

Conosco Agostini abbastanza bene, ci siamo conosciuti personalmente una sera a cena da un comune amico; parecchi anni fa, quando Giacomo cominciava a vincere ma non era ancora il pluricampione dei nostri giorni. Direi che da allora non lo trovo molto cambiato; almeno sarà sicuramente diverso nella sua vita privata dove gli anni lo avranno maturato, sarà aumentata la sua esperienza sul campo di gara; ma a livello di rapporto esterno, di modo di fare, il Giacomo di oggi è lo stesso fondamentalmente degli anni passati, un po' scanzo-

Un Agostini umile quindi, di una umiltà che probabilmente già aveva negli anni precedenti, ma che l'ambiente gli impediva di esternare.

L'aver ritrovato nell'équipe giapponese una sensazione che da un'aria di conquista sul campo ad ogni vittoria è servita anche ad Agostini a risvegliare quegli istinti che a poco a poco rischiava di perdere « fossilizzandosi » nell'ambiente italiano.

« Il passaggio alla Yamaha ha rappresentato per me uno stimolo fortissimo. Mi sembra perfino di essere ringiovanito, di essere ritornato ai tempi in cui correvo con la Morini ed

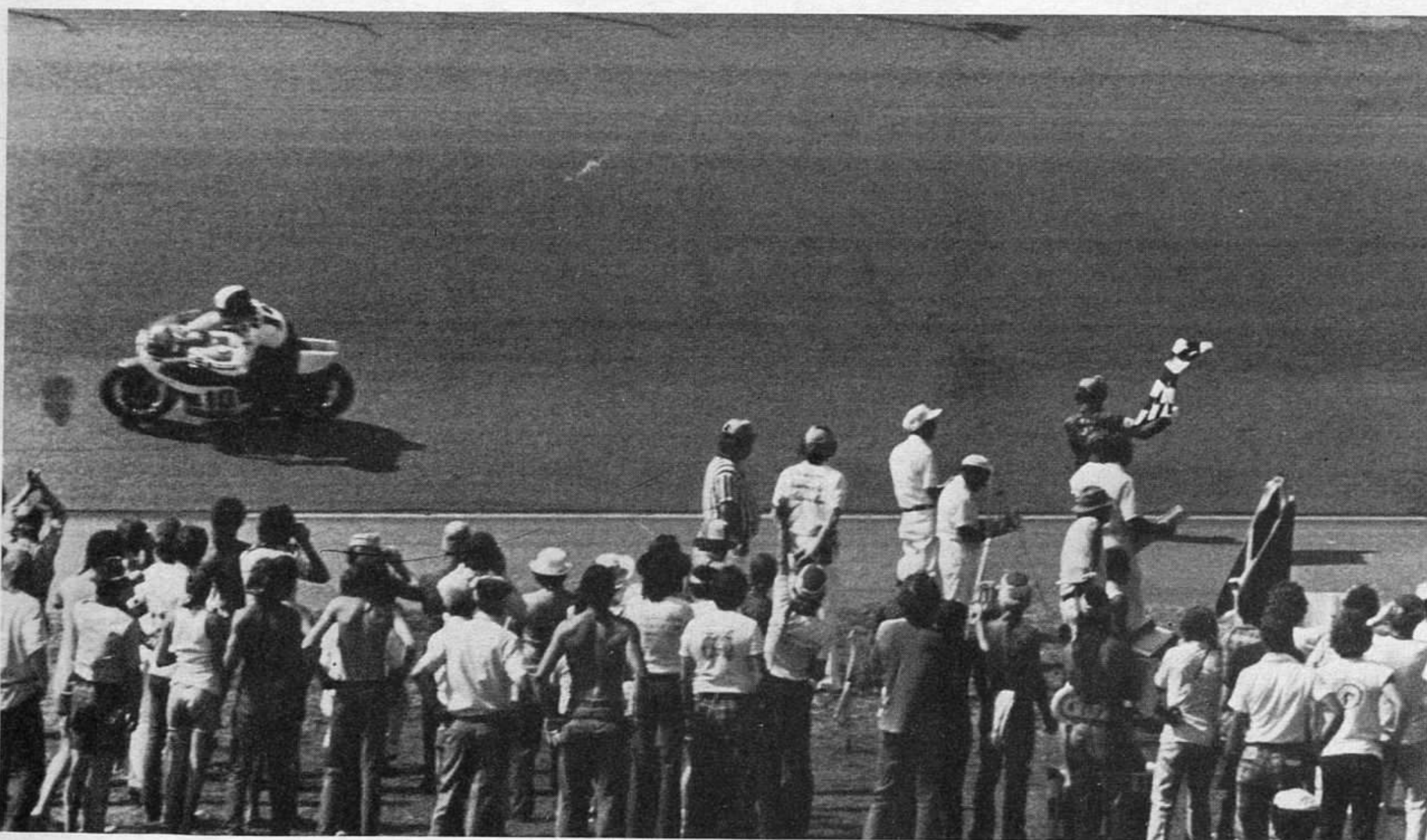
piloti, c'è questa sensazione dell'emigrante che non riuscendo ad ottenere in patria quanto pensa di meritare, parte a cercar fortuna in paesi lontani. Ed ancor più c'è la sensazione dell'ambiente ostile che nel nostro stesso paese alle volte crea situazioni difficili di sopravvivenza anche per chi è già riuscito ad emergere ma non ha ancora espresso tutto di se stesso.

Quest'ultima è forse la posizione peggiore: quando uno non possiede nulla ha ben poco da perdere a cercar fortuna altrove, non lascia rimpianti alle spalle e per mal che vada si ritroverà sempre con nulla; ma

gente si rimette a gridare Ferrari-Ferrari, indipendentemente dal pilota che guida la macchina. Per Ago invece il discorso è diverso: il pubblico teneva e tiene per l'uomo, poi la moto che guida non interessa. Questa volta però ha rischiato grosso, perché se il debutto su Yamaha in USA fosse andato mediocrementemente Giacomo rischiava di far dirottare parte dei suoi fans sulla MV, indipendentemente dal pilota seduto a cavalcioni.

« E' logico che ora, dopo aver assaporato il gusto di vincere stile 1974, mi rendo conto che Giacomo è italiano come prima, ma in più c'è anche

Da Daytona a Modena



nato, sempre sorridente, con la moto che pare l'ultima cosa a preoccuparlo.

In poche parole non si è montato, è rimasto sempre uguale in un modo simpatico che bisogna riconoscerli e che lo rende beniamino della gente.

E' diventato un campione, di quelli da manuale, ma il vederlo in una pista intorno alle sue moto permette di valutare come sia riuscito a sfuggire al « prototipo » di personaggio « esteriore » in cui molto facilmente una situazione come la sua avrebbe potuto farlo cadere. E poi ora, molto di più di quando era alla MV, ci si rende conto di quanto Ago abbia in sangue la passione delle moto.

Avevo visto Agostini a Monza in un Gran Premio delle Nazioni in sella alle MV. Il rivederlo a Modena inserito in una squadra straniera come quella della Yamaha, non abituata alle vittorie o almeno alle vittorie scontate come era diventata ormai la MV, mi ha fatto l'impressione di trovare il ragazzino che spera di valorizzarsi attraverso l'occasione unica della sua vita, del ragazzino anche che spera di poter istaurare con i meccanici che seguono la sua moto un rapporto di amicizia tale da poter influire anche a livello di avere la moto migliore.

ero io che praticamente "paciugavo" nella mia moto preparandola personalmente per le mie gare. Non è che ora sia proprio così perché dispongo di meccanici e di ingegneri, ma lo spirito mi sembra lo stesso. Mi è piombata addosso la voglia di dimostrare che sono sempre l'Agostini che tutti conoscono, mi ritrovo a preparare le gare in modo addirittura più serio di quanto facessi negli ultimi anni, ed i 15 giorni di preparazione per Daytona in Giappone lo dimostrano; voglio far vedere di essere sempre lo stesso e, lo ripeto, questa fuga giapponese è lo stimolo migliore per dimostrarlo.»

Parole queste che valorizzano le mie opinioni di aver visto un Agostini vecchia maniera, sempre lo stesso, forse più di prima. Certo Giacomo ha anche rischiato grosso in questa sua decisione, perché verso di lui c'erano anche molti fucili puntati, in attesa di averlo inquadrato nel mirino e premer il grilletto. La prima gara di Agostini in America a Daytona, dopo la sua scomparsa per diversi giorni in Giappone, da cui arrivavano notizie frammentarie attraverso qualche agenzia, aveva assunto un ruolo determinante per il condizionamento dell'opinione pubblica.

In tutti noi piloti italiani e non

quando uno, come Ago, ha già qualcosa tra le mani (e qui era un bel qualcosa) è duro lasciare una certa sicurezza per andare incontro all'ignoto. Non parlo naturalmente nel caso specifico di valori materiali ed economici, ma di prestigio, di risultati, di espressione di capacità e di valore.

Agostini ha fatto il passo che altri prima di lui nello sport del motore, soprattutto automobilistico, hanno già fatto, con una componente comune: la casa italiana di prestigio che mette in difficoltà l'elemento italiano, il quale se di carattere si trova costretto, al di là dei suoi desideri, a cercare « fortuna » in altri lidi.

Faccio presente a Giacomo queste mie valutazioni, gli spiego questo parallelismo tra automobilismo e moto in cui nel 1974 troviamo un Merzario da una parte che va a correre per una scuderia inglese di F. 1 perché non c'è più posto per lui nella Ferrari, e dall'altra parte lui stesso che si ritrova a dover lasciare il focolare « domestico » (MV) per correre per la casa Giapponese.

