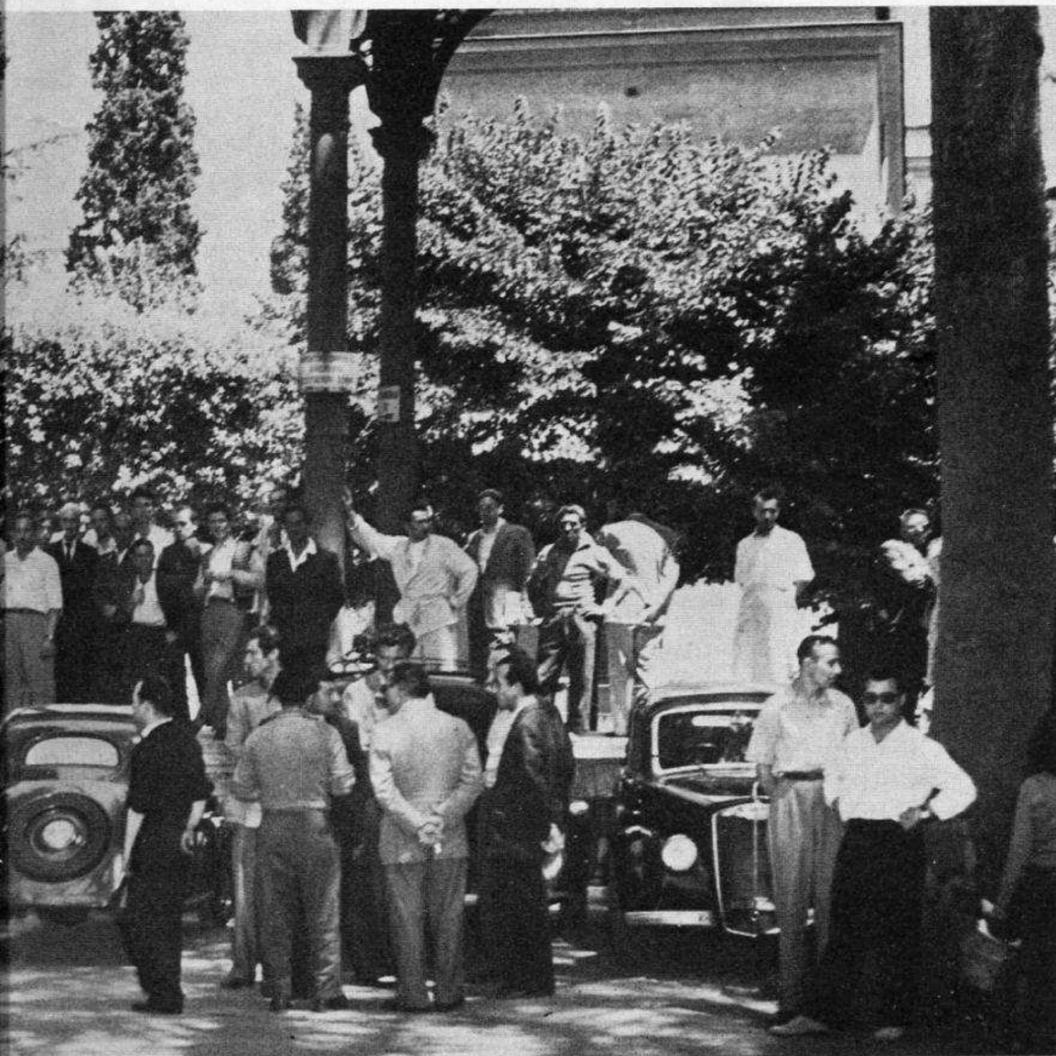
Sono bastati quei 10 punti conquistati in Argentina e Brasile da Regazzoni, che fregiano il pilota elvetico della qualifica di leader dell'incertissimo campionato mondiale dei conduttori, a contrappuntare proprio nel momento più nero certe accentuazioni dell'austerità petrolifera e della irrazionale condanna globale di tutto ciò che marcia a motore e sulle ruote.

La Ferrari che può tornare a vincere il mondiale, non ha fatto solo tornar rosso il centralino telefonico di AUTOSPRINT la domenica sera, ma ha già da sola riproposto i limiti di certe pretese condizionanti nella produzione come nei consumi automobilistici. Se essa ritrova ospitalità interessata sulle pagine dei giornali e sugli schermi televisivi, è anche riuscita a far naufragare, non solo nel ridicolo ma nel provocatorio, certe suggestioni di facile demagogia per conversioni industriali nel quadro di più o meno validi nuovi conclamati modelli di sviluppo di questa disastrosa società italiana.

La trovata dei trattori da produrre a Maranello è sfumata in un coro generale non di proteste, ma di risate; unica contestazione pubblica e collettiva verificatasi, se ci pensate, in questi mesi contro quelli che sono diventati tabù apparentemente indissacrabili, quali i pronunciamenti dell'intelighentia sindacale più spinta (ma anche più sprovveduta, se la smentita è venuta secca e dura persino dai cementatori dell'Unità proletaria).

Cosa può capitare se la Ferrari (e magari la Nazionale di calcio) vincessero il campionato del mondo? Forse non è astratta domanda da qualunquismo spicciolo, ma ipotesi persino di costume. Ferrari '74 come Bartali '48? Potrebbe essere un'idea. E una speranza...

Marcello Sabbatini



urlavano i venditori delle ultime notizie. E il sottotitolo del redattore capo Ennio Cencelli, l'intuitivo azzardatore dello scoop giornalistico, chiariva: « **Mezz'ora di vantaggio su Bobet, la maglia gialla è sua** ». Sembrò che di nuovo qualcosa si fermasse. Un attimo di altrettanta emozione. Un senso quasi di liberazione, anche se poteva apparire persino disacrante, di fronte al dramma che continuava altrove. Ma il Tour era nel sangue di tutti, le cronache del radiocronista Mario Ferretti trovavano capannelli puntuali alla radio, meno forse quel giorno, quel 14 luglio, quando le emozioni erano state ben diverse. Ma l'urlo degli strilloni del Corriere sportivo aveva ormai superato quello dei colleghi con i quotidiani delle notizie politiche. Ricordo che saltammo

dell'emozione del risultato di Bartali, un intero Paese potesse sdrammatizzare il pericolo di un confronto persino rivoluzionario, non poteva andare a genio ai soloni del politicantismo, di allora come di oggi. Perciò il Bartali Salvatore della Patria alle Soglie della Rivoluzione, preferì farlo dimenticare persino Scelba, che si ascrisse molto del merito tranquillante con la severità di reazione della sua Polizia.

Però quella sera c'ero a Roma. E ricordo come adesso, ragazzi che gettavano via i sampietrini già presi in mano per lanciaarli contro una vetrina, un rivale politico, un poliziotto, strofinarsi le mani impolverate contro i pantaloni e tirar fuori i ventini per acquistare il « giornale di Bartali ».

L'ultima Ferrari

di Gary Wright

Che cosa diventa una gara automobilistica quando i piloti sono manichini comandati a distanza?

Due personaggi del mondo automobilistico sono venuti alla ribalta dei problemi difficili del Paese nelle scorse settimane. Entrambi sono apparsi simboli persino addirittura di un riscatto da certe esasperazioni e storture del contestato momento politico. ENZO FERRARI sentì ventilare per la sua azienda la delirante proposta di una conversione industriale (dopo la crisi strumentalizzata contro le vetture super GT) a produzione di macchine agricole; GIUSEPPE LURAGHI, l'inimitabile dirigente di Stato che fece il miracolo dell'Alfa Romeo, è stato vittima di una vera congiura politica che lo ha visto allontanato dal suo posto di responsabilità, solo perché aveva osato negare il suo avallo a demagogiche ristrutturazioni dei programmi aziendali Alfa. Due uomini, una realtà. Quella di vera capacità che tanto manca a certi personaggi che detengono leve ben più importanti del potere. Di FERRARI, che si ribellò alla dissacrante proposta contro il suo impegno cinquantennale di lavoro e di passione con un efficace « No, non

Pubblichiamo, per gentile concessione dell'autore e dell'editore, la prima parte del libro « L'ultima Ferrari » di Gary Wright, che apparve nel 1965, nella serie « Urania » dell'Editore Mondadori.

La Testarda Ruggente

Trovarono il posto per fermare il camion nel recinto e con mille attenzioni scaricarono dal rimorchio il vecchio bolide mandato. Ross e Gray lo spinsero verso il cancello della pista, e Ken portò il pullmino VW dietro lo sbarramento protettivo di balle di paglia. Il rombo rabbioso delle macchine in corsa caratterizzava l'atmosfera febbrile della giornata. Motori, macchine, gara.

Velocità.

Due ispettori di gara esaminano sogghignando la macchina. Ross e Gray rimasero immobili come due statue. « Sembrano due vecchi depravati che assistono a una zuffa tra ragazzi » pensò Ross.

Alla fine vennero ammessi nella pista, e cominciarono a spingere il rosso bolide sul lungo nastro d'asfalto. Accanto saettavano macchine più affusolate e più scintillanti. E tra le grida d'entusiasmo della folla giunsero subito dopo i commenti al loro indirizzo.

— Che diavolo è quella?

— Ma è una Ferrari! Una antiquatissima Ferrari!

— Mio Dio! E vogliono farla correre?

— Devono averla presa in prestito dal Museo Italiano di Antichità!

Non si presero il disturbo di girare la testa per osservare quelli che avevano parlato. Due uomini logori che spingevano una macchina logora. Erano gli identici commenti sentiti in altri luoghi. Molte volte. Troppe volte.

Si fermarono di fronte al loro box, e Gray si appoggiò al tetto della macchina per riprendere fiato. Ken aveva portato il piccolo pullman dietro lo sbarramento che divideva il box dalla pista e aveva già sollevato l'antenna. Aprì la portiera e si girò verso i compagni fregandosi le mani sui fianchi.

— Possiamo andare? Ho già avuto via libera su tutti i circuiti elettrici.

Gray si piegò sul motore mentre Ross controllava le gomme e il carburatore. Ken rimase appoggiato allo sbarramento.

— Tutto a posto?

Gray lasciò ricadere il cofano e fissò i ganci di sicurezza.

— Puoi accendere. Niente di più grave delle altre volte. Hai detto di avere valvolette e aggeggi già pronti?

— Non c'è nessuna valvoletta, lo sai benissimo.

Ken risalì furente nel piccolo pullman, e Gray sorrise.

— Nervoso, oggi, il ragazzo.

Ross infilò un braccio nell'abitacolo della macchina e girò un pulsante.

— Gli stiamo facendo perdere preziosi minuti di prova — disse. — Non posso biasimarlo. Prende sempre alla lettera quello che diciamo.

Si scambiarono una rapida occhiata, poi Ross girò la testa verso il pullman. Attraverso la portiera posteriore, Ken s'intravedeva appena. Ross fece un cenno, e Ken girò alcuni pulsanti.

Il motore della Ferrari vibrò, emise un brontolio e si accese. Ross agitò una mano, e il rumore divenne più acuto e regolare. Gray riaprì il cofano e si piegò sul motore rombante. Dopo una rapida messa a punto di tre carburatori, fece un cenno affermativo a se stesso. Ross sollevò una mano stretta a pugno e la girò nell'aria. Il rombo divenne assordante, e dai box vicini diverse persone volsero la testa verso di loro. Gray si sollevò e sorrise. Ross si girò verso Ken e con le due mani fece il movimento di una sterzata.

Nell'abitacolo, l'impassibile manichino ripeté i movimenti di Ross. Ross allungò il braccio stringendo la mano a pugno di fronte a sé. E il manichino rifece l'identico movimento afferrando la leva del cambio. Gli ingranaggi lanciarono un suono stridulo. Ross corrugò la fronte lanciò un'occhiata a Gray. Lo vide scu-

tere la testa e richiudere il cofano. Allora Ross sollevò il braccio e fece un movimento come per dare un colpo di frusta. La macchina fece un balzo in avanti e si fermò di scatto.