Da una parte la Ferrari dunque che però ha dimostrato già nel passato di superare con estrema facilità situazioni simili nei confronti dell'opinione pubblica: basta qualche risultato e la

un gruppetto di giapponesi che esulta per la moto, mentre prima tutta l'esultanza sapeva di italiano solamente. E' così e lo avvertirò sempre nell'arco dell'anno; in compenso però ho potuto rendermi conto di quanto il mio pubblico esulti quando vinco, e qui ti dò ragione perché l'entusiasmo nel nostro ambiente c'è per la vittoria del pilota, indipendentemente dalla marca.»

« Fra la mia prima vittoria in America — prosegue Agostini —, praticamente era un debutto sia per il fatto USA sia per il fatto Yamaha 2 tempi. Molti erano convinti che mi sarei trovato in difficoltà, e sono sicuro che mi avrebbero capito e sostenuto anche se non avessi vinto ma dopo il quinto tempo in prova avessi fatto una gara con meno grinta. Io stesso non sapevo a cosa andavo incontro, sia per la pista sia per il tipo di gara. Anche i più tifosi, che sono tutti competenti, devono aver capito il momento difficile. L'averlo superato brillantemente dà tranquillità a me e fiducia per le prossime gare a loro.

« Anche se non avessi vinto a Daytona sarei nella stessa situazione, ne sono sicuro. Certo aver vinto ha messo contenti tutti, anche quelli che magari preferivano... non esserlo.»

Agostini ha vinto Daytona ed è sta-

to un boom, equivalente a quello di un Merzario che, lasciata la Ferrari, fosse approdato ad Indianapolis e, per la prima volta sulla pista, avesse sbaragliato il campo di tutti i vecchi leoni americani. Ve li immaginate i giornali in Italia; altro che l'uomo sulla luna: «Merzario, il fantino emigrante, conquista l'America, gli americani e fa superare all'Italia la crisi di governo».

Forse dentro la gente come Arturo e me c'è un sapore di invidia per quello che Agostini ha saputo conseguire; un'invidia in senso buono, non maligna; ci piacerebbe poter anche noi

garantita la permanenza di Giacomo nazionale in Italia.

L'idea sembra paradossale, ma fondamentalmente buona ed infatti lo stesso Agostini dice:

«Il giornale ha ragione; io ero in Italia, potevano tenermi, anzi meglio dire che da questo punto di vista commerciale dovevano tenermi, perché ora, specie dopo la vittoria di Daytona, il prestigio delle moto nipponiche che era già alto tecnicamente si è maggiormente valorizzato come immagine, e non solo in Italia, ma anche in mercati importantissimi come gli USA dove io ero già molto conosciuto per i

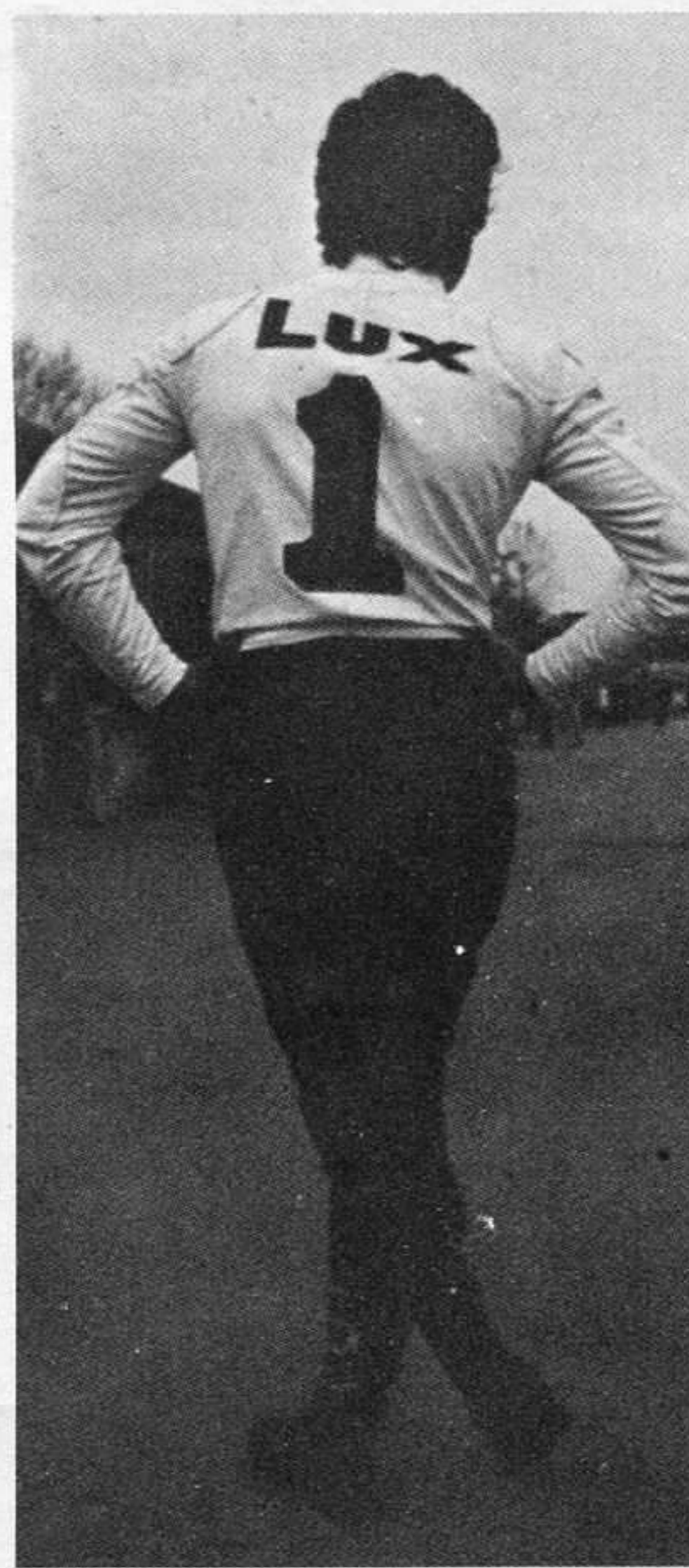
rogati validi, ma sempre compromessi sono e vale quindi «moglie e buoi dei paesi tuoi», dove buoi lo dovete prendere per cavalli (del motore).

La vittoria di Agostini, in ogni caso, ha avuto la risonanza dell'avvenimento in grande stile. Queste gare americane di cui tutti avevano sentito parlare e visto fotografie, la pista di Daytona con le curve sopraelevate, tutto ciò aveva creato un'atmosfera piuttosto affascinante che vedeva un motociclista italiano inevitabilmente tagliato fuori. Agostini invece ha fatto crollare ogni valutazione precedente e vincendo all'americana è diventato

meccanici giapponesi ha ritrovato la sua seconda giovinezza ed ha avuto la possibilità fin dalla prima gara di prendersi tutte le soddisfazioni cui anelava e che, sotto sotto, anche noi inseguiamo.

Dall'altra parte di Agostini non un uomo, poiché in realtà non credo che Giacomo veda Read come reale avversario. Penso che come antagonista Ago veda un'uomo seduto su di una moto ben definita: la MV; l'uomo è indefinito, possono anche cambiarlo ogni volta, ma resta sempre lui l'avversario seduto su di una MV.

Al nostro campione quindi, oltre al-



Dal trionfo di Daytona, «Ago» è ritornato in Italia per la prima mancata sfida con Read. Anche a Modena il trionfo, dopo quella strana danza propiziatoria sulla pista. Un trionfo a metà, perché il compagno di squadra Lansivuori, che vediamo abbracciare la moglie al termine della corsa, lo ha battuto nella 350. Poi il giorno amaro di Misano e ora la rivincita il 7 aprile nella 500 Miglia di Imola tutta da vedere

sentire che gusto ha un fatto del genere perché più di chiunque altro sappiamo cosa può rappresentare una vittoria così clamorosa nella carriera di uno sportivo. Se Agostini avesse vinto Daytona in sella ad una MV: bè, sì, ma la moto; se Merzario avesse vinto un Gran Premio con la Ferrari: bè, sì, però; ma se lo vincessero con la Iso Marlboro? Ragazzi che bomba.

In ogni caso non distraiamoci e cerchiamo di continuare ad analizzare la vicenda Agostini. Agostini era ormai diventato un valore acquisito dalla nazione italiana; valeva come pilota ma anche come personaggio e simbolo, ed in un momento commerciale nazionale in cui la moto stava diventando industrialmente importante l'aver perso Agostini come immagine non è stata la decisione più saggia.

Su di un quotidiano sportivo, subito dopo la presentazione ufficiale Ago-Yamaha, comparve un articolo che sottolineava questo punto e faceva notare che pur di non perdere un elemento commerciale propagandistico a favore di una concorrenza spietata come quella giapponese, si doveva arrivare anche a creare un polo tra le varie industrie motociclistiche italiane, in modo che con una colletta fosse

miei 13 titoli mondiali e dove ero anche sinonimo di prestigio motociclistico italiano, mentre ora servirò a valorizzare una nazione che era concorrenziale all'industria italiana.

«Ma io sono italiano — prosegue Giacomo — e avverto questi problemi, quindi a priori non escludo alcuna possibilità in campo nazionale, anche perché io mi sono fatto con le moto italiane e resto sempre legato con il cuore al mondo sportivo e tecnico italiano».

Sono delle bellissime parole queste ultime che fanno capire quali siano i sentimenti interiori del campione che si rende conto di essere stato costretto a questa fuga all'estero contro la sua stessa volontà che lo avrebbe visto volentieri rimanere legato al nostro paese, al di là di eventuali sacrifici.

E' un po' lo stesso sentimento che sentiamo noi piloti automobilistici. Certo al momento, partire per l'estero, impegnarsi a correre per una casa straniera, racchiude un fascino notevole; agli occhi della gente anzi arrivare alle gare al volante di un nome straniero è più prestigioso che la monotonia del tutto italiano, ma alla lunga gli «spaghetti» di casa nostra non li fanno bene in nessuna altra parte del mondo. Ci saranno dei sur-

un campione di nuove dimensioni, un Agostini che forse anche noi stessi dell'ambiente motoristico non eravamo preparati a valutare. Sarebbe un po' come il Panatta che cominciasse a vincere tutti i tornei internazionali di tennis battendo tranquillamente tutti i grossi prof di questo mondo in America, Australia, Giappone; sarebbe come se uno di noi piloti italiani partisse tipo Andretti per gli USA e là cominciasse a vincere tutto: Can-Am, Campionato USAC, Indianapolis, stock cars; tutte quelle gare insomma di cui conosciamo i dati ma che ci sono sempre un po' sfuggite perché al di fuori delle nostre possibilità e della nostra mentalità.

Giacomo ha 33 anni, ma ne dimostra certamente meno, per cui a stargli insieme, a vederselo lì dà l'idea del fratello minore che sta avendo successo e cui sentiamo di portare un senso di protezione ricompensata con il prestigio che lui porta al nome di famiglia.

Eravamo là a Modena, Merzario ed io, seduti a guardare questo mondo delle moto, unito al nostro dal rombo dei motori, ma tanto diverso per molte altre componenti. Però ambedue abbiamo provato ammirazione per questo Agostini moda 1974 che con i

le soddisfazioni anche un cruccio: quello di poter essere arbitro di un futuro agonistico della sua ex-casa del cuore. Sono convinto che se la MV dovesse essere regolarmente battuta da Agostini il futuro del reparto corse comincerebbe ad essere piuttosto in bilico e solo la possibilità di riavere tra le mani l'ex pilota italiano darebbe una continuità ai programmi sportivi dei conti Agusta. Sono naturalmente mie opinioni che del resto lo stesso protagonista Agostini sconfessa:

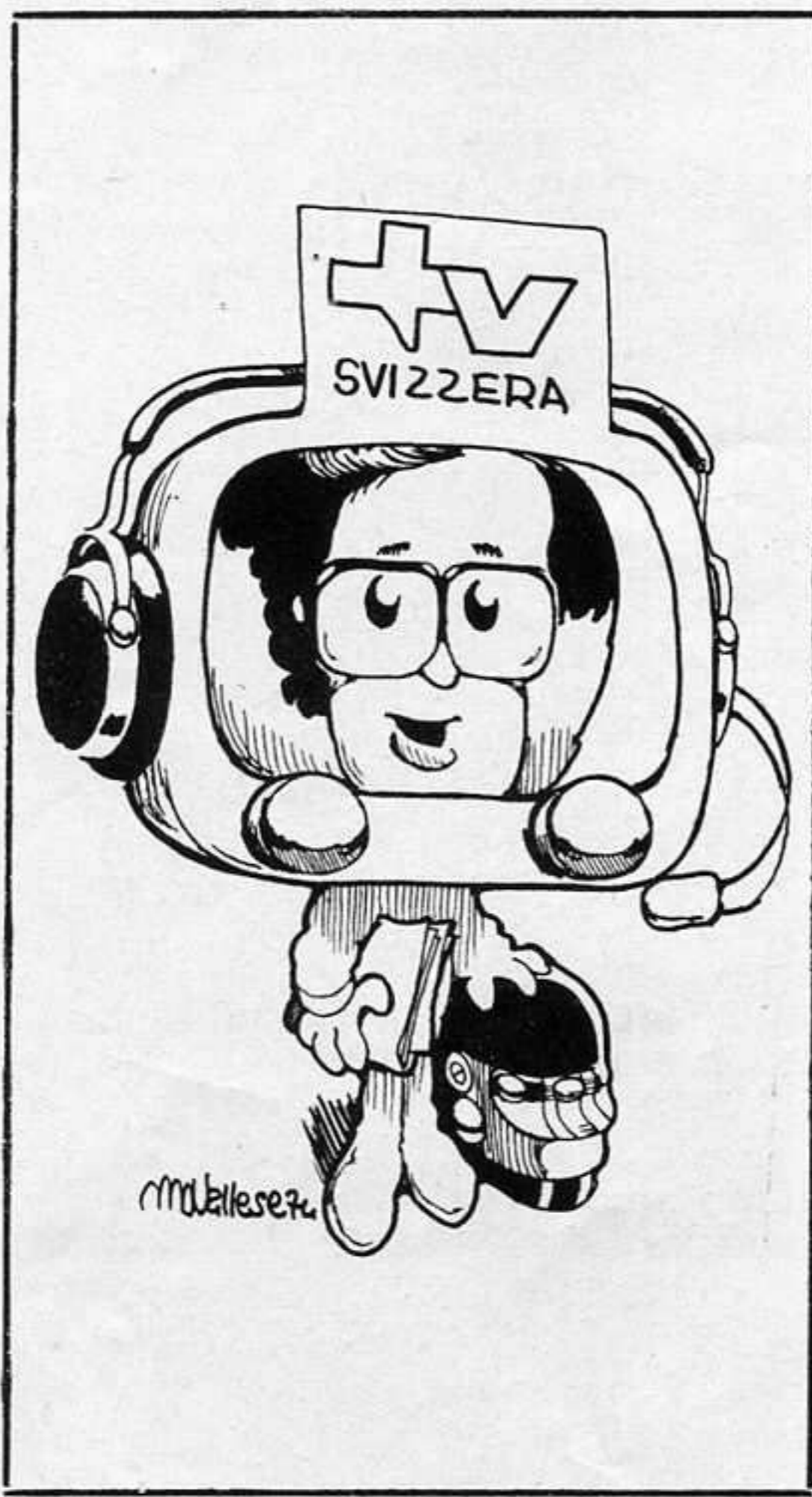
«No Andrea, innanzi tutto la MV vincerà ancora anche senza di me a guidarla; non tutto spero, ancora qualcosa, perché il resto in abbondanza spero di vincerlo anch'io; ma la passione degli Agusta va al di là di una rivalità MV-Agostini, quindi sicuramente non mi sento in mano il destino sportivo della mia ex squadra. Certo spero di rendergli la vita difficile, ma questo sono convinto sarà uno sprone a continuare per ritrovare le vittorie di quando c'ero io!».

Agostini è ancora evidentemente legato ai suoi ex capi, ma quello che ha già fatto in sella alla Yamaha in America noi ce lo stiamo sognando la notte, con desiderio!

Andrea de Adamich

Da CAMPIONE a CRONISTA:

la polemica
DE ADAMICH
continua
in una diversa
dimensione



Deve emigrare anche il telepilota

ANDREA DE ADAMICH — abbandonata, almeno per quest'anno, la Formula 1 — è diventato telecronista della TV svizzera al fianco del già collaudatissimo Gian Paolo Foletti che fino al 1973 è stato ciò che per la RAI è Piero Casucci, ovvero l'unico e solo telecronista ufficiale della emittente ticinese. Foletti, già dall'anno scorso si fece affiancare, per rendere più vivaci le telecronache, dal nostro pilota che ha dimostrato di essere un ottimo partner. I telespettatori del Nord Italia hanno avuto modo di valutare questa scelta per il tele commento della Corsa dei Campioni a Brands Hatch, che la TV svizzera ha trasmesso in registrata a colori (in Italia però si è vista a singhiozzo nei toni).

Dell'ingresso in TV di de Adamich se ne parlava da tempo; e più volte — già da prima che cominciassero a circolare le voci su un suo possibile ingaggio alla televisione svizzera — sono stati rivolti inviti ai responsabili della RAI perché non si lasciassero sfuggire l'occasione di utilizzare le capacità di telecronista del nostro eclettico pilota. La RAI ha fatto orecchie da mercante senza comprendere ciò che perdeva mentre la TV svizzera ha capito e si è affrettata ad accaparrarsi l'uomo giusto da mettere al posto giusto.

E' un dato di fatto, questo, che rivela più che chiaramente quali siano, al contrario, i moduli di scelta della RAI; alla quale è imputabile, ancora una volta, di porre sempre, o quasi sempre, l'uomo sbagliato al posto che sarebbe più congeniale a un altro o, al limite, di affidare incarichi impegnativi a coloro che invece dovrebbero dedicarsi ad altre attività. Il più lontano possibile, ovviamente, dai microfoni, dal video e dal giornalismo radiotelevisivo.

Ma torniamo a de Adamich e al suo nuovo ruolo di tele-pilota. La nostra conversazione si svolge a distanza, attraverso i fili telefonici che congiungono Roma a Milano. Sono le undici e mezza di sera ma Andrea è ancora in piena attività. Un'attività piuttosto diversa da quella abituale ma che da due mesi a questa parte sta esercitandosi a svolgere con sempre maggiore entusiasmo, al fianco della moglie Donatella, tra la culla, il bagnetto e i biberon del piccolo Gordon. Senza dimenticare, tuttavia, gli altri impegni. Correre per il Campionato Mondiale Marche con l'Alfa, ad esempio, e dedicarsi con maggiore impegno al suo nuovo ruolo di telecronista della tv svizzera. Come è nato questo rapporto?