— Se non altro, sa fermarsi — borbottò Gray.

Un arcigno ispettore di gara avanzò verso il piccolo pullman e scavalcò la barriera. Li fissò un istante, poi girò gli occhi verso la macchina e alla fine posò lo sguardo sul blocco per note che stringeva nella mano.

— Sono Crandall, ispettore ai box. Vorrei controllare i vostri freni.

Ross girò la testa verso Ken e fece un nuovo cenno della mano, secco.

La coupé percorse rombando un tratto di pista e si fermò. Il fumo delle gomme venne disperso dal vento. Crandall tornò a consultare il blocco che stringeva nella mano.

— Siete Ross Eliot?

Ross fece un cenno affermativo. Crandall lo fissò per un attimo, poi abbassò nuovamente lo sguardo sui fogli.

Ross sollevò una mano, e la Ferrari li travolse con una valanga di suoni. La macchina percorse la corsia di fronte ai box e balzò nella pista come un demone scatenato. Dietro, lasciò una onda di teste che si sporgevano e di mormorii. Ross e Gray rimasero a fissare il bolide corrugando la fronte. Gli ingranaggi avevano lanciato ancora una volta il suono stridente. Crandall aveva ancora la bocca aperta. Ross lo lasciò al suo blocco per note e si girò verso Gray.

— Il solito maledetto difetto. Gray si strinse nelle spalle.

— Be', non si tratta della frizione. Te lo posso assicurare.

Ross scavalcò la barriera e salì sul pullman passando dalla porta laterale.

Ken stava seduto di fronte al tavolo degli apparecchi. Le mani si muovevano rapide sui pulsanti, e gli occhi non abbandonavano un istante il grande schermo TV.

Ross rimase a osservare la strada che avanzava dalle profondità dello schermo per sparire sotto il muso appuntito del bolide. Dall'apparecchio non giungeva alcun suono. Si sentiva soltanto il rombo delle macchine che passavano davanti ai box, ma erano rumori estranei all'azione che si svolgeva sullo schermo. Ross pensò per la centesima volta che quello sembrava più uno spettacolo cinematografico che non una corsa reale... e che oltre tutto non era neppure un buon spettacolo.

Una curva si svolse sotto il muso della Ferrari. Ken cambiò, e Ross corrugò la fronte.

— Non ha risposto.

— Lo so — disse Ken — si è accesa la lucce rossa, ma è stato solo un attimo. Guarda.

Le dita danzarono sul quadro, e la proiezione vibrò leggermente nell'attimo in cui la macchina cambiava. Una lampada rossa si accese.

— Non potresti controllare meglio i giri?

— Ho tentato — disse Ken scuotendo la testa. — Ma sai perfettamente che...

— Lo so. Un congegno elettrico è molto diverso da una mano.

Si avviò dietro ai box, con le mani in tasca, pensando a Ken e a Gray. E a se stesso.

Erano molto affiatati. Un giovane e due vecchi mangiatori di fuoco. Ken poteva sprigionare la sua fiamma attraverso gli apparecchi, all'interno del piccolo pullman. Poteva farlo con tale perizia e passione da permettere al motore della vecchia Ferrari di cantare le note più alte e condurre una gara nel modo più de-

COS'È UN'AUTORADIO OGGI?

Sono ormai decenni che l'autoradio esiste, compagna piacevole, rasserenante e distensiva dell'uomo che viaggia. Viene naturale domandarsi: cos'è l'autoradio, oggi?

Cerchiamo di definirla, questa autoradio moderna: di delinearne i connotati, di distinguere la più adatta, la più attuale, nell'insieme numeroso di tutte quelle che sono presenti sul mercato.

E' moderna l'autoradio che si inserisce perfettamente nella vettura alla quale è destinata, e che nelle condizioni d'uso più frequentemente ricorrenti offre quei vantaggi di facilità d'impiego, buon ascolto, efficienza tecnica che ogni automobilista s'aspetta giustamente di ricevere da un apparecchio radio-ricevente progettato per l'automobile. Gli elementi ora esposti non sono però i soli che devono essere presi in considerazione. C'è anche un elemento prezzo, che gioca il suo ruolo, e può essere determinante per assegnare questa specie di « OSCAR » dell'autoradio che costituisce la risposta al nostro interrogativo.

Dopo anni di mirabolanti progressi tecnologici, che hanno avuto estesa manifestazione anche in campo elettrotecnico ed elettronico (si pensi soltanto alla varietà ed alla perfezione raggiunta nella registrazione e nella riproduzione del suono, alle mirabili dell'Alta Fedeltà, della stereofonia; alle trasmissioni via satellite, agli elaboratori elettronici, alla TV a colori) dopo anni di tanti straordinari progressi, dicevamo, non è difficile fare — in assoluto — degli eccellenti apparecchi radio per automobili. Il difficile è farli a prezzi ottimali; a prezzi cioè che non spaventino ed allontanino l'automobilista. C'è un'industria che è riuscita in questo difficile intento. E' la D.F.O. di Barco (Reggio Emilia) che fabbrica le autoradio giranastri Mirage.

Di queste autoradio si dice che sono « senza una lira in più »: cioè costano somme giuste, contenute, decisamente inferiori ai prezzi praticati da altre marche. Qualche esempio concreto è la migliore dimostrazione: un'autoradio giranastri Mirage MG/2 con due altoparlanti costa al pubblico soltanto 70.000 lire. Lo stesso modello, con le onde lunghe utili per ricevere Radio Monte Carlo costa 75.000 lire. Il modello stereo Mirage S4 L. 115.000.

A questa contenutezza di prezzi la Mirage arriva senza rinunciare alla qualità. Questo è molto importante, evidentemente. Come dicevamo, le Mirage sono autoradio *senza una lira in più*, ma non per questo hanno *qualità in meno*.

Ad un risultato così brillante la Mirage è arrivata perché ha creato una struttura tecnica produttiva e commerciale impostata sull'agibilità, sull'efficienza, sulla semplicità. L'eliminazione di pesanti burocrazie aziendali, la razionalizzazione e l'automatizzazione dei processi produttivi si risolvono in costi assai ridotti e quindi in vantaggi di prezzo per gli acquirenti. Questo è molto importante soprattutto in una situazione, come quella attuale, in cui l'automobilista è tormentato da continui pesantissimi aumenti.

Graditissima dunque una buona autoradio a prezzo *buono*; preziosa la Mirage, l'autoradio « senza una lira in più », prodotta dalla D.F.O. a prezzi competitivi con elevata raffinatezza tecnologica. Caratteristiche queste che hanno permesso alla Mirage di penetrare, oltre che in Italia, anche nei mercati dei paesi C.E.E., in concorrenza con le maggiori industrie europee e giapponesi.

Federico Lamberti

brucerò l'ultima Ferrari nel cortile di Maranello, andrò avanti con le mie corse, con le mie auto » **vi proponiamo lo stralcio di un racconto significativo americano che efficacemente simbolizza il significato del mito Ferrari, nella prima parte di una fantastoria che immagina la fine delle corse automobilistiche con l'uomo protagonista nell'abitacolo e ridotte a confronto di robot telemeccanici.**

Di GIUSEPPE LURAGHI vi proponiamo alcuni passi altrettanto significativi del suo libro « CAPI SI DIVENTA » di recentissima pubblicazione. E' un libro di impressioni, di ricordi della carriera di un dirigente arrivato dalla palestra pugilistica ai vertici imprenditoriali. E' un libro per far capire ai giovani il valore e l'irrinunciabilità di certi sacrifici, di certe scelte. E' un libro-guida, un libro-esempio. Dovrebbero leggerlo anche certi faciloni avanti negli anni e nella responsabilità addirittura della nazione.

coroso. Non di vincere. Era parecchio tempo che non tagliava il traguardo per prima. Tuttavia conquistava sempre posizioni sufficienti da permettersi il finanziamento per un'altra gara. Soltanto questo. Un'altra gara. Sempre una nuova gara.

Poi c'erano lui e Gray. Ormai erano troppo vecchi per fiammate violente. Però continuavano ad ardere. Due vecchi testardi. No, poteva anche dire tre. La sempre più vecchia Ferrari era perfettamente qualificata al titolo. Tre vecchi automi che si preparavano con fracasso a una corsa. Un vecchio Triumvirato ormai da tempo decaduto e che non aveva più ragione di esistere.

Ma questo era il modo in cui agivano i Vecchi Testardi, troppo pazzi per cedere, troppo rabbiosi per comprendere ragione. E' il momento in cui la fiamma, cessa la sua funzione. E ci si limita ad ardere.

Percorse lentamente il recinto dei box. Gli equipaggi lavoravano febbrilmente alla messa a punto degli ultimi istanti prima della corsa. Lafitte, Apache, Lotus, Volga, Porsche, IBM-GM, Abarth, Honda, Coventry, GE-Ford. C'erano anche alcuni indipendenti, con nomi di scuderia propri, ma possedevano macchine che non mostravano età, sia nell'aspetto che nel nome. Molte nuove vetture erano comparse dal 1982, anno in cui era stato deciso di bandire il « pilota uomo ». Alcune vecchie Case erano riuscite a sopravvivere, qualcuna era fallita in silenzio, altre no. Enzo Ferrari era uno di questi. Aveva ritirato tutte le sue macchine che era riuscito a trovare e aveva trasformato fabbrica e vetture in una gran nuvola di fumo che si era alzata alta sopra il cielo di Modena.

« Nessuna delle mie macchine subirà questa vergogna » aveva proclamato. Ma una vettura era rimasta. Quella di Ross, dato che Ross era stato pilota ufficiale della Ferrari, e che in quei giorni agitati era riuscito a nascondere una delle macchine. Ora però cominciava a sentire una punta di rammarico. E di vergogna.

Si aprì a forza un varco per raggiungere la barriera che se-

parava dalla pista. Passò una Honda con un frastuono tale da accucciare tremanti tutti i cani per un raggio di chilometri e chilometri. Diminui alla curva Uno, si sentì l'urlo del passaggio alla marcia più bassa, poi riprese il canto normale, in allontanamento. Nell'eco del frastuono la folla sollevò mormorii di commento. Una Lotus, simile a un lucente proiettile verde, comparve alla curva. Dietro venivano due Ford e una Volga con i servo-manichini aggrappati rabbiosamente al cambio. Un'altra Lotus sorpassò una Coventry. La Coven aveva affrontato la curva larga, e la Lotus, passando all'interno, era uscita sul rettilineo per prima. Si levarono grida d'entusiasmo, e qualche spettatore piegò il braccio in segno di scherno all'indirizzo della Coven. La Lotus era la grande favorita. La macchina da battere, Ross sorrise tra sé. Non era sempre stato così. Esisteva un altro grosso nome... una volta.

La folla si agitò, poi si fece silenzio, e tutte le teste si girarono per fissare gli occhi in fondo al rettilineo, verso la curva Sud. Stavano arrivando i nuovi aspiranti alla corona della Lotus.

Avanzarono ruggendo in una stretta formazione a V. Non c'erano più di pochi centimetri tra loro, pure stavano marciando alla velocità di duecentoquaranta chilometri all'ora. Furono tre lampi bianchi che passarono di fronte a loro, che cambiarono simultaneamente, e che scomparvero dietro la curva Uno, lasciando sei strisce nere sull'asfalto della pista.

« Stupenda esibizione » pensò Ross. « E hanno anche a disposizione una pista per poterla effettuare ». Intorno a lui si levarono grida di lode e d'entusiasmo, e lui, improvvisamente, si sentì vecchio, vecchio e vuoto. No, non vuoto. Vecchio e furibondo. Vecchio perché lo era. Furibondo perché quei mostri affusolati, quelle IBM-GM, riuscivano a scaldare l'immaginazione e l'entusiasmo della folla.

L'IBM, più che una macchina all'altro capo di una trasmittente, era un veicolo con un pupazzo a bordo. Nei box dell'IBM gli apparecchi erano dei semplici monitor. L'automezzo si coman-

dava da solo. Macchine ed elettricità combinate per guidare, decidere e correre. Questa era la IBM-GM.

Il « bolide ultimo », così lo avevano chiamato. La macchina oltre gli errori dell'uomo. Gray, però, usava un altro nome per definirla.

Un vecchio gemito familiare salì nel cielo, un potente ruggito che riportò il sorriso sul suo volto corrucciato, e che costrinse la folla a girare la testa in una sola direzione. Eccolo! Quanti uomini e quante macchine avevano dovuto pagare il loro tributo alla sua voce?

Percorse il rettilineo come un fulmine e allargò per affrontare la curva. Nel cambio della marcia gli ingranaggi mandarono un suono stridente, e per un attimo slittarono. Poi la macchina riprese la sua corsa normale. Ma il sorriso scomparve dal volto di Ross. Era stato un pessimo cambio, con una frenata troppo lunga. Ken aveva manovrato in modo troppo nervoso.

Gli giunsero i commenti degli spettatori che gli stavano accanto.

— Ma era una Ferrari?

— Sì. C'è anche scritto sul programma. Ross Eliot!

— Stai scherzando.

— No! Guarda! Ross Eliot, proprietario.

— Che mi venga un colpo! Il vecchio Eliot Ruggente! Pensavo che fosse morto.

— Sarebbe stato meglio per lui, se può permettersi di correre soltanto con questi pezzi di antiquariato.

Ross si allontanò. Ormai aveva un solo pensiero. Tornarsene a casa, andare via da quel posto. Ormai non correvano più nel suo modo. Aveva avuto il suo momento di gloria, ma ormai era morto.

Percorse la strada lentamente, ascoltando il rombo delle macchine in corsa e quello che gli diceva la sua mente.

Una figura allampanata uscì dai box della Lotus, e Ross piegò la testa per far finta di non

CONTINUA ALLA PAGINA 12

averla notata. Una voce tagliente e beffarda lo fermò.

— Ehilà, Eliot!

Alzò la testa.

Aveva il volto squadrato, gli occhi leggermente cerchiati di rughe, i baffi ben curati e i capelli che gli scendevano sulla fronte. « Pomposo » lo chiamava la stampa.

Cercò di non badare alla piega arrogante in cui era atteggiata la bocca dell'altro.

— Salve, Stewart. Riesce a volare la Loti?

Era un vecchio modo di dire... ma anche lui era vecchio.

— Va piuttosto bene, come al solito. Vedo che fai sempre correre il vecchio Cavallino Rampante. Mi sembra che gli ingranni del cambio abbiano un suono brutto, non ti pare?

— Stavamo semplicemente rompendo le noci per colazione. Vieni a mangiare con noi. Ti farò assaggiare i gusci.

Si allontanò. Dio, cosa avrebbe dato per poter essere al volante di una Ferrari su una pista veloce contro una intera scuderia di Lotus. Cosa non avrebbe dato... Qualsiasi cosa in quel momento.

Mentre si avvicinava al box vide Ken uscire agitato dal pullman. Gray comparve alle sue spalle. Come lo videro, Ken fece un cenno della mano per richiamare la sua attenzione.

— L'ho imballata, Ross. Ho sbagliato la terza e sono uscito di pista sulle Curve Warren.

— Be', torna ai tuoi apparecchi e falla tornare al box. Gray e io daremo un'occhiata al motore. Potrà fare la corsa, vero?

Fissò Ken. Aveva l'espressione di chi si è preso una pallottola nel petto.

— Partirà... ma sul quadro ho visto accendersi tutte le luci rosse.

— Allora non ci resta che caricarla sul rimorchio. — S'interuppe e fissò il cielo grigio. Doveva accadere proprio quel giorno? Doveva essere proprio la volta in cui il Cavallino Rampante si rompeva l'ultima gamba? Guardò Ken.

— Accidenti! Piantala con quell'aria da beccamorto! Ci siamo trovati altre volte in mezzo a un cespuglio di spine.

— Già, ma non con la scatola del cambio ridotta a un colabrodo! Non sarebbe meglio farla rientrare e... portarla via?

Sembrava una sentenza di morte, pensò Ross. Si lasciò sfuggire un sospiro e fece un cenno affermativo, e subito si sentì percuotere da un brivido. Dio, era una sensazione terribile quella di sentirsi abbandona-

nati dalla fortuna, di essere fuori tempo e fuori posto.

Non era un danno grave. Il paraurti era ammaccato come molti altri. Una nuova ventola non avrebbe provocato mutamenti. La convergenza delle ruote era perfetta. Lo sterzo non aveva subito danni. E la pompa dell'olio era intatta. Insomma, era ancora una macchina pronta a difendersi.

Ma non quel giorno. E non ci sarebbe più stata « un'altra corsa ».

La pioggia cominciò a battere sul tetto del VW. Ross terminò i controlli, poi si lasciò andare contro la spalliera del sedile, fissando Ken.

— Questo è l'ultimo atto, ragazzo mio. Non avrò neppure da pagarti quello che ti devo.

Ken scosse la testa e girò lo sguardo verso il bolide lucente di pioggia.

— Tutto per un maledetto, stupido, dannato comando elettrico!

Gray fece una smorfia e si fece saltare il cacciavite da una mano all'altra.

— Una semplice elettrocalamita che non costruiscono più.

— Se soltanto potessimo sostituirla...

— E' inutile sognare, ragazzo — disse Gray. — In tutta la città non riusciresti a trovare quel congegno a ventiquattro volts.

Una figura allampanata comparve nella pioggia e si fermò di fronte alla portiera laterale aperta del piccolo pullman.

— Be', vi sono piaciute le noci? — domandò.

Ross alzò la testa. E riuscì a sorridere.

— L'elettrocalamita del cambio.

— Brutto guaio. Non è più come ai vecchi tempi, vero? Vi dichiarate defunti?

— Sì, siamo morti. Ma ce n'è voluto del tempo per ammazzarci, non ti pare?

— E' un vero peccato. Non potete far niente? Voglio dire, i cambi sono maledetti congegni che si possono però riparare.

— Per noi è un guasto più che sufficiente.

Rimasero un attimo ad ascoltare gli altoparlanti che chiamavano alla partenza le macchine di cilindrata inferiore. Nei box si sollevò il frastuono dei motori. Poi Stewart riprese a parlare.

— Uno scherzo del maledetto destino, vero? Non credo che

sia possibile associarci. Noi abbiamo dei servo-piloti che...

— Piantala — tagliò corto Gray, però aveva perso il suo tono di voce normale. — Noi possediamo una « macchina », non uno dei vostri giocattoli animati. Non potremmo trasformarla in un intero mese di lavoro, e lo sai benissimo.

Stewart scoppiò a ridere.

— Hai ragione. Ma cosa vuoi farci se le cose vanno così? Voglio dire, tu ormai hai già avuto il tuo momento di gloria, vero?

Prima di rispondere, Ross lo fissò a lungo.

— Stewart, mi sono chiesto spesso perché mai parli sempre facendo domande — disse con calma. — E mi chiedo se per caso non sia perché desideri una risposta affermativa. Be', questa volta ti do ragione. Sì, abbiamo avuto il nostro momento di gloria. E' accaduto in giorni di cui sai molto poco. In quel periodo, Stewart, erano gli uomini che comandavano le macchine.

Stewart arrossì.

— I tempi cambiano, Ruggente. La corsa è...

— Oggi la corsa è roba da ragazzini. Un divertimento. Una specie di gioco nato dai trenini elettrici e Dio sa da cos'altro. Tu ne sei fiero, vero, Stewart? Tu hai fatto sentire la tua voce quando si è discusso di bandire i piloti. Hai urlato e ragliato nelle orecchie di chi poteva decidere. Perché? Qual è il motivo che ha spinto te e gli altri a volere una cosa simile?

Stewart rimase un attimo in silenzio.

— Be', mi sembra ovvio, non ti pare? — disse alla fine. — Troppi uomini morivano inutilmente! Bruciavano in mezzo ai rottami delle loro macchine. Erano morti stupide. Quale altra ragione poteva esserci?

Ross girò lo sguardo a osservare la pioggia, e sorrise.

— Ricordo un giovane con una nuova patente di pilota e una macchina nuova. Ricordo gli innumerevoli errori che commetteva in tutte le corse a cui partecipava. Strano, mi hanno detto che è un asso sulle piste delle piccole automobili elettriche. — Tornò a fissare Stewart.

— Mi domando cosa gli mancasse da non poter partecipare a una vera corsa di macchine. Mi chiedo se veramente sentiva di dover proteggere la vita dei suoi compagni. Sono soltanto considerazioni, non prendertela. Personalmente sono felice. Se non fosse stato per te, e per gli altri come te... forse oggi sarei morto. Ti devo ringraziare.

Stewart s'irrigidì. E la sua voce divenne tagliente.

— Certo. Penso che abbiamo salvato parecchie vite umane.

— Salvate, Stewart? O distrutte?

— Io... non capisco cosa vuoi dire.

— Lo immaginavo — rispose Ross con amarezza. — Ora vattene, Stewart. Corri a giocare con le tue macchinette. Sono stanco di essere salvato.

La bocca di Stewart si irrigidì in un gelido sorriso.

— Peccato che tu non abbia potuto continuare a correre, Eliot. Avresti potuto morire da eroe, anziché diventare il patetico vecchio che sei ora.

Ross fece un cenno affermativo.

— Verissimo. Però forse oggi torno a guidare.

— Fallo pure! Dimostra a te stesso di essere un perfetto imbecille!

Stewart si girò e fece alcuni passi sotto la pioggia, poi si fermò.

— Sei stato un gran pilota, Eliot. Peccato che la folla non si ricordi di te.

Si allontanò, e per alcuni istanti nessuno disse una parola. La pioggia batteva sul tetto del piccolo pullman, e Ross rimase con gli occhi fissi sulla macchina da corsa immobile e abbandonata. « Cosa poteva essere? » pensò. Cos'era il legame che univa un uomo al rombo di una macchina fino a farlo diventare un'entità unica con il bolide stesso? Il bolide che aveva di fronte agli occhi. Un piccolo missile affusolato con lo stemma di un cavallino nero. La macchina con cui aveva vissuto e con cui aveva corso per anni. La macchina che era ormai quasi diventata una leggenda.

La Ferrari.

Undici anni di risate e di ridicolo non erano riusciti a segnare la sua fine. Neppure l'accento di una disfatta. Fino a quel giorno. Il giorno in cui non sarebbe neppure riuscita a partire. Era finita. La Ferrari aveva cessato di correre...

E ora?

Un posto al museo di Watkins Glen? La macchina, lucidata e messa in mostra su invisibili sostegni, con tutti i suoi segni e le sue cicatrici, stupenda. Lui e Gray, lucidati e sorretti da pali invisibili, con tutti i loro segni e le loro cicatrici mostruosi. Sul cartello avrebbero scritto:

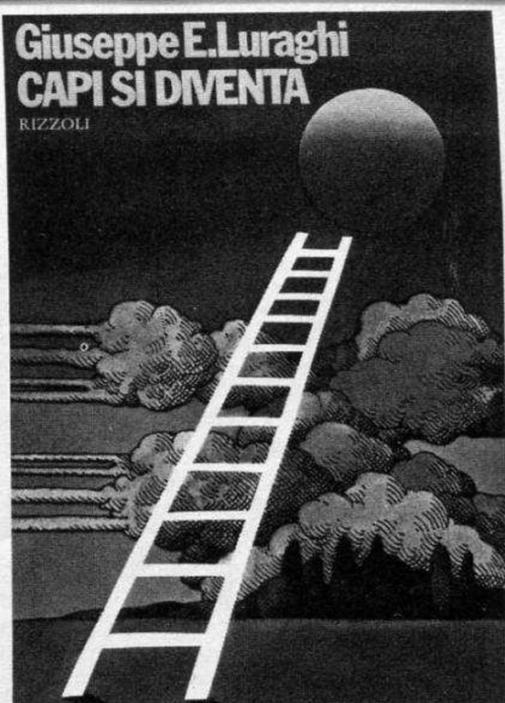
« Ultima Ferrari. Ultimo pilota e ultimo meccanico.