«Già l'anno scorso avevo commentato sia il Gran Premio d'Olanda che quello del Brasile in coppia con Foletti ma si era trattato di un semplice episodio, diciamo di un "assaggio" anche se io già mi ero cimentato, sia pure per pochissimi minuti, alla tv italiana. Ma qui ero stato semplicemente un ospite occasionale, mentre a Lugano mi hanno preso sul serio tanto che quest'anno mi hanno voluto per tutta la stagione anche in considerazione del fatto che io sarò molto più libero dato che per vari motivi non ho rinnovato il mio contratto con la Pagnossin-Brabham e quindi non parteciperò alle gare di Formula 1».

Gian Paolo Foletti è il telecronista ufficiale della tv svizzera; come ha accolto il suo inserimento data anche la sua incontestabile competenza unita a una facilità di parola non comune?

«E' stato veramente e sinceramente contento. Può apparire strano, soprattutto se si giudica col metro della tv italiana; ma è assolutamente vero. Vede, quando l'anno scorso sono stato invitato a commentare il Gran Premio del Brasile, Foletti si è dimostrato immediatamente entusiasta di avere la possibilità di sfruttarmi (nel senso migliore, s'intende) tanto che mi ha lasciato parlare per la maggior parte del tempo mettendosi lui, direttamente, come in secondo piano. Foletti non mi ha mai dato la sensazione di essere di troppo, di essere un intruso che voglia portar via il lavoro a lui; al contrario. Non si è mai dimostrato né geloso né contrariato neppure quando ha saputo che io entravo "in forza" da loro. Anzi, fin da quelle due prime esperienze è stato felicissimo di lasciarmi quella parte di parole, di trasmissione che valutava più adatta a me inserendosi invece, essendo meno esperto come tecnico della guida di un'automobile da corsa, soltanto per quelle informazioni che io non posso fornire. Cioè mentre io faccio la parte cronaca e commento diretto di quello che sta avvenendo sul circuito, Foletti tiene in mano la parte statistica ossia la classifica, la situazione giro per giro eccetera».

— Mi sembra che così impostata, la telecronaca non possa che uscire valorizzata, in tutti i sensi; e, quel che più conta, venga mostrata la gara, qualunque essa sia, nella sua giusta dimensione.

«Sì, ritengo anch'io che sia così. Perché, ci tengo a sottolinearlo, pur rendendomi conto che se da un lato quest'anno avrò una collaborazione più ampia e quindi molto più spazio a mia disposizione, dall'altro non è che io vada a togliere niente a nessuno. Soprattutto a Foletti perché siamo andati e andiamo così bene d'accordo che veramente sarà un lavoro di équipe che valorizza, come giustamen-

te ha detto lei, la trasmissione. E' importante per tutti e due; perché lui può aggiornare i telespettatori su quelle cose che io non ho la possibilità di seguire, mentre io posso commentare tranquillamente la gara senza però basarmi solo su ciò che mostra il mio monitor e quindi il video di chi sta in poltrona...».

«Ma è giusto, del resto. C'è poco da fare, ci sono degli sport che si valorizzano proprio perché vengono valorizzati da chi li commenta. L'ip-pica, ad esempio, per me non rappresenta niente, ciò nonostante un Giubilo riesce ad appassionare anche me che pure non arrivo a capire cosa si trovi di interessante nel vedere due cavalli in volata. Mentre il Casucci risulta sempre un po' monotono perché commenta solo quello che fa vedere il quadro della televisione — anche se non è detto che se uno è primo con un giro di vantaggio non ci sia niente da dire — quando, al contrario, potrebbe seguire il resto della gara dalla sua postazione e se sta avvenendo qualcosa potrebbe parlarne lo stesso anche se in quel momento si continua a inquadrare lo Stewart proprio perché è primo e sta vincendo. Purtroppo però lui va nel panico quando occorre dell'improvvisazione; cioè se tutto segue una prova scateata di valori lui riesce a seguire abbastanza bene ma quando deve tirar fuori qualcosa di differente veramente perde la testa e allora emergono i reali sentimenti di uno che non ama, evidentemente, le corse. Tipo Imola. Quelle cose che ha detto lui, al momento dell'incidente, si possono anche dire se si pensano veramente; però bisogna poi avere il coraggio di non andare a fare più il telecronista. E poi, soprattutto, quando si pronuncia una frase del genere la si deve giustificare, si deve dire il perché, non si può fare solo una battuta e poi interrompersi».

Quell'edizione di Imola la ricordano tutti. La ricorda, ovviamente, anche lo stesso Casucci al quale, in un'intervista che mi ha concesso l'anno scorso, l'ho nuovamente contestata. Le sue telecronache, da allora, mi sono apparse più misurate e anche più vivaci.

«Sì — mi rispondo — me ne sono accorto anch'io e glielo volevo proprio dire. L'ho sentito al Gran Premio d'Italia e sembrava veramente un'altra persona».

Andrea de Adamich è un «tecnico», nel vero senso della parola, e di conseguenza inattaccabile o quasi. Lo afferma lui stesso — senza peraltro peccare di immodestia — quando ci troviamo a parlare delle sue due nuove attività, televisione e giornalismo, «due settori ai quali voglio restare legato proprio per non staccarmi, in nessun caso dal mondo delle corse», dichiarando apertamente e senza mezzi termini che per lui «c'è il grosso vantaggio che il giornalista non completamente del ramo deve stare attento a tutto quello che scrive perché può essere sempre contestato». E aggiunge: «Per me, invece, è diverso. Posso dire delle cose anche con una certa "nonchalance" perché diventa difficile che altri possano contestarmi; perché in tal caso io posso sempre fornire la spiegazione esatta e quindi contestare a mia volta. Posso sempre rispondere che avendo visto come si sono svolti certi fatti e vivendo dentro il mondo delle corse è impossibile che cada in errore (anche se può accadere, nessuno è infallibile); proprio per questo non posso accettare la critica di chi è sempre stato al di là della rete e, quindi, non avendo una conoscenza diretta e vissuta del problema non

può neppure giudicarmi. Questo, secondo me, è un grosso vantaggio».

Un atto di presunzione, di eccessiva fiducia nelle proprie capacità? Assolutamente no, anche perché de Adamich pronuncia queste parole con il solito tono sorridente, simpatico, e si avverte, addirittura, una nota scherzosamente compiaciuta all'indirizzo dell'incauto che osasse avanzare delle critiche nei suoi confronti. Anche se il telefono ci divide mi pare quasi di vederlo ridacchiare mentre, soddisfatto, si prepara ad affilare le armi della possibile contro-battuta. L'idea lo solletica al punto che, seppure non lo esprime a parole, vorrebbe riceverne di critiche, e tante, proprio per dare la stura a una interessante e vivace polemica con i suoi antagonisti; e anche per avere la possibilità di lasciare ampio spazio alla sua facilità di eloquio. « Sono uno che parla tanto, sono competente della materia e quindi riempire la trasmissione, indipendentemente da quello che fanno vedere le immagini, non mi spaventa proprio ».

— Avrà solo il ruolo di telecronista o la tv svizzera ha intenzione di impiegarlo anche per altri servizi?

« Senz'altro; e questo è molto interessante. Perché il dottor Di Lorenzo, che è il direttore dei servizi della Televisione del Ticino, lascia molto spazio all'automobilismo, che è poi quello giusto per uno sport di importanza internazionale. C'è poi da sottolineare che loro non sono « legati »; cioè in una anno trasmettono almeno otto Gran Premi ma hanno in programma anche quei servizi — che possono essere sette, otto o anche di più — che integrano la loro attività nel mondo delle corse. Non so, vanno all'Alfa, alla Matri, alla Lotus, a fare dei servizi; però non è detto che se avvengono dei fatti particolarmente importanti li scartino solo perché non sono stati preventivamente decisi. Cioè, anche il nostro accordo prevede che se noi qui in Italia decidiamo di correre ad alcool, ad esempio, — ed è un episodio abbastanza importante, abbastanza clamoroso — io telefono per avvertirli della cosa e per farmi mandare un operatore, un tecnico del suono e il capo-équipe in modo da poter fare un servizio che pur non essendo stato programmato all'inizio dell'anno trova il suo spazio di mezz'ora in una trasmissione sportiva, senza nessun problema. Può accadere che capiti l'opportunità di dover intervistare un pilota — e ciò avviene piuttosto spesso, perché non si lasciano sfuggire nessuna occasione — e pure in questo caso viene messa a disposizione una di queste mezz'ore che loro mantengono sempre libere proprio per eventi eccezionali. Mettiamo, ad esempio, che passi Peterson da Lugano; ecco, in questo caso mi chiamerebbero perché facessi io l'intervista e questo lo trovo molto simpatico oltre che efficace ».

De Adamich è completamente soddisfatto di questo suo rapporto con la tv svizzera e non sembra avere problemi di sorta. E' così?

« In un certo senso sì; quello che mi lascia un po' perplessa, diciamo, è la realizzazione di un servizio. (Sabato ha fatto un servizio da Modena per la corsa di Agostini n.d.rd) Non ho la più pallida idea di come funzioni, lo posso sapere così, teoricamente, o immaginarlo. Ma in definitiva io sono lì non soltanto per fare ma anche per imparare. E questo è molto importante soprattutto perché con queste persone si può diventare competenti del ramo senza tuttavia essere investiti da pesanti responsabilità ».

— Tornando alle telecronache; queste le effettuerà dai diversi cir-

cuiti o potrà accaderle di doverle commentare da Lugano?

« Per quello che riguarda l'Europa non ci sono problemi; quindi andrò sui circuiti e la trasmissione avverrà in diretta. Per ciò che riguarda gli altri Paesi, tipo l'Argentina, ad esempio, la tv svizzera non può sempre prendere la diretta perché costa troppo ma trasmette ugualmente la gara in differita e in questi casi il mio commento avviene dallo studio di Lugano ».