1981 Ferrari GTS 400; 5 litri, V-10, 615 bhp, 350 kmh.

« Ross Eliot "Ruggente". Campione del mondo, 1980, 1981.

« Gray Willard. Meccanico e Vecchio Testardo »...

**Giuseppe Luraghi con Clay Regazzoni
in conversazione ai box.
L'ex-presidente Alfa seguiva, da autentico appassionato
le corse automobilistiche e la sua presenza era stimolo
per tutti a dare il meglio di sé, dai piloti ai meccanici**



La copertina, disegnata da John Alcorn, del libro di Giuseppe Luraghi, « Capi si diventa », edito da Rizzoli e in vendita al prezzo di L. 3.700, dal quale abbiamo tratto alcuni dei passi più significativi

Un «come» per i giovani

Prima digressione: pugni

... Naturalmente non il solo pugilato può costituire lo sport adatto per stimolare il coraggio, per educare il carattere e prepararlo alle difficoltà della vita: ogni sport agonistico in cui la volontà venga duramente impegnata può essere valido allo scopo, soprattutto se richiede il superamento di qualche rischio. Per rimanere alle esperienze di cui posso personalmente testimoniare, considero ad esempio molto utile l'alpinismo, che alla bellezza dell'esercizio fisico e dell'ambiente nel quale viene praticato, aggiunge un esercizio continuo di coraggio, di capacità di soffrire, di lealtà e di solidarietà coi compagni di cordata.

Sulla capacità di soffrire insisto in modo particolare, perché il sacrificio costituisce uno stimolo indispensabile a perfezionarsi. Esso impone una lotta anche con se stessi per non darsi per vinti, e poiché di sacrifici la vita è piena, l'esercizio costituisce una dura ginnastica che educa al raggiungimento dei migliori risultati.

Il discorso potrebbe essere ampliato addirittura alle specie viventi: evolvono quelle che si impongono nuove necessità e nuovi difficili traguardi, quindi continue difficoltà da superare: Adamo è stato il primo eroe perché rinunciando al comodo paradiso terrestre per mangiarsi l'illusorio pomo della sapienza, ha dato inizio alla necessità per l'uomo di conquistarsi con le proprie forze, soffrendo, le lunghe, faticosissime tappe della vita vissuta per superare se stesso...

Le bucce di pomodoro e il Duce

... Così fu organizzata un'udienza ufficiale a palazzo Venezia.

Io avevo una voglia matta di conoscere l'uomo, di sentirlo parlare fuori dei suoi discorsi teatrali. Mi ero proposto di cogliere la preziosa occasione per ampliare il tema dell'incontro, sul quale mi sentivo sicuro, cercando di rivolgergli delle domande estemporanee per provocare qualche digressione; non sapevo proprio cosa ci fosse dietro quella facciata di palazzo Venezia, tanto fotografata per le adunate oceaniche...

... Ci introdussero in una anticamera, e un segretario assai serio ci informò minutamente del cerimoniale: quando il duce ci avrebbe chiamati a udienza — certamente all'ora esatta, come d'abitudine — noi avremmo dovuto attraversare di corsa la lunga sala del Gran Consiglio, per poi fermarci davanti alla porta della sala del mappamondo. All'apertura di questa fatidica porta che sarebbe avvenuta subito dopo, dovevamo dirigerci a passo spedito ma non più di corsa, verso il tavolo in fondo, dove Mussolini ci avrebbe ricevuti in piedi: infine avremmo dovuto salutarlo romanamente e aspettare in silenzio che ci rivolgesse la parola.

Il prefetto, piccolo e obeso, era in un terribile stato di agitazione, forse per via della prevista corsa di avvicinamento e perché — diceva — qualsiasi involontario inconveniente avrebbe potuto costargli il posto, ed era anche lui padre di famiglia: forse incapace di leggere un tanto d'ironia nei nostri occhi, sapendoci non molto ossequienti, continuava a ripeterci le più pressanti raccomandazioni di ascoltare il duce con deferenza, e di rispondere spediti e precisi alle sue domande, perché così voleva il protocollo.

Infine il momento fatale arrivò: tutto si svolse esattamente come era stato prescritto e previsto. Dopo la corsetta attraverso la grande sala — che costò a sua eccellenza un fiatone preoccupante, ma davvero mi sembrò di vederlo volare per non attardarsi — i due battenti della porta magica vennero spalancati dai famosi lacchè settecenteschi: il duce ci apparve in piedi dietro la sua tavola là in fondo alla sala col domato mappamondo a lato in divisa di caporale della milizia.

Intanto che ci avvicinavamo a lunghi passi marziali, io gli guardavo i piedi o meglio gli stivali, perché mi ero accorto che stava calpestando un mucchio di giornali sparsi sul pavimento; prima del nostro arrivo alla distanza prescritta, egli ebbe il tempo di buttarne a terra qualche altro. Vidi poi che sulla tavola ne aveva ancora molti, con parecchi segni di matita rossa e blu. Non mi ero mai immaginato che la ossequiente stampa del regime facesse una tal fine sotto i piedi del suo ispiratore.

Dopo il saluto ci fermammo: il silenzio era totale, rotto solo dal fiatone prefettizio. Mussolini ci piantò addosso i suoi occhi scuri vivacissimi e ci fece perentoriamente cenno di avvicinarci.

Il silenzio era sempre completo, e si prolungava in modo preoccupante. Allora il prefetto, dimentico delle sue straripetute raccomandazioni, credette di dover ansimare un discorsetto di presentazione. Mussolini lo fermò seccamente con un gesto della mano, prese un foglio che teneva sul tavolo e lesse lentamente i nomi dell'avvocato

e il mio, puntando i suoi occhi pungenti nei nostri. Poi si rivolse al presidente e gli comandò: « Parlate! ».

Il presidente, ossequioso alle raccomandazioni ricevute, sciorinò rapidamente il breve discorso d'introduzione che si era preparato a mente, poi invitò me a fornire gli elementi tecnici della faccenda. Mussolini ascoltò attentamente, e a quanto sembrava con interesse, questa storia di bucce di pomodoro. Abbandonò quasi di colpo, come se uscisse da un fantoccio, il tono distaccato e militaresco e fece delle domande assai ragionevoli sui nostri progetti, sui mezzi da impiegare, sui calcoli che avevamo fatto, sui tempi di realizzazione. Gli fece evidentemente piacere l'affermazione che noi non domandavamo altro aiuto oltre quello di poter raccogliere, pagandole, le bucce altrimenti sciupate; volle l'assicurazione che si potesse affermare che l'utilizzazione di questo prodotto della terra italiana era del tutto originale.

Naturalmente gli venne a proposito di lodare e incoraggiare gli studi e le nuove ricerche, e si disse d'accordo con Edison che ormai le scoperte sono il frutto per la metà di « inspiration » e per l'altra metà di « transpiration ». Io ricordavo di aver letto che veramente Edison parlando del genio, aveva affermato che per un decimo esso è ispirazione, e per nove decimi è traspirazione, così sotto gli occhi atterriti del prefetto mi permisi di rettificare in tale modo la citazione. Mussolini si fermò, poi senza risentimento, ma deciso, affermò « i nove decimi sono troppi; se Edison ha detto così, ha esagerato nel dare valore al sudore ».

Inaspettatamente, vista la precedente messa in scena protocollare, il colloquio andò sempre più distendendosi, e in modo del tutto non ufficiale si venne a parlare della crescente applicazione dei materiali plastici, che allora costituivano una grande novità. Poco tempo prima su una rivista specializzata americana avevo letto di numerose applicazioni di prodotti sintetici nel campo aeronautico, anche per la produzione di parti importanti nella struttura di piccoli apparecchi turistici. Mussolini rizzò il busto un'altra volta e affermò perentoriamente « applicazioni del genere non mi risultano, e non credo che siano possibili in costruzioni tanto delicate ». Il tono non ammetteva replica. Ma rientrato a Milano, rintracciai la rivista assai documentata con elementi tecnici, disegni e fotografie di pratiche realizzazioni, e gliela spedii. Naturalmente, non ricevetti alcuna risposta.

Evidentemente le bucce di pomodoro gli avevano colpito la fantasia e aperto la fiducia e l'umore era propizio, perché Mussolini riprese a parlare e si lasciò andare a una serie di amare considerazioni, che allora mi parve assai strano che venissero da lui confidate a sconosciuti quali noi eravamo. Soltanto più tardi mi resi conto del vero significato di questo stato d'animo e di questo atteggiamento. La guerra di Grecia incominciava a rivelarsi una brutta e improvvisata avventura, anche se naturalmente la propaganda ufficiale prospettava le cose in modo ben diverso. Mussolini si scagliò duramente contro l'imperizia e la leggerezza dei generali e avanzò addirittura il dubbio che si dovesse sospettare qualche sabotaggio. Egli non era stato informato dalla reale consistenza delle forze del nemico: « Sono generali da uniforme per le riviste, avidi di medaglie non meritate: quando poi c'è la guerra tutto diventa difficile e la colpa è sempre degli altri ». Ma lui, a se stesso, Mussolini non riconosceva alcuna colpa...

Spagna

...Quando stavo ormai impossessandomi delle nuove funzioni, un giorno l'ingegnere mi fece press'a poco questo discorso: « La società ha bisogno di mandare un giovane dirigente al gruppo spagnolo. Come sa laggiù si devono rinnovare alcune fabbriche. Il passo può permetterle un'esperienza preziosa e una rapida carriera ed io non voglio farle perdere questa possibilità. Non si faccia scrupoli per me; la strada che abbiamo davanti è lunga e sono sicuro di incontrarla nuovamente ».

Mia moglie fu d'accordo. Avevo 26 anni, e dopo Renzo e Liliana era nata Chiara: essa imparò a camminare a Barcellona.

Capitammo in Spagna in un momento cruciale, sia per la storia del paese, dove andava maturando la situazione che doveva sfociare nella tremenda guerra civile, sia per l'ambiente di lavoro nel quale dovevo iniziare un'altra volta la mia attività, ambiente che si trovava sottoposto a radicali cambiamenti ai vertici direttivi...

...Ma non è di tutto ciò che devo parlare in questo racconto, e neppure voglio farla lunga con una noiosa descrizione delle esperienze di lavoro; così salterò a piè pari fino all'epilogo. Un epilogo che rischia di essere tragico, e che drammaticamente incalzante quale è stato, mi porta a ricordare fatti ed esperienze fuori dell'usuale...

...L'ammiraglio Goiran stava in piedi, nella sua divisa bianca, conornato da ufficiali, sotto una gran tenda tesa su un lungo tappeto rosso. Col suo portamento, le folte basette, una fascia nera alla pirata sull'occhio perso in combattimento, il petto coperto da decorazioni, mi parve una figura uscita da una vecchia stampa. Mi ricevette con militaresco distacco, lesse la lettera ministeriale che gli portavo e che evidentemente non gli piacque: mi domandò cosa volevo fare. Gli esposi le ragioni del mio viaggio e domandai il suo aiuto per poter sbarcare. Egli si rigirò un po' il foglio tra le mani, mi fissò dritto in faccia con l'unico occhio veggente e senza tante perifrasi commentò: « Lei è matto ». Gli dissi che ero già stato a Barcellona in momenti peggiori, che le cose non erano così difficili come raccontavano i giornali italiani, e che io conoscevo perfettamente uomini e cose. Forse

convinto o forse semplicemente per togliermi di mezzo, cambiò parere: dopo avermi fatto firmare una dichiarazione con la quale mi assumevo tutte le responsabilità dell'iniziativa, ottenni di poter essere portato l'indomani mattina prestissimo in un punto della costa da me indicato, a mezzo di un canotto dell'incrociatore. Concordammo che lo stesso canotto — o un altro simile di una diversa nave se il da Giussano avesse dovuto andarsene — mi avrebbe ripreso al medesimo posto tre giorni dopo, alla stessa ora.

Cenai con gli ufficiali, meravigliandomi di non sentirli parlare d'altro che di ruoli, di avanzamenti, di aspettative: pareva che ognuno avesse dei diritti non rispettati per la propria carriera fatta di continue attese, e solo ragioni di lamentela. Considerate le circostanze, e certo sotto l'influenza della mia ansia, tutto questo mi pareva stonato e terribilmente meschino: in quel guscio d'acciaio navigava una burocrazia in elegante uniforme bianca, ben lontana dall'immagine che mi ero formata degli avventurosi uomini di mare...

...Lontano, sullo sfondo nero del cielo, si indovinava la cupa roccia col forte del Montjuich; sotto, dai moli del porto venivano ogni tanto il crepitio di raffiche ed urli attenuati dalla lontananza. Attraccati alla diga foranea si distingueva la mole nera dei due vecchi transatlantici Argentina e Uruguay, in disarmo da molti anni ed utilizzati per l'occasione come prigionie politiche. Le raffiche notturne provenivano soprattutto da quella parte, e purtroppo non c'erano dubbi sul loro significato. Una attesa misteriosa e angosciata era sospesa nell'aria...

...A valutare ora le cose dopo tanti anni e tanti avvenimenti, devo giungere alla conclusione che si trattava di eccessiva sicumera con-finante con l'incoscienza; ma questo giudizio è bacato dalla saggezza, frutto ahimé degli anni e dell'esperienza. La saggezza che annulla nel calcolo gli impulsi e chiama pazzia le cose fuori del normale; la saggezza, smorta virtù che i vecchi lodano per consolare se stessi delle inevitabili rinunce.

Come prestabilito, il canotto dell'Alberto da Giussano, procedendo silenziosamente, mi sbarcò appena fuori del porto, nelle vicinanze del molo di dove fino a pochi mesi prima partivano gli idrovolanti, compresi quelli della linea italiana; io conoscevo bene il posto perché a volta vi avevo portato i miei bambini a fare la passeggiata domenicale. Albeggiava, e il luogo era deserto. Camminai rapidamente lungo il molo dove lontano si vedeva solo un miliziano di guardia che stranamente non fece alcun caso al mio arrivo.

Poiché ufficialmente dovevo far capo al consolato svizzero che tutt'ora esercitava le sue funzioni in Catalogna, e poiché la mia missione non costituiva un atto di inimicizia, ma al contrario poteva risultare utile anche al movimento popolare, e poiché infine avrei dovuto occuparmi di cose e di persone estranee a qualsiasi complotto politico, io ripetevo continuamente a me stesso che dovevo evitare quanto più possibile alla missione il marchio della clandestinità, e dovevo tentare perciò di rivolgermi ad un comando responsabile, nella speranza che ormai se ne fosse costituito uno: così decisi di entrare in una piccola costruzione a vetri situata a metà del molo, dove pensavo di trovare appunto quanto cercavo...

Morte del Quijote

...Dopo alcuni mesi andai a Siviglia per riorganizzare il lavoro dei centri dell'azienda che riprendevano la loro attività, man mano che gli eserciti franchisti risalivano dal Sud occupando il territorio, e la disperata resistenza popolare si sfaldava nell'indifferenza quasi completa del cosiddetto mondo libero.

Così venivano poste le premesse della successiva prepotenza hitleriana, e si rafforzavano le illusioni di Mussolini. Franco doveva poi ripagare l'uno e l'altro dei preziosi aiuti che gli avevano forniti, con la più dittatoriale ingratitudine. E il crudele bagno di sangue non insegnò nulla a nessuno: il sopruso e l'oscurantismo ripresero come prima. Nell'attesa di nuovi urti che inevitabilmente si verificheranno.

In me l'entusiasmo per la magnifica Spagna era malamente finito: le delusioni avevano fatto franare le più belle speranze. Avevo assistito a un nuovo episodio dell'epopea del Quijote e avevo toccato con mano ancora una volta, come il baccelliere, con l'aiuto dei curati, dei barbieri e dei duchi, ricorrendo a volgare imbroglio, aveva potuto disarcionare il più generoso cavaliere di tutti i tempi sceso in campo con la celata di cartone contro le ingiustizie e le prepotenze, per vendicare i torti inflitti ai deboli e ai diseredati, per rialzare il valore della vita magnificando, a tutto suo rischio, il cuore e la fantasia.

E toccai con mano quanto terribilmente forte, radicato e trionfante sia nel mondo l'antichisciottismo: tanto forte e tanto subdolo da indurre lo stesso apostolo Cervantes a rinnegare infine il suo eroe, facendolo « rinsavire » sul letto di morte, deridendo così il suo messaggio e tradendolo nel modo più meschino per immolarlo agli stupidi ed ai forti. Sulla stessa scia Collodi doveva poi tradire il meraviglioso Pinocchio, trasformandolo in un ubbidiente e noioso bambino.

Il trionfo della regola imposta con l'astuzia, quando non è possibile farlo con la forza, a salvaguardia dell'ordine regnante, delle prevaricazioni cristallizzate in leggi e in precetti spacciati per morali ed elevati a regola di vita. Così perfino i leoni, omaggio del generale di Orano al re, apertamente sfidati, sbadigliando volgono il deretano all'eroe...

Un italiano in automobile, oggi
nel C.A.O.S. de li (mort)A.A.C.C.I.I. (...sua!)



Brookbank

La marcia su ROMA

ovvero:
tanto rumor per nulla...

Cronaca «scherzo»

(ma non tanto)

di ANDREA DE ADAMICH

Mi chiamo Antonino Rossi, sono una persona più che benestante, ho famiglia con un figlio. Autista a disposizione per necessità, a volte, di spostarmi leggendo documenti. Sono ligio alla legge, cioè una persona onesta sia nelle grandi che nelle piccole cose. Sono documentato su tutto e adeguo la mia vita sulle necessità sociali che man mano leggi o disposizioni mi impongono.

Non ho mai cercato di barare perché ho i mezzi economici per adeguare la mia vita a qualsiasi tipo di restrizione mi si presenti, scavalcando tutto in modo perfettamente legale, anche se «capitalistico» agli occhi della gente.

Mi sveglio una mattina come al solito pronto per una intensa giornata di lavoro e di spostamenti. Naturalmente ho la mia età, ma mi sento fonda-

mentalmente giovane ed ancora pronto a godere delle soddisfazioni della vita. Lavato, sbarbato e vestito, in attesa della colazione telefono al «Centro Assistenza Osservanza stradale» da poco costituito, ma già molto prestigioso, la cui sigla da sola è già una minaccia per l'automobilista: «C.A.O.S.». Spiego come ogni mattina:

— Buon giorno, qui codice stradale 33 TT 12-3, desidero disposizioni giornaliere — Tic, Tic, tic, klang, Codice 33 TT 12-3, oggi 29 febbraio, giorno dispari, uso vetture targate pari e motocicli targati dispari.

— Può utilizzare la Ferrarina 1300 cc e l'Alfa-Sicilia 980 cc.

— Priorità: non utilizzare Fiat 1500 causa età 67 anni.

— Può utilizzare motociclo Suzuki 320 cc boxes - chiuso ».

Tranquillo scendo in garage dove efficientissimo mi aspet-

ta Roberto, mio anziano autista, ma ancora in età per le eventuali vetture oltre 180 kmh.

La giornata è meravigliosa, per cui penso che per il centro posso utilizzare la moto (una parentesi di svago nella mia giornata lavorativa). Secondo prescrizioni indosso tutta in pelle multicolore e casco integrale rifrangenti. Non posso utilizzare la Honda 950 di mio figlio poiché i 67 anni me lo proibiscono, ma ho subito provveduto all'acquisto di una Suzuki di soli 320 cc, ma con motore 8 cilindri boxes di 88 cavalli, che con il peso di 46 chili del motociclo permette velocità dell'ordine di 310-320 kmh (contro i 240 dell'Honda) in perfetta regola però alle norme vigenti.

Dopo cinque minuti di preriscaldamento, esco e mi avvio a 60 kmh verso il centro, mantenendo velocità costante pre-

scritta. Vengo subito fermato da un'autopattuglia stradale che mi contesta un'infrazione di « non velocità differenziata », in vigore dalle 8,30 del mattino per cui i 60 kmh li potevo mantenere negli ultimi 100 metri, mentre nei cento precedenti la velocità era di 45 kmh, e nei 500 precedenti di 65.

Contesto che nei primi 500 metri non ho superato i 50 kmh, essendo appena uscito di casa, ma la multa mi viene raddoppiata in quanto in quel tratto vigeva anche una velocità minima prescritta di 55 kmh. Beh, pazienza, sono assicurato al nuovo « fondo utente smarrito » che pagherà l'80 per cento delle penalità. Proseguo e prima di arrivare mi fermo a fare benzina: ho esaurito il quantitativo razionato a L. 250 e prendo 5 litri a mercato libero. Il costo di L. 5000 al litro è calcolato in base inversamen-

La marcia su ROMA

CONTINUAZ. DA PAGINA 15

te proporzionale alla cilindrata del motore, per cui non ho alternative, avendo comprato la moto economicamente più vantaggiosa agli effetti cilindrata, in quanto un litro per ciclomotore 48 cc sembra si aggiri sulle 20000, tanto che la razza ciclomotori sembra in estinzione. Arrivo in centro, tiro fuori il mio piccolo centro elettronico tascabile, ponendo il problema della sosta in giorno dispari, con motociclo targa dispari in area urbana categoria « consonante », in anno bisestile.

L'apparecchietto diventa rosso e comincia a lampeggiare sul quadro visivo « danger, danger », attenzione pericolo. Il tempo di alzare gli occhi e mi rendo conto che un mezzo elettrocalamitato dei vigili urbani ha già agganciato la mia moto. Un cortese vigile urbano mi prega di scendere dalla moto; la potrò ritirare quando vorrò, previo versamento di L. 600.000 al loro deposito sotterraneo numero 148. « Ma come, io sono in regola e non ho ancora deciso su quale dei due lati posteggiare; attendevo il responso del mio calcolatore! ».

« Signore lei è reo confesso; dalle ore 9 di stamane lei ha a disposizione secondi 15" per parcheggiare sul lato giusto, trascorsi i quali il suo motociclo viene prelevato, anche con lei in sella se necessario, nel qual caso la multa da pagare è di L. 1.000.000 per riscattare anche se stesso. Inoltre lei ha dimenticato che oggi 29 febbraio, anno bisestile, hanno diritto al parcheggio sul lato destro solo le autovetture targa finale zero e sul lato sinistro motocicli targa finale zero, e lei non rientra in nessuna di queste due categorie ».

Pazienza, salgo in ufficio per cominciare la mia giornata lavorativa e per poter guadagnare un po' di soldi che mi permettano di essere coperto da tutte le assicurazioni esistenti ora a protezione dell'utente stradale. In ufficio però c'è la segretaria che mi dice di chiamare urgentemente mia moglie poiché mio figlio maggiorenne ha avuto un incidente.