— Lei quest'anno non corre in Formula 1 ma solo per il Campionato Marche; se, a un certo punto decidesse di abbandonare definitivamente le corse, intenderebbe proseguire in questa attività?

« Certamente. Non costituirebbe la mia attività principale, comunque resterebbe un rapporto di collaborazione collaterale e al quale potrei dedicare un po' più di tempo ».

— Ma a lei non dispiace dover disertare la Formula 1?

« Beh, certo non ne sono entusiasta. L'importante, nonostante tutto, è rimanere a stretto contatto con il mondo delle corse e questa opportunità, in definitiva, mi è stata offerta dalla tv svizzera che, seppure dall'altra parte della barricata, mi permette di contribuire ugualmente al progresso e soprattutto alla diffusione delle gare automobilistiche. E' una grossa soddisfazione per me anche perché mi trovo a contatto con delle persone veramente simpatiche e che capiscono i problemi dell'automobilismo sportivo cosa che non succede in Italia ».

— Italia, in questo caso, vuol dire RAI. E qui si impone la domanda: come mai la nostra televisione si è lasciata sfuggire un'occasione del genere? Ci sono stati dei contatti fra lei e i dirigenti Rai e se sono avvenuti come mai lei oggi si trova a lavorare alla tv svizzera anziché, come sarebbe stato più logico, alla nostra?

« Sì, in effetti dei contatti ci sono stati. Cioè, è accaduto questo: l'anno scorso, quando si è saputo che avrebbero trasmesso il Gran Premio del Brasile, sono andato alla RAI per offrire la mia collaborazione. Dato che non avrei partecipato a quella gara e quindi ero libero avevo chiesto se sarebbe stato possibile, per una volta, affidarmi quella telecronaca. In fin dei conti non è che volessi prendere il posto di qualcun altro; anche perché poi in seguito avrei sempre corso e quindi non avrei avuto neanche il tempo di dedicarmi a questa attività. Avevo semplicemente chiesto di offrirmi questa possibilità e poiché avevo già dimostrato, anche se per pochi minuti, di saper portare avanti una telecronaca potevano anche rischiare... In definitiva, avendo già una volta affidato una trasmissione a puntate a un ciclista — non facciamo nomi — che, poveretto, non riusciva a dire tre parole senza sbagliare quattro verbi, con me andavano anche abbastanza sul sicuro ».

— Le hanno quindi risposto negativamente?

« Un no preciso non me lo hanno detto. Però non mi hanno fatto sapere più niente e io, logicamente,

non ho insistito. Io ho chiesto una cosa, loro sapevano come e dove rintracciarmi, non mi hanno cercato e io ho lasciato perdere. Fare polemiche a questo punto non vale neanche la pena. Anche perché non è che io mi trovassi nella posizione del Tortora che ha dovuto lasciare la tv italiana per i noti motivi e quindi si è trovato nella necessità di andare in Svizzera. Io alla RAI ho proposto una collaborazione, loro non l'hanno presa in considerazione e perciò quando sono stato invitato alla tv svizzera sono stato ben felice di accettare. A me fa piacere perché come ho già detto, mi permette, con tutta tranquillità, di cominciare un'attività che un domani mi può anche impegnare di più. E poi credo che per una persona come me sia più valorizzante essere legato a della gente così aperta, così socievole come sono i dirigenti svizzeri. In fondo c'è più possibilità di mettersi in luce alla tv svizzera che non a quella italiana dove si è legati a schemi fissi che alla lunga possono anche mortificare la personalità. A meno che non faccia la "Domenica sportiva" e parli sempre e solo di calcio! ».

E' chiaro che se pure de Adamich appare completamente soddisfatto del suo rapporto con la tv svizzera non dimentica facilmente il « rifiuto » della tv italiana. Perché — e l'ultima battuta ne è un chiaro segno — la sua presenza in televisione pare non sia gradita non solo a livello dirigenziale ma anche dalla rubrica sportiva della domenica sera. Sono ormai circa tre anni che de Adamich non appare più sul nostro video; e se pure è molto difficile che accada di vedere e ascoltare un pilota, gliene chiedo ugualmente la spiegazione.

« E' semplice — risponde de Adamich — anche se paradossale. Nel '71, quando Casucci mi aveva fatto commentare un pezzettino di corsa durante la mia pausa e quindi mentre alla guida c'era Pescarolo, la sera stessa ero stato invitato alla "Domenica sportiva". Mentre Pigna mi intervistava ho avuto la "battuta felice" — infelice per lui — che però mi è costata cara. E' accaduto questo: mentre lui si stava congratulando con me per la mia piccola telecronaca io ho risposto che mi sentivo lusingatissimo del complimento tanto più che mi veniva da un incompetente di automobilismo. Però il mio "incompetente" che ho ripetuto due volte nella stessa frase, era detto con amicizia, scherzosamente, se vogliamo, ma senza intenzioni critiche. Tutt'altro. Ma lui ha preso molto male questa mia battuta e da quella volta non mi ha più voluto. E' capitato, dopo un anno circa, che Poltronieri mi telefonasse per invitarmi a partecipare alla trasmissione. Tutto stabilito, tutto a posto... poi, mentre stavo per uscire, circa un'ora prima dell'inizio del programma, Poltronieri mi richiama e così, molto imbarazzato, mi dice "guarda Andrea, per favore non venire, perché c'è una cosa..."; insomma, da quella volta anche i miei rapporti con Pigna e con la tv italiana non sono dei più brillanti ».

Ma, allora, dopo questo sconcertante episodio, Andrea de Adamich non segue più la « Domenica sportiva »?

« Non la seguo? Anzi, più di prima! Non so, sarà forse una forma di masochismo ma io la guardo, dal principio alla fine, perché mi diverto ad imprecare, perché provo una soddisfazione immensa nell'aspettare l'errore, nel coglierlo e quindi nell'arrabbiarmi! ».

Gio' Luni

IMMAGINIAMO UNPO' (TANTO PER SCHERZARE) SE, NELLA 'CORSA DEI CAMPIONI', AL POSTO DELL'AUSTRIACO DI VIENNA CI FOSSE STATO L'ITALIANO DI CIVENNA A FARSI BELLAMENTE INFILARE NEGLI ULTIMI GIRI QUANDO ERA AL COMANDO...
... FORSE SAREBBE SUCCESSO QUESTO...

MERZARIO A PIEDI FINO AL G.P. DI GROENLANDIA DEL '76

SERVIZIO SPECIALE

MODENA 20. Alla Ferrari così si giustificano: "La macchina era in condizioni perfette! Rottura del tempone? Impossibile! Certo... se al posto suo ci fosse stato un pilota più qualificato (passaporto estero) saremmo stati noi i primi ad zvallare qualsiasi ipotetico guasto meccanico."

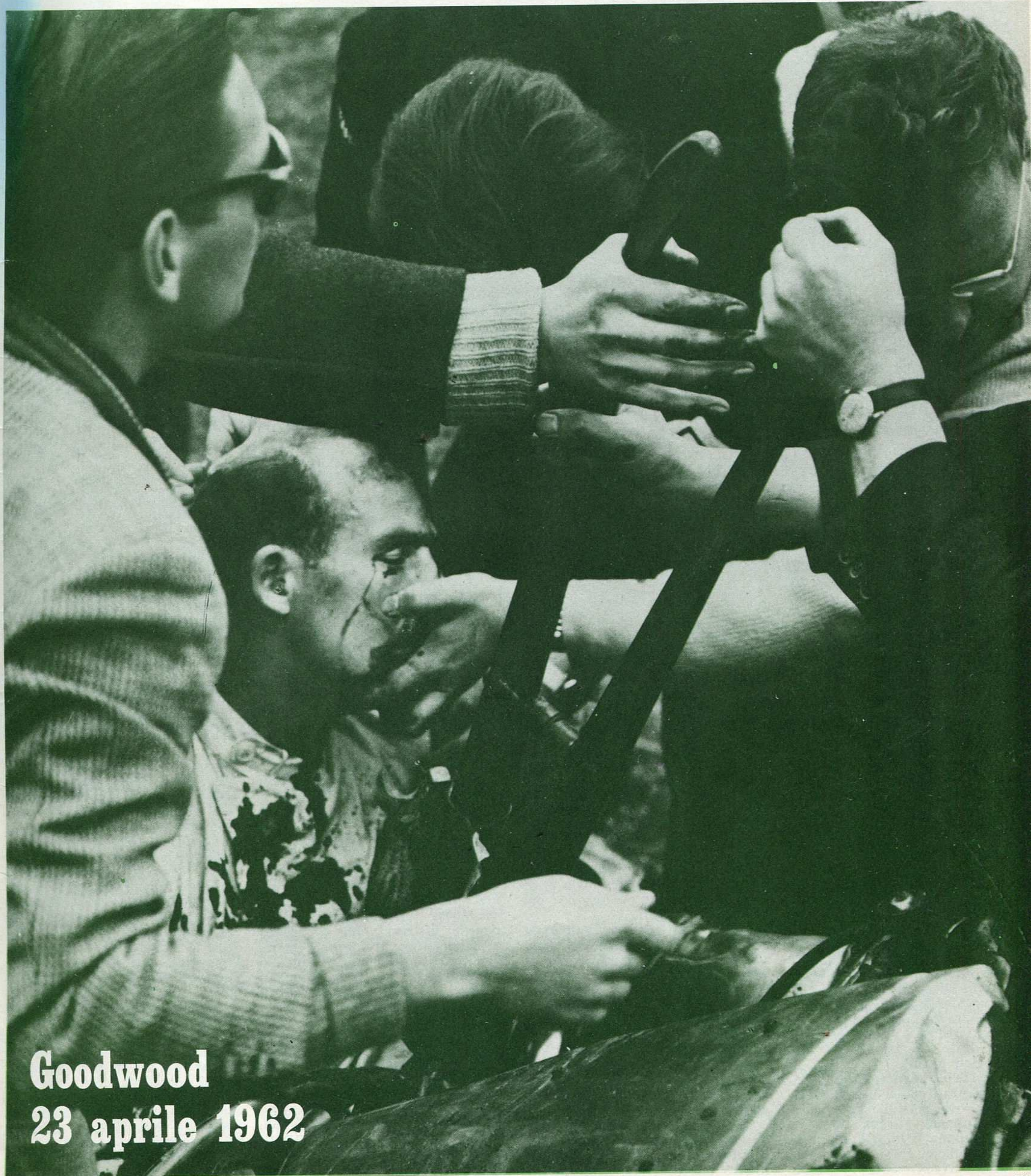
A DESTRA. Arturo nella nuova mansione punitiva, con lui l'avv. Luez di Montezemolo.