Telefono subito e mia moglie mi prega di andare ad aiutare mio figlio sulla superstrada che da Milano porta a Lecco; superstrada a quattro corsie per senso in cui mio figlio al volante di una Super Fast Maserati di 12.000 cc, per la quale la benzina costa fuori tessera razionamento L. 15 (inversamente proporzionale al-

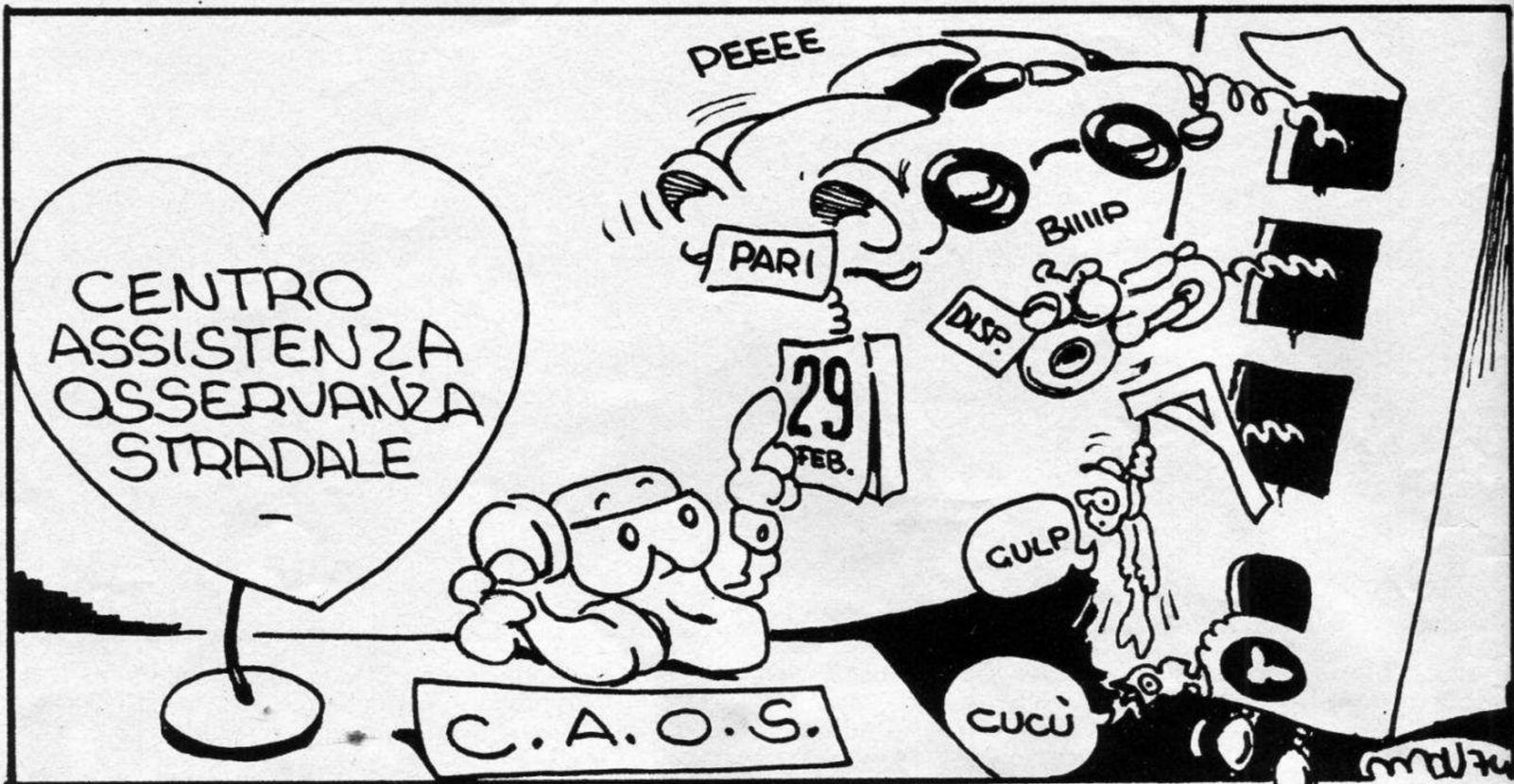
la cilindrata!) e che quindi ci permette vantaggiosi recuperi per il resto delle nostre vetture, è stato tamponato in rettilineo da una carrozzella a due cavalli (veri e vivi) che stava per sorpassarlo. Dovete infatti tener presente che secondo le ultime norme proposte dall'AACCII (Associazione Anti

ai freni ed aveva perso il controllo della vettura, tamponando mio figlio, il quale ora era sul posto dell'incidente in attesa della polizia e si stava riprendendo sembra dallo shock provato nel ritrovarsi un cavallo praticamente seduto nei sedili posteriori; mia moglie mi pregava di andare

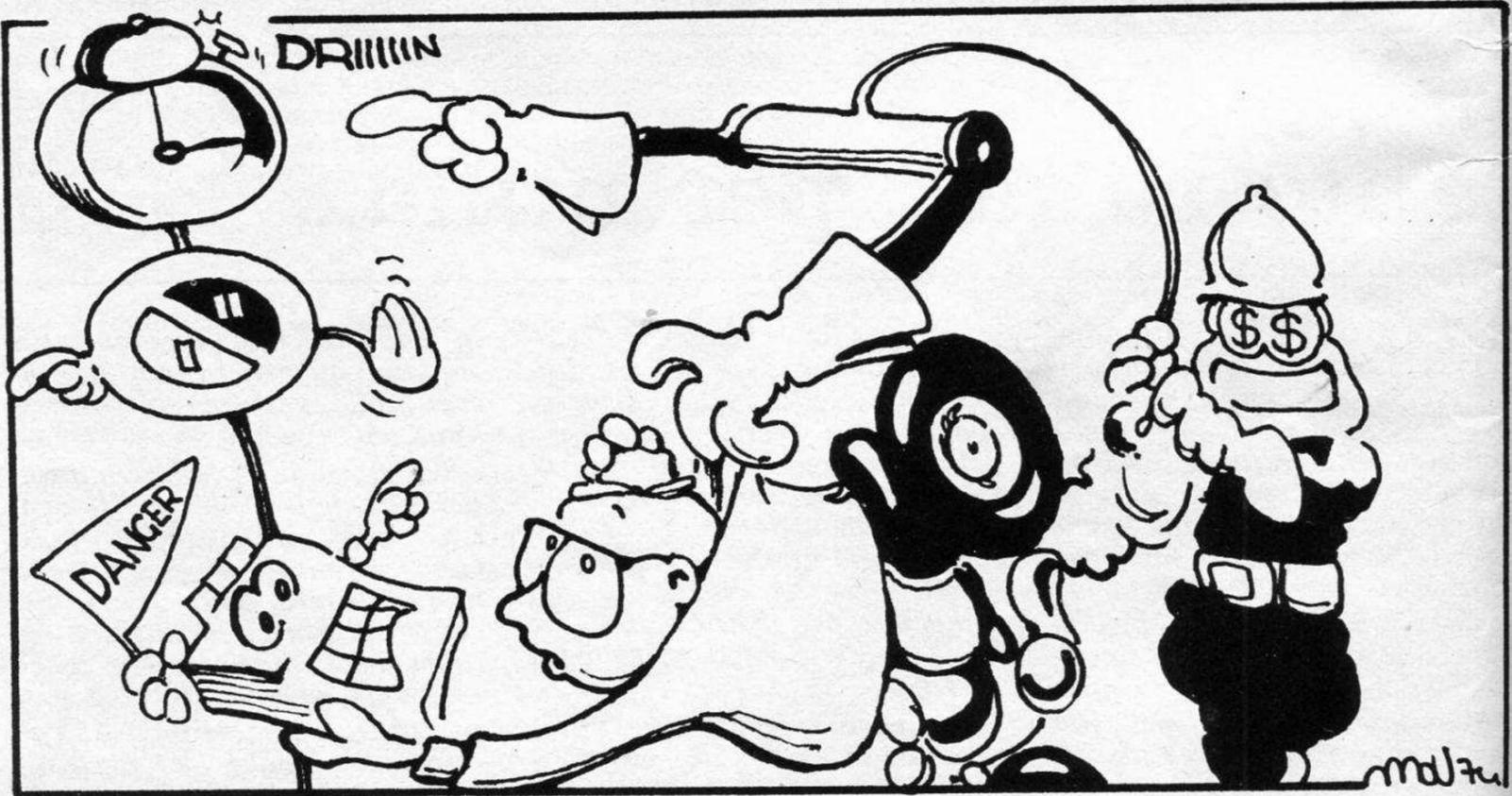
da Londra quando ancora potevo guidare vetture che superavano i 180 kmh.

Scendo e dopo poco ecco arrivare la Rolls inseguita da due motociclisti della stradale che la bloccano.

— Che c'è — domando — sono io il proprietario, mi può spiegare?



... telefono al « Centro Assistenza Osservanza Stradale », da poco istituito, ma già molto prestigioso, la cui sigla da sola è già una minaccia...



... il tempo di alzare gli occhi e mi rendo conto che un mezzo elettrocalamitato dei vigili urbani ha già agganciato la mia moto...

Chiunque Corra In Italia) ed approvate dal governo sulle superstrade a più di tre corsie di marcia il limite di velocità massimo è fissato in km 7.

Mio figlio, ragazzo ligo alle disposizioni, procedeva a velocità regolare ma il pilota della carrozzella trainata dai due cavalli aveva avuto una avaria

ad aiutare mio figlio che inoltre stava prodigandosi per salvare dal linciaggio il vetturino che lo aveva tamponato, perché la folla inferocita degli automobilisti di passaggio lo voleva attaccare ad un albero.

OK dico, e prego di mandarmi con la Roll Roice originale da me portata personalmente

— Certo signore — dice il poliziotto sfilandosi i guanti — ma prima devo anche vedere la patente dell'autista. — Naturalmente Roberto la consegna subito.

— Ecco vede — dice il poliziotto — Le infrazioni sono due che cumulate mi costringono a confiscare la macchina e l'au-

tista; il tutto lo potrà riavere dietro versamento di sole Lire 10.000.000 al qui vicino comando di vigilanza.

— In ogni caso signore dalle ore 10 di stamane è tassativamente proibito circolare di giorno dispari con una vettura con volante a destra come la sua Roll e con targa pari, l'ag-

figlio, mentre do anche disposizioni alla segretaria per assumere un autista con patenti numero pari.

— Pronto radio taxi? può venire in via...

— Scusi signore — risponde l'incaricato al telefono — l'ha già fatta lo domanda in carta bollata da Lire 5.000 al mini-

restare in garage e non percorrere chilometri inutili per ritornare ai propri posteggi.

— Cosa posso fare allora? — dico.

— Ecco telefoni al 1133 che è l'Auto Abusivo Radio che provvederà a portarla dove desidera.

— Va bene — e subito gen-

venzione noi abusivi non possiamo lavorare in Comune di appartenenza quindi l'auto per lei deve arrivare da Reggio Emilia in circa un'ora e trenta; le 800.000 sono 30.000 di affitto, 50.000 di autostrada, 100.000 minimo di multe nel tragitto ed il resto tassa governativa per il fondo nazionale cassa « Anti Aumento Prezzi ».

— Senta penso che rinuncerò e andrò con la mia bici.

— Come vuole signore.

Telefono subito a mia moglie pregandola di preparare la mia bici, ma lei subito mi fa presente che ascoltando il Giornale Radio ha sentito che ora per la bici è entrata in vigore la legge che prevede il bollo, l'assicurazione obbligatoria con massimali minimi di 500.000.000 lire e soprattutto con velocità minima obbligatoria di 50 kmh sulle strade.

— Ecco caro — mi dice mia moglie — a parte il bollo e l'assicurazione, pensi di farcela a tenere i 50 da qui a Lecco?

Beh voi che cosa avreste risposto a 67 anni di età?

Meglio scendere al bar vicino a prendere un cinar per cercare di proseguire la giornata poiché ho deciso di abbandonare mio figlio maggiorenne al suo destino; al massimo potrò rintracciare l'altro mio figlio e pregarlo di farsi paracadutare in qualche modo sul luogo.

Scendo in strada e mi ritrovo tra una folla immensa, roba mai vista, sembra un film di fantascienza, non un centimetro libero e la gente era dappertutto, stretta stretta, ma tutta in movimento in un'unica direzione, con rumoreggiamenti e parlottii, ma quello che faceva impressione era la determinazione del movimento e la mancanza totale di mezzi automotori, tutti erano a piedi ma camminavano decisi.

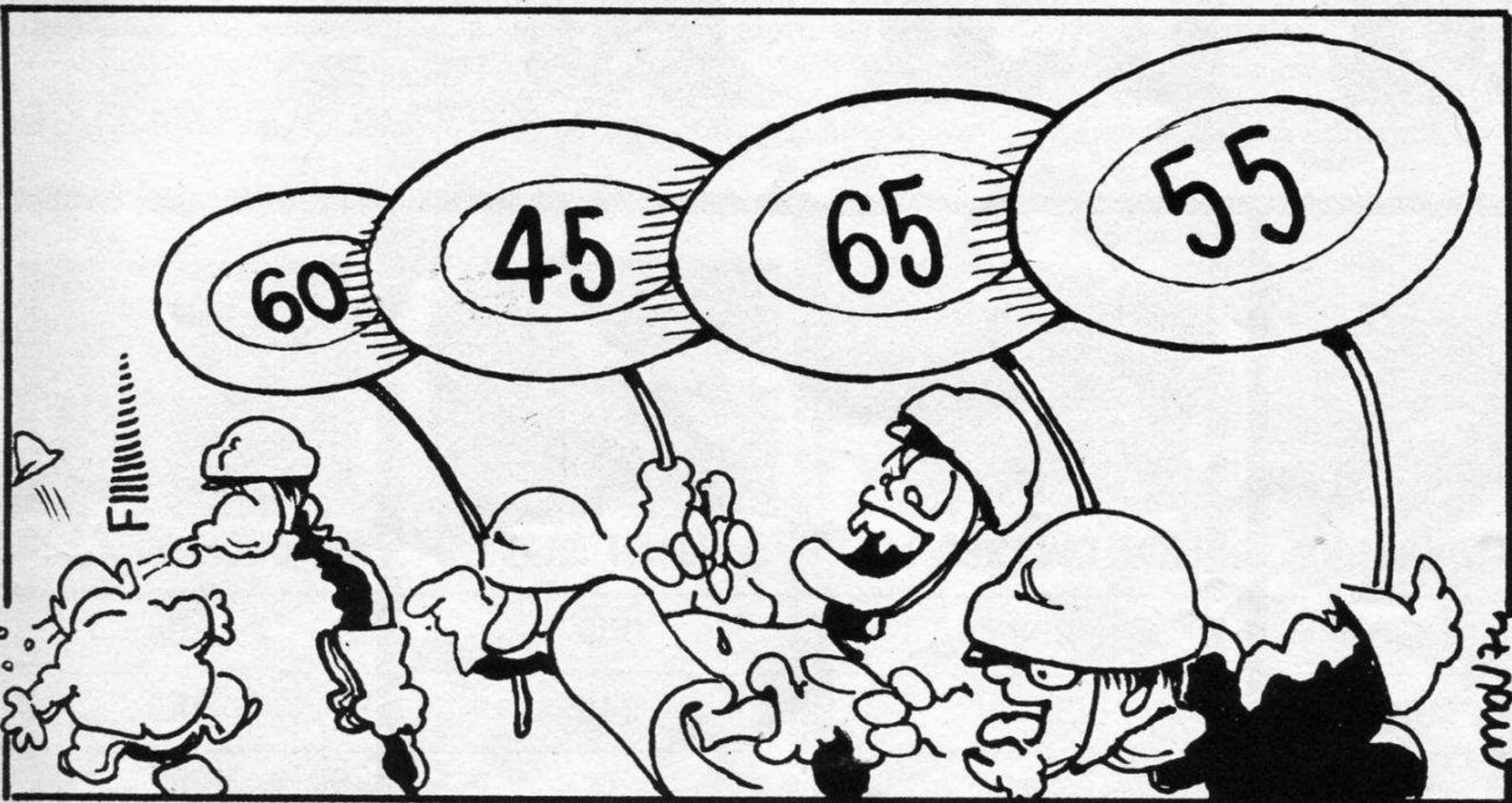
Anch'io vengo preso dalla corrente e sono costretto a seguirla; vicino a me c'è un ragazzo e gli chiedo:

— Ma dove stanno e stiamo andando?

— Guardi a dire il vero non so bene neppure io, ma ho sentito gridare prima che stiamo facendo una marcia su Roma; non capisco bene ma già che ci sono li seguio anch'io, Roma non l'ho mai vista...

A pensarci bene anch'io devo andare a Roma uno di questi giorni e date le nuove velocità massime che entreranno in vigore a breve termine tanto vale che approfitti dell'occasione per andarci a piedi, ci arriverò sicuramente prima.

Andrea de Adamich



... mi avvio a 60 kmh che potevo però mantenere negli ultimi 100 metri mentre nei 100 precedenti la velocità era di 45 kmh e nei 500 precedenti di 65...



... mio figlio si stava riprendendo dallo shock provato nel ritrovarsi un cavallo praticamente seduto nei sedili posteriori

gravante è che il suo autista ha un duplicato di patente con numero dispari utilizzabile quindi solo nei giorni pari su di una vettura di origine straniera. Mi spiace ma porto via il tutto. Le faremo sapere.

Va be', penso, e risolgo in ufficio per chiamare un Radio Taxi e farmi portare da mio

stro dei trasporti a Roma per poter utilizzare un taxi oggi, avendo specificato anche il tragitto che intende compiere?

— No, ma perché?

— Ecco vede per risparmiare benzina i taxi possono uscire per lavoro solo dopo approvazione del competente ministero a Roma, altrimenti devono

tilmente mi rispondono.

— Da dove chiama e dove vuole andare.

Spiego e dopo breve attesa mi confermano. Dunque l'abusivo arriverà fra un'ora e mezza circa, la spesa sarà di Lire 800.000.

— Coooooome e peeeerché?

— Vede signore per con-

MISANO - Da tempo mi ero riproposto di fare qualche giretto al volante delle Porsche Carrera che Ennio Bonomelli prepara in quel di Brescia già da tempo con crescente successo. Le macchine continuavano a mettere vittorie settimane su settimane, ma l'occasione favorevole non mi si era mai presentata se non qui a Misano, dove sentendomi un po' di casa ho ricordato all'amico Borri la promessa fattami qualche tempo addietro.

A bordo in punta di piedi

L'occasione non era una delle più favorevoli, essendo la mattinata che precedeva una gara decisiva per il campionato italiano: sta di fatto che, dopo ampie promesse di mantenere « un comportamento da buon padre di famiglia », il simpatico Gio-

volta... di guardare il contagiri (ci viene da pensare che il medesimo chissà cosa... dovrà fare!) specialmente all'uscita delle curve più strette.

Problemi per la messa in moto pare non ce ne siano: al girare della chiave il brontolio del sei cilindri compare all'istante senza particolari esitazioni. Forse la prima impressione del comando dell'acceleratore è un po' brusca: la ghigliottina non permette infatti di tenere il motore a un basso regime di giri, ma la cosa è accettabile, trattandosi di una macchina preparata esclusivamente per le prove in pista. Le marce sono nella posizione tradizionale, con la prima avanti: la inseriamo con decisione, lasciando andare leggermente la frizione e usciamo con attenzione dai boxes del Santamonica.

La prima impressione che danno i grossi pneumatici (Dunlop

La Porsche camomilla (ma non troppo)

vannone mi ha lasciato il posto, non dopo aver compiuto qualche giro per scaldarmi addirittura le gomme. Inutile dire che la macchina mi metteva non poco in soggezione: mi ricordo di aver provato vetture più potenti, ma in versione più stradale. L'equipaggiamento così corsaio, gomme slicks, autobloccante, forse richiedevano una preparazione superiore: ma in fondo mi sono fatto coraggio, pensando di avere poi alla fine a che fare con i soliti tre pedali, oltre che al familiare comando del volante e del cambio.

Con aria molto disinvolta, senza dare molto nell'occhio, mi sono infilato all'interno del sedile avvolgente e dopo averlo spostato molto in avanti (Borri deve essere più vicino ai due metri che non all'uno e ottanta) ho cercato una discreta sistemazione delle cinture a bretelle per altro bloccate e che hanno richiesto un lungo lavoro per essere allentate fino alla posizione voluta. Aiutato da Giuseppe Zonca, che era il capomeccanico di Bonomelli all'epoca della prova, riesco a sistemare la cosa: pochi i consigli del proprietario, che si raccomanda ancora una

245/15 avanti e 290/15 dietro) è di una pesantezza tremenda della vettura specie nell'avantreno, facilmente riscontrabile sullo sterzo, peraltro molto diretto. Ma mi spiegheranno in seguito (e me ne accorgerò anch'io ben presto) che appena la berlinetta raggiunge una certa velocità ovviamente si « alleggerisce » sull'avantreno, per cui il difetto non si riscontra più.

Problemi con il cambio

Con l'olio non ancora in temperatura cerchiamo di prendere confidenza con i comandi: la posizione di guida è particolarmente raccolta e ci facilita nel nostro compito. Il volantino in pelle aziona uno sterzo molto diretto: la leva del cambio sembra abbia una escursione un po' lunga, mentre i pedali non comportano attenzioni particolari. A lungo andare l'unico problema, se di problema si può parlare, ce lo darà il cambio (ma riteniamo sia la scarsa abitudi-

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAGINA 62



Come Bonomelli pr

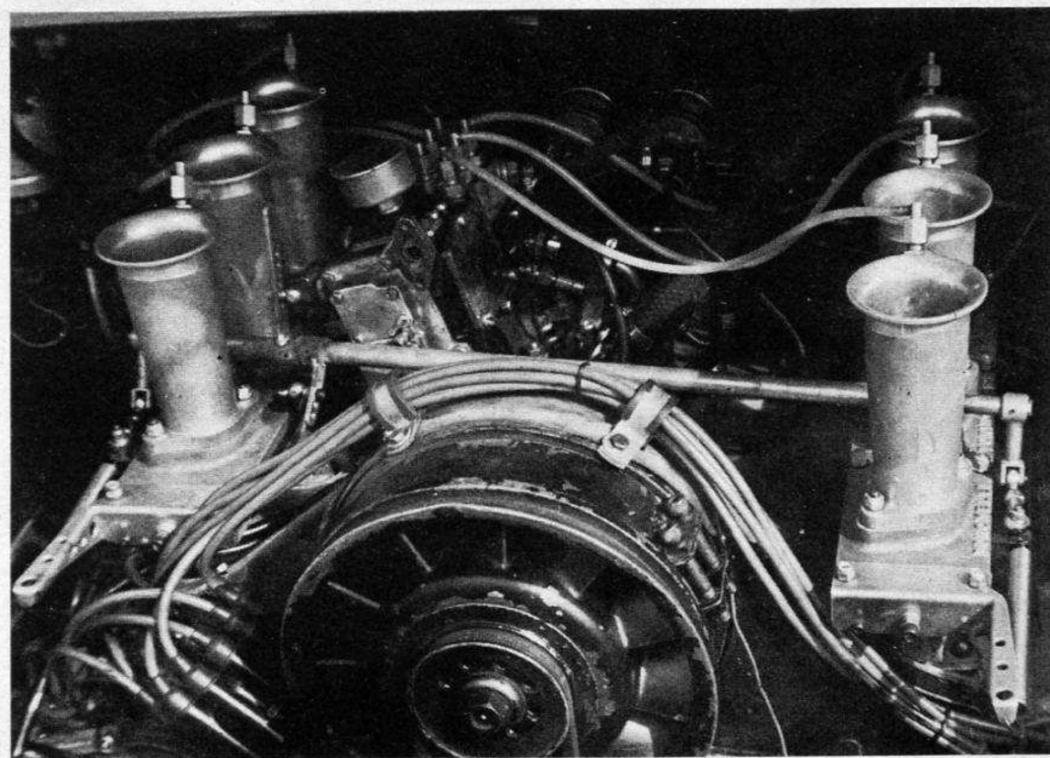
Il maggior lavoro viene svolto sul gruppo motore: per raggiungere la cilindrata di 2800 cc vengono sostituite le canne e la misura alesaggio-corsa diviene 92x70,4 mm. Al posto dei pistoni di serie vengono montati pistoni stampati della Mahle: piccola lavorazione alle bielle (per lo più si cerca una bilanciatura ideale), nuove bronzine e soprattutto accurato lavoro nelle testate. I condotti d'aspirazione vengono portati a 42 mm: le valvole utilizzate misurano rispettivamente 51,5 e 41,5 mm di diametro e sono comandate da molle speciali. Una speciale lavorazione viene fatta anche al comando delle valvole: i bilancieri vengono fissati, alleggeriti e la regolazione avviene ora attraverso pastiglie. L'albero a cammes diventa quello della Porsche Carrera 6: naturalmente varia anche il sistema di accensione, con due candele Bosch da 10" per cilindro e spinterogeno Magneti Marelli.