Fonte: foto servizio di Massimo Valtrese.

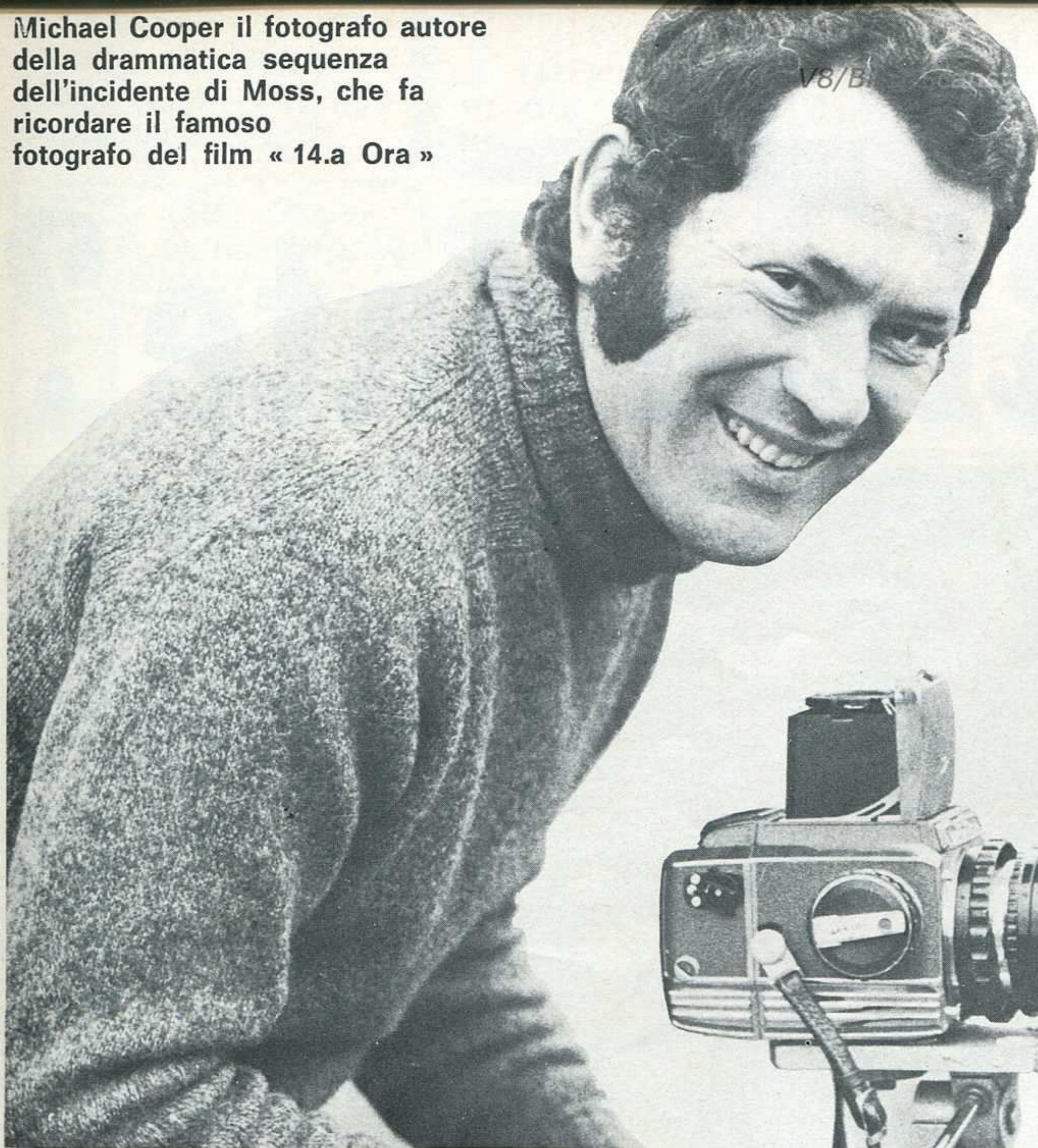
Dodici anni
or sono non fu
una bella Pasqua
per lo
sport-auto

Ricordate ?



Goodwood
23 aprile 1962

Michael Cooper il fotografo autore della drammatica sequenza dell'incidente di Moss, che fa ricordare il famoso fotografo del film « 14.a Ora »



Appostato a St. Mary c'era Michael Cooper, un fotografo inglese da «14' Ora»

Se l'era sognato!

Un'era si concluse quando Stirling Moss ebbe l'incidente a Goodwood, il lunedì di Pasqua del 1962, riportando ferite che lo costrinsero ad abbandonare le competizioni.

Quale fu la causa dell'incidente? E' strano come siano raramente spiegabili, gli incidenti di cui restano vittime i piloti di primo piano. Quale fu la causa di quello di Clark a Hockenheim? Perché Jo Siffert ebbe quello di Brands Hatch? E Cévert quello a Watkins Glen? Quando non esiste una spiegazione immediata e ovvia, lavora la fantasia e in genere si pensa a un errore del pilota, dato che neppure i migliori sono infallibili.

Uno strano aspetto dell'incidente di Moss consiste nel fatto che un fotografo di corse, Michael Cooper, l'aveva sognato una settimana prima. I sogni si possono adattare, per adeguarli a simili avvenimenti — dopo

che sono accaduti — ma Cooper raccontò il suo alla ragazza che aveva a quei tempi, dicendole che credeva che Moss stesse per avere un incidente mortale. Tanto i sogni che i sognatori sono giudicati con un certo sospetto e Cooper era probabilmente troppo imbarazzato, per parlare di quel sogno con chiunque nel mondo delle corse.

« Nel sogno Moss uscì di pista a St. Mary, attraversò un vasto tratto erboso e andò a urtare con violenza contro il terrapieno. Si udì un tremendo rumore sordo, il pilota venne sbalzato dall'abitacolo e pareva che continuasse a volare in aria — ricorda Cooper. — Io potevo soltanto presumere che fosse morto, d'altro canto non era certamente una cosa che potevo raccontare a Stirling ».

Questo genere di descrizione è abbastanza tipica dei sogni premonitori che si ricordano al momento adatto, cioè dopo un in-

cidente che fa molto rumore, però rimane lo strano fatto che Cooper avesse riconosciuto la curva di Goodwood, una curva alla quale non aveva mai lavorato prima. Aveva soltanto da poco cominciato a fare foto di corse per alcune riviste e andava quasi sempre alle curve ove era più facile che succedesse qualcosa. Il tratto di Fordwater, con la discesa verso St. Mary, era un settore monotono, se paragonato a Woodcote e alla chicane. Per di più, si trovava sull'altro lato della pista e quindi lontano, per i fotografi pigri.

Il giorno della corsa Cooper ebbe un guasto alla macchina, mentre andava al circuito, e nel tentativo di svolgere il suo lavoro durante la corsa, cercando al tempo stesso un passaggio per tornare a Londra, dimenticò completamente il sogno. Per qualche strana ragione, comunque, in ogni foto che scattò del Glover Trophy c'era sempre

Moss, anche se pure questo poteva essere spiegato dal fatto che a quei tempi Stirling era un superdivo e partiva come sempre dalla posizione del palo.

Cooper scattò le foto che voleva dello schieramento, poi si avviò verso la parte interna del circuito, diretto verso la monotona zona di St. Mary, senza che ora possa ricordare perché lo facesse. Attese, giro dopo giro, con la sua pesante macchina fotografica, tutt'altro che ideale per le foto che scattava, di macchine veloci. Agli inizi conduceva Moss, ma poi cominciò ad avere difficoltà con le marce del suo cambio Colotti e passò in testa Graham Hill, con la nuova BRM V8 di un litro e mezzo. Moss perse tre giri, mentre i meccanici dell'UDT si davano da fare per accomodare la trasmissione, e quando tornò in corsa era attardato appunto di tre giri.

A quei tempi era il professionista, il maestro di stile tipo

Moss avviato all'impatto terribile. La Lotus è già fuori pista e percorre il tratto erboso, avviandosi al terrapieno di St. Mary. Non si notano danni al telaio o alle sospensioni. Nessuna traccia visibile di rottura al motore. Moss è seduto dritto nell'abitacolo

V8/Blog Scan



Stewart della sua epoca e non era nella sua natura gettare la spugna. Infatti si apprestò a polverizzare il record, e si trattava soltanto della sua terza gara con il motore Coventry Climax V8 montato sulla speciale Lotus di Rob Walker, costruita l'anno prima con un telaio tipo 18 e sospensioni modificate della tipo 21. Quando il Coventry Climax V8 fu disponibile il team Walker ottenne il secondo. In origine avevano aggiornato un paio di telai Lotus 18, per cui ne mandarono uno di riserva alla Harry Ferguson Research per fare tagliare la parte posteriore, sostituendola in modo da poter montare il più largo V8. Furono montati la sospensione posteriore della Lotus 21 e il cambio Colotti tipo 32. Moss usò questa vettura brevemente a Monza, durante le prove per il Gran Premio del 1961, ma poi fu contento di accettare l'offerta di Innes Ireland per la corsa,

cioè la sua Lotus 21 ufficiale.