Il complesso di alimentazione, che prevede originariamente iniettori direttamente sopra le valvole, viene modificato spostando gli iniettori (sempre della Bosch) in alto nelle trombette, a monte della ghigliottina, anche questa completamente realizzata nelle officine di Bonomelli. Gli scarichi 3 in 1 completano questo compatto motore: vi è ancora da aggiungere che per la lubrificazione necessitano 11 Kg d'olio, mentre 2 Kg supplementari vanno a raffreddare il cambio utilizzando il radiatorino originale a serpentina che dal parafango sinistro è spostato a quello destro.

Con queste modifiche il motore, sul banco prova, dà questi risultati:

a 6000 giri kg 41, pari a 246 CV; a 6500 giri kg 42, pari a 273 CV; a 7000 giri kg 40, pari a 280 CV; a 7500 giri kg 40, pari a 300 CV; a 7800 giri kg 39, pari a 304 CV; a 8000 giri kg 38,5, pari a 308 CV. Ovviamente privi di correzione. Si tratta quindi di potenze conside-

presso a Casale, durante il Giro d'Italia dello scorso anno, alla guida della Porsche-Carrera preparata da Bonomelli, il popolare «Camomilla», che è stata oggetto della nostra prova. La «belva» tedesca ha dimostrato di essere anche docile



Para le Carrera gr. 4

revoli, ma soprattutto quello che maggiormente impressiona è il plafond di potenze che rimangono pressoché costanti ai vari regimi di lavoro.

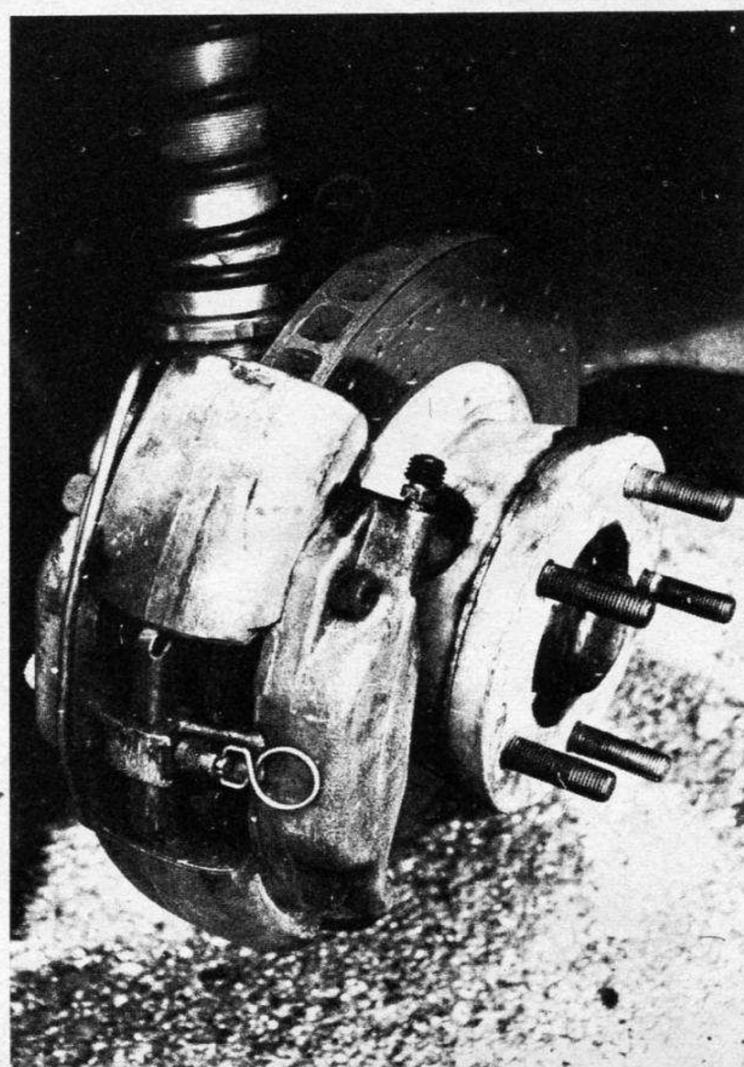
Tutt'altra cosa per il motore 3000, nel 1973 in unico esemplare sotto la vettura di Bonomelli medesimo (ma che per quest'anno equipaggerà anche le macchine dei clienti), veramente impressionante, e che ha già fornito considerevoli prove di resistenza all'uso prolungato. Per il tre litri cambiano completamente le testate e i cilindri, che la casa di Zuffenhausen fornisce a parte: l'alesaggio sale quindi a 95, mentre per tutte le altre parti la lavorazione rimane la medesima. Bisogna però montare anche una pompa d'iniezione speciale, sempre fornita dalla Bosch.

Per quest'ultimo motore, le potenze registrate al banco prova sono le seguenti:

a 6500 giri kg 47, pari a 305,5 CV; a 7000 giri kg 45, pari a 315 CV; a 7500 giri kg 45, pari a 337,5 CV; a 7800 giri kg 43, pari a 335,4 CV.

Per quel che riguarda poi sospensioni e freni, il discorso diventa molto impegnativo: diversi sono i gradi di elaborazione, anche se il migliore, cioè purtroppo il più costoso, prevede il gruppo dischi-pinze freni della ex 917, ammortizzatori Bilstein con molle esterne regolabili, aggiunte alle barre di torsione e stabilizzatrici. Ma si possono raggiungere già ottimi risultati con i soli ammortizzatori Bilstein e i freni dischi maggiorati (e forati) che Bonomelli può montare a richiesta.

In più si possono aggiungere una serie di particolari, necessari per esempio a chi voglia disputare gare di lunga durata, come i serbatoi anteriori più capienti con bocchettone a presa rapida, che vengono sistemati nella parte anteriore della vettura.



In alto, sotto al cofano anteriore ecco il serbatoio benzina con i bocchettoni a flusso rapido di tipo autosigillante. Qui sopra, un primo piano del 6 cilindri 2800. La potenza massima è di quasi 310 CV. A sinistra, pinza e freno a disco anteriore autoventilante e con forellini sulla superficie frenante

L'autore del servizio rientra ai box di Misano dopo una decina di giri con la Porsche-Bonomelli gruppo 4. La vettura dà una sensazione di sicurezza invidiabile



gio (con quel leggero sottosterzo che dà una maggiore sicurezza) mentre si schiaccia decisa nelle frenate, veramente progressiva anche se il pedale richiede un certo sforzo. Forse è nel lento che incontriamo maggiori difficoltà: le due curve da seconda (quella che immette nel rettilineo più lungo e quella che da sul rettilineo dei boxes) bisogna trattenere un poco il gas, poiché la macchina scivola (bisogna dire che c'era molto olio sulla traiettoria) molto sulle quattro ruote e non si può accelerare in fretta.

Un bagno di sudore

Per il resto tutto fila che è un piacere: in rettilineo il vento che soffia forte lateralmente quasi non si avverte, ma bisogna stare un poco attenti alla traiettoria dei due curvoni che lo precedono. Niente di speciale; solo che questo problema non esiste con le macchine più piccole, mentre con la grossa Porsche anche queste semicurve, pure se affrontate in piena accelerazione, già mettono dei problemi a chi voglia cercare estemporanee tangenze.

Ormai le gomme sono perfettamente in temperatura: diventa veramente un piacere controllare il retrotreno con l'acceleratore, un leggero controsterzo e via. Non ci sono ora più problemi con la Porsche-Bonomelli: e mi piacerebbe sondarne ancora più a fondo le qualità, quando rivedo l'amico Borri che mi osserva con aria un po' mesta, forse pensando alla gara del pomeriggio, particolarmente importante per lui.

Ancora quattro chiacchiere con Zonca, che mi chiede qualche impressione e lancia un'occhiata agli strumenti per rassicurare Borri: io veramente non trovo le parole, tanto la prova mi ha soddisfatto. Ed esco dall'abitacolo: però, sono bastati dieci giri per bagnarmi la schiena di sudore.

I. C.

La Porsche camomilla (ma non troppo)

CONTINUAZIONE DA PAG. 60

ne al medesimo più che un difetto costituzionale della vettura) con il quale sbagliamo più di una volta il terzo-seconda: ma per fortuna ci eravamo mantenuti in tali limiti di sicurezza che con un supplementare aiuto richiesto ai freni ce la siamo cavata egregiamente.

Il Santamonica, con i suoi curvoni ampi e i guardrail abbastanza lontani, incoraggia chiunque, e in particolar modo chi ha avuto modo di girarvi a lun-

go: sempre rimanendo col pensiero fisso al contagiri (tra l'altro di quelli antipatici, meccanici, che ti dicono quanti giri hai tirato sempre un attimo dopo!) cominciamo a pensare di «tirare» qualche marcia. E così, fra la noncuranza degli spettatori che pensano sia lo stesso Borri in un consueto allenamento, comincio a infilare le marce solo quando sento che il motore ha superato allegramente i 7000 giri. Prima scoperta sconvolgente: non saprei con che aggettivo definire un motore sempre «in tiro».

Attenzione all'acceleratore

Mi spiego: raggiungendo poniamo gli ottomila giri, mettiamo di seconda, il motore cala così poco (o i rapporti sono così ravvicinati) che continua a

crescere con un ritmo così rabbioso da non accorgersi neppure che ci troviamo in una marcia superiore. E dire che il ponte montato non è dei più corti: dovrebbe portare i 220 a 8000 giri alla fine del rettilineo, quindi un rapporto intermedio fra quelli della serie Porsche, che ne prevede una gamma abbastanza completa che va dai 170 per le salite ai 280 per le piste più veloci. Aveva ragione l'amico Borri! C'era veramente da stare attenti a dosare il piede sull'acceleratore! Non parliamo poi all'uscita dalle curve: bisogna aspettare che le ruote siano ben diritte per schiacciare, altrimenti si rischia di uscirne con il dietro al posto del muso.

Naturalmente, come dice il proverbio, la fame vien mangiando: prendiamo confidenza rapidamente con la belva, che abbastanza docilmente si lascia inserire nelle curve a lungo rag-



California

racing special mirrors

i retrovisori VITALONI nati nel mondo delle corse, sono adottati dai più prestigiosi piloti internazionali e vincono con loro. sono inoltre montati all'origine dalle principali industrie automobilistiche mondiali e disponibili in una completa gamma di modelli per ogni esigenza nelle versioni: corsa-sportivi-standard-per veicoli industriali e per moto. VITALONI produce inoltre caschi integrali STRATOS in policarbonato ed "elettroncessori" per auto

vitaloni

10092 beinasco · torino · italy · tel. 349.9434 · telex 21153



vitaloni



Sebring MACH 4