La sua prima gara con la Lotus V8 era stato il G.P. di Bruxelles, non valevole per il campionato, ma vari inconvenienti nella gara disputata in tre manche lo costrinsero al ritiro. A Snetterton, il weekend prima di Pasqua, il team UDT-Laystall prese in prestito da Rob Walker una vettura, che riverniciò con il suo colore verde mela, per affidarla a Moss. Questi partì dal palo, precedendo la BRM di Hill, ma dietro c'era Clark con la nuova Lotus 24 V8, il quale prese il comando quando Moss ebbe un guasto e dovette sostare al box. Ne occorsero tre, di fermate, per rimediare ma poi Stirling tornò in pista in grande forma e segnò il giro più veloce, uguagliando il record stabilito da Ireland l'anno prima, con la Lotus ufficiale di due litri e mezzo.

Moss riprese la corsa, a Goodwood, staccato di tre giri da Hill

che pilotava la BRM in un modo che doveva fruttargli quattro vittorie di Gran Premio e il titolo mondiale di quell'anno. Non c'era nulla da guadagnare, ma tutto da perdere, quando Moss si avviò per ripetere le sue prestazioni di Snetterton e aggiudicarsi il record sul giro. Questa volta il compito era più difficile, perché Surtees era occupato a fare altrettanto con una nuovissima Lola che montava per la prima volta un motore Climax V8. Moss si era fermato al nono giro e Hill aveva completato il suo dodicesimo, quando Stirling tornò in pista. Il suo tempo migliore sul giro, quando era al comando, era stato di 1'23", ma Surtees, preso da foga dopo un testa-coda, replicò con 1'22"6 prima di avere un guasto e di sostare al box. Come era successo a Snetterton a Moss, anche a lui si era bloccato il dosatore del gas ed era forse significativo che avesse lo stesso

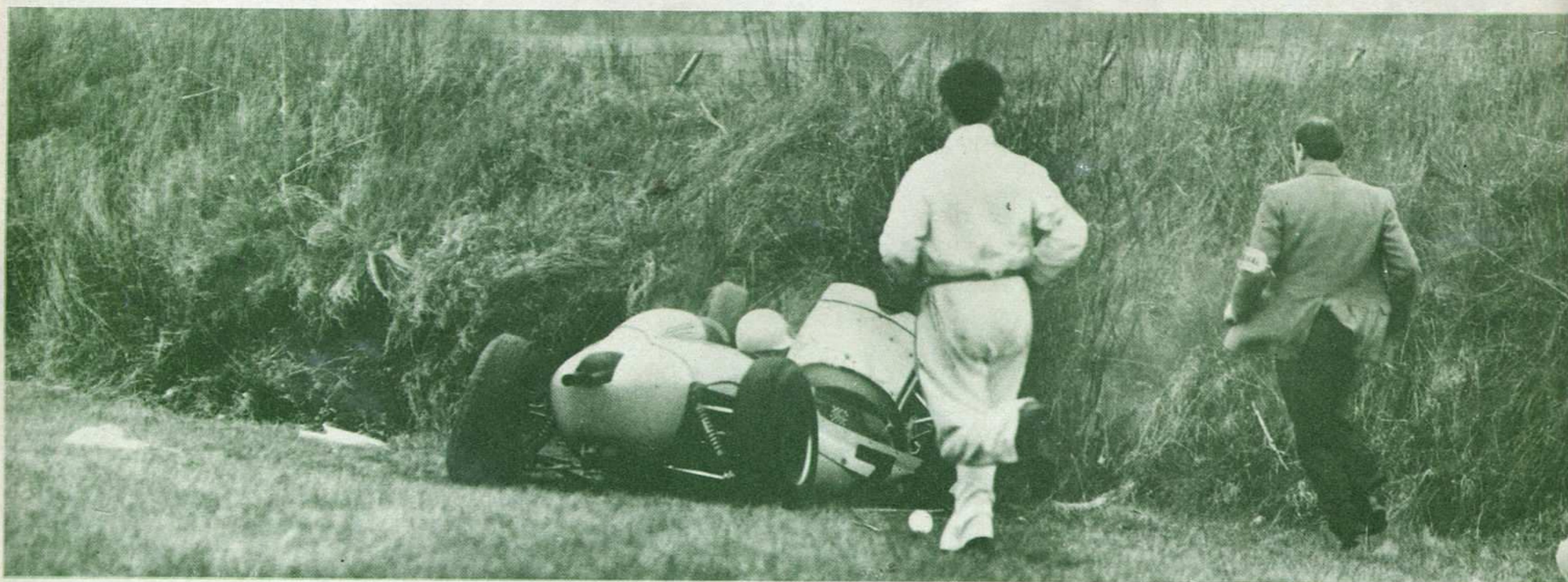
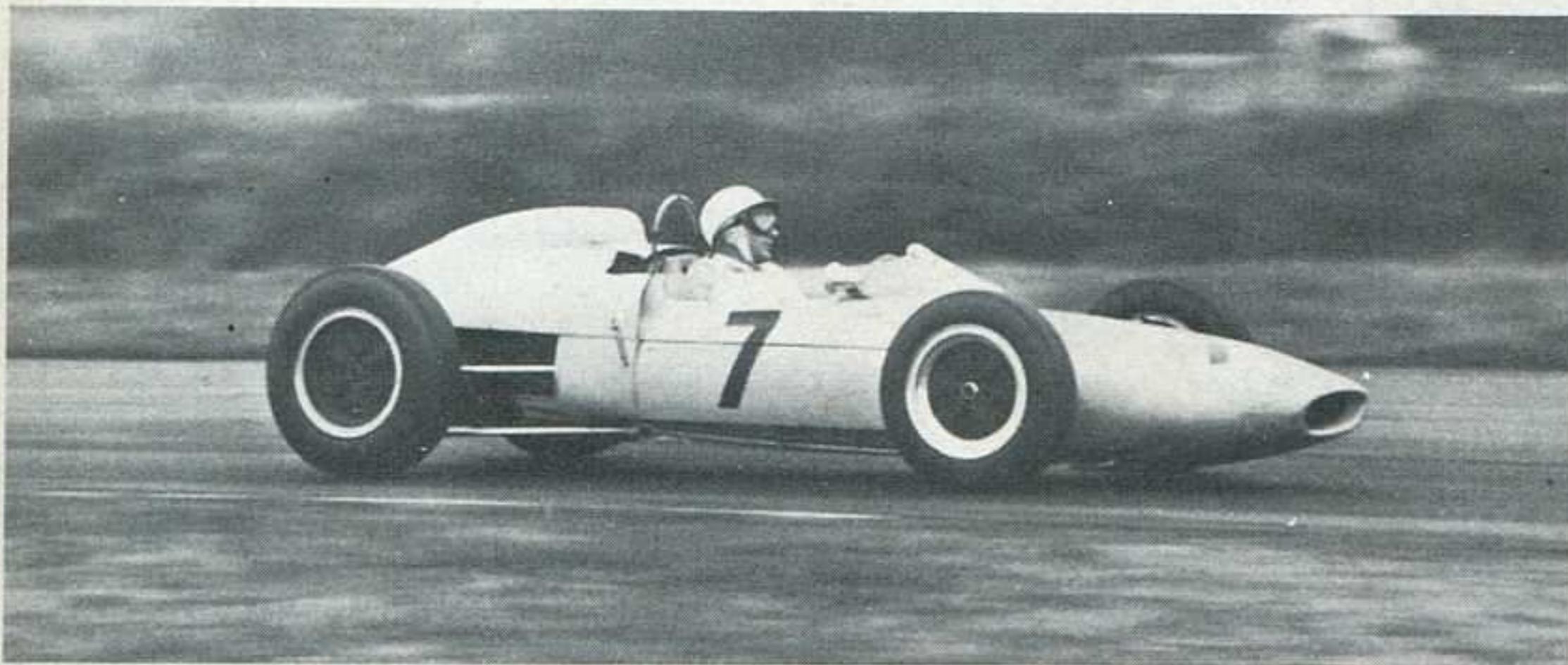
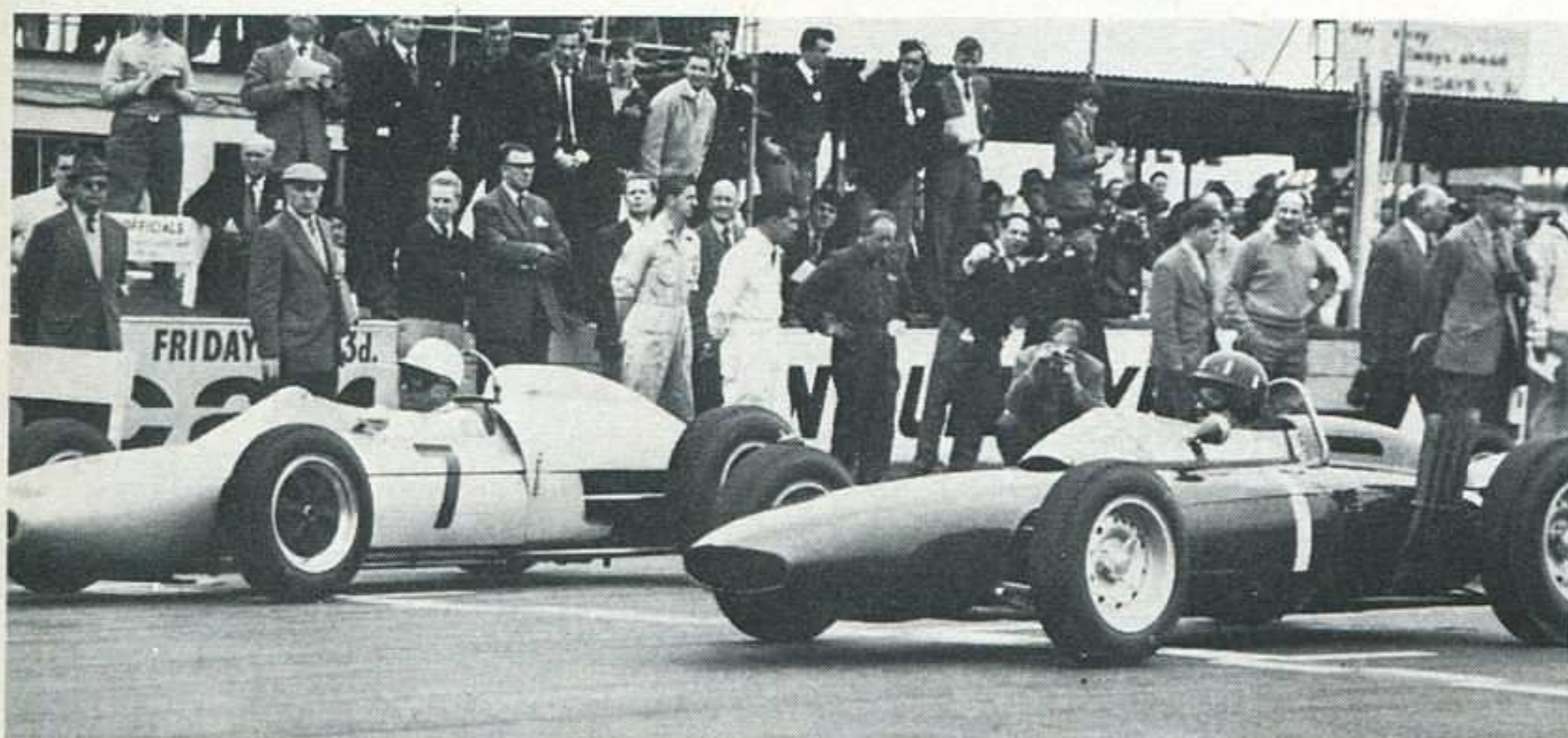
problema a Goodwood. Stirling era risalito al settimo posto e aveva appena uguagliato il nuovo record sul giro di Surtees, mentre Hill terminava il suo trentesimo giro tranquillamente in testa.

Ora Moss poteva vedere davanti a sé la coda della BRM di Graham e stava rapidamente accorciando il varco. Hill intanto si assestava a un ritmo da leader, senza dovere faticare per conservarlo. Vedeva Moss avvicinarsi, ma sapeva che dopo le sue fermate al box Stirling non correva per vincere.

E adesso comincia il mistero su quanto accadde, per fare scatenare l'incidente che fece volare la Lotus come una freccia, apparentemente in linea retta attraverso i quasi ottanta metri d'erba, fino al terrapieno.

Eoin S. Young

CONTINUA A PAGINA 22



CONTINUAZIONE DA PAG. 21

Moss non ricorda nulla dell'incidente e, ripensandoci ora, può soltanto tentare di ricreare l'incidente basandosi su ipotesi. Graham passò da Fordwater con una traiettoria che gli faceva occupare più spazio di quanto occorresse, ma questo fatto in sé non è inconsueto, dato che i conduttori seguono tattiche che si adeguano allo stile degli avversari. Moss ritiene che a Graham fosse stata sventolata la bandiera azzurra, per avvertirlo che stava per essere raggiunto, e che quando fece un cenno per segnalare che l'aveva vista, Moss lo interpretò come un segno che gli diceva di passare. Si preparò dunque per girare all'esterno della BRM, ma poi si rese conto che Graham stava bloccando la strada per superare la curva seguendo la propria traiettoria. Ormai Moss era già in ballo, destinato a urtare la BRM, o ad andare sull'erba, e

scelse la seconda soluzione.

Secondo l'ipotesi di Stirling, dunque, l'incidente ebbe inizio perché lui interpretò in modo sbagliato il segnale di un altro pilota.

Graham lo nega decisamente. « Non ho mai fatto segni, vedendo sventolare la bandiera azzurra — dice. — Non lo faccio mai, non l'ho mai fatto e non lo feci certamente allora ».

Graham dice che Stirling gli si affiancò, quasi, con tutte e quattro le ruote sull'erba.

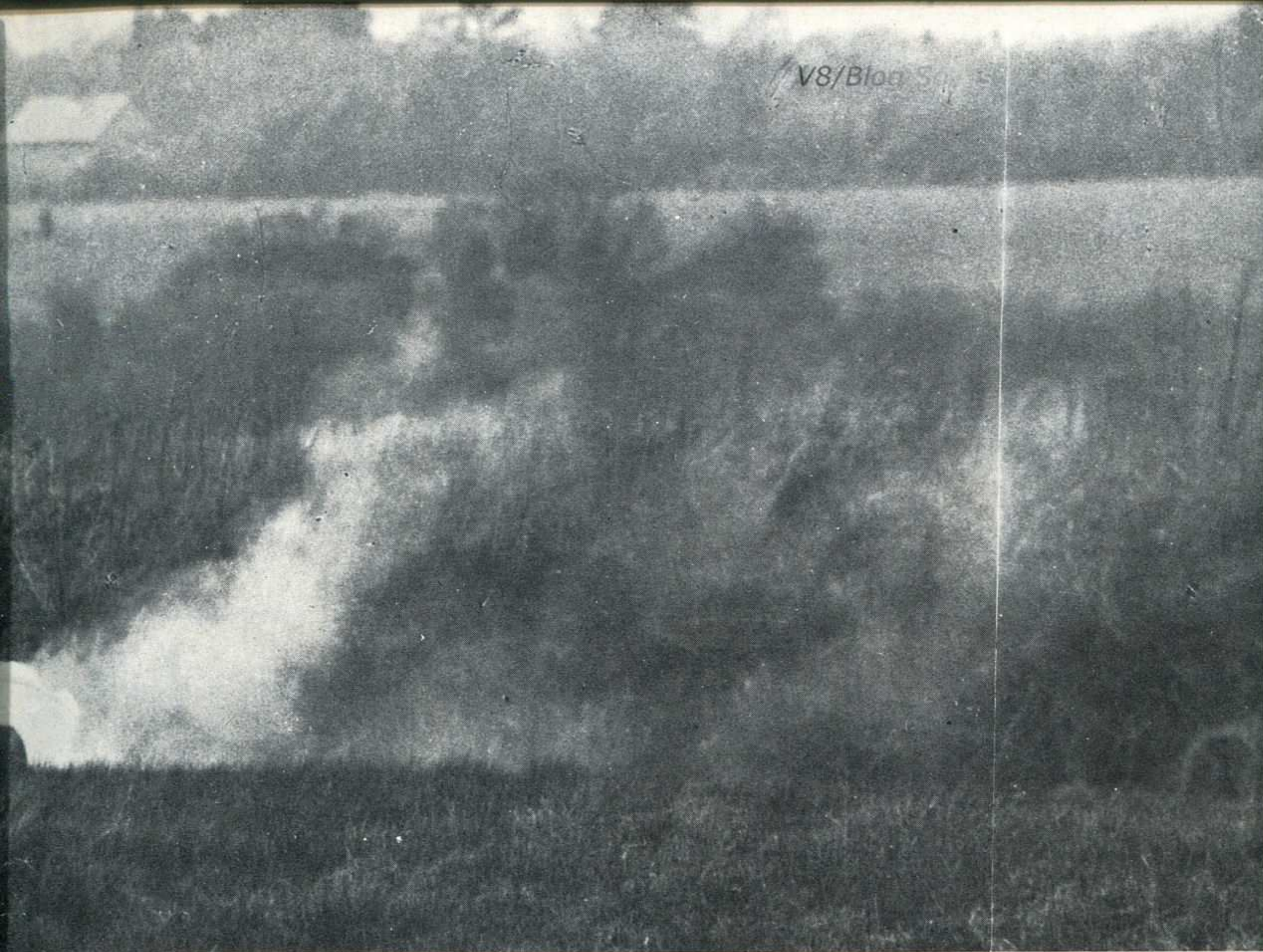
« Rinunciai ad andare forte — dice — e mi limitai a guardare. La vettura superò una gobba, si vide il lampo di una fiamma proveniente dagli scarichi, poi la macchina tirò dritto, contro il terrapieno ». Al giro successivo Graham rallentò, fino ad andare quasi a passo d'uomo, gridando per chiedere se Stirling stava bene, poi si dedicò di nuovo al compito di vincere la prima gara per la BRM V8. Secondo lui, ci fu un guasto ai

freni, altrimenti ci sarebbero stati segni in pista, o terreno divelto, nel punto ove Moss aveva cercato di frenare sull'erba. Se il guasto fosse stato allo sterzo, o se il dosatore del gas si fosse bloccato, Stirling avrebbe ancora potuto compiere una manovra di frenaggio. Per quanto riguarda un'indagine svolta da uno dei verificatori del RAC, non risultò nessun cattivo funzionamento di qualsiasi parte vitale della vettura, prima dell'incidente.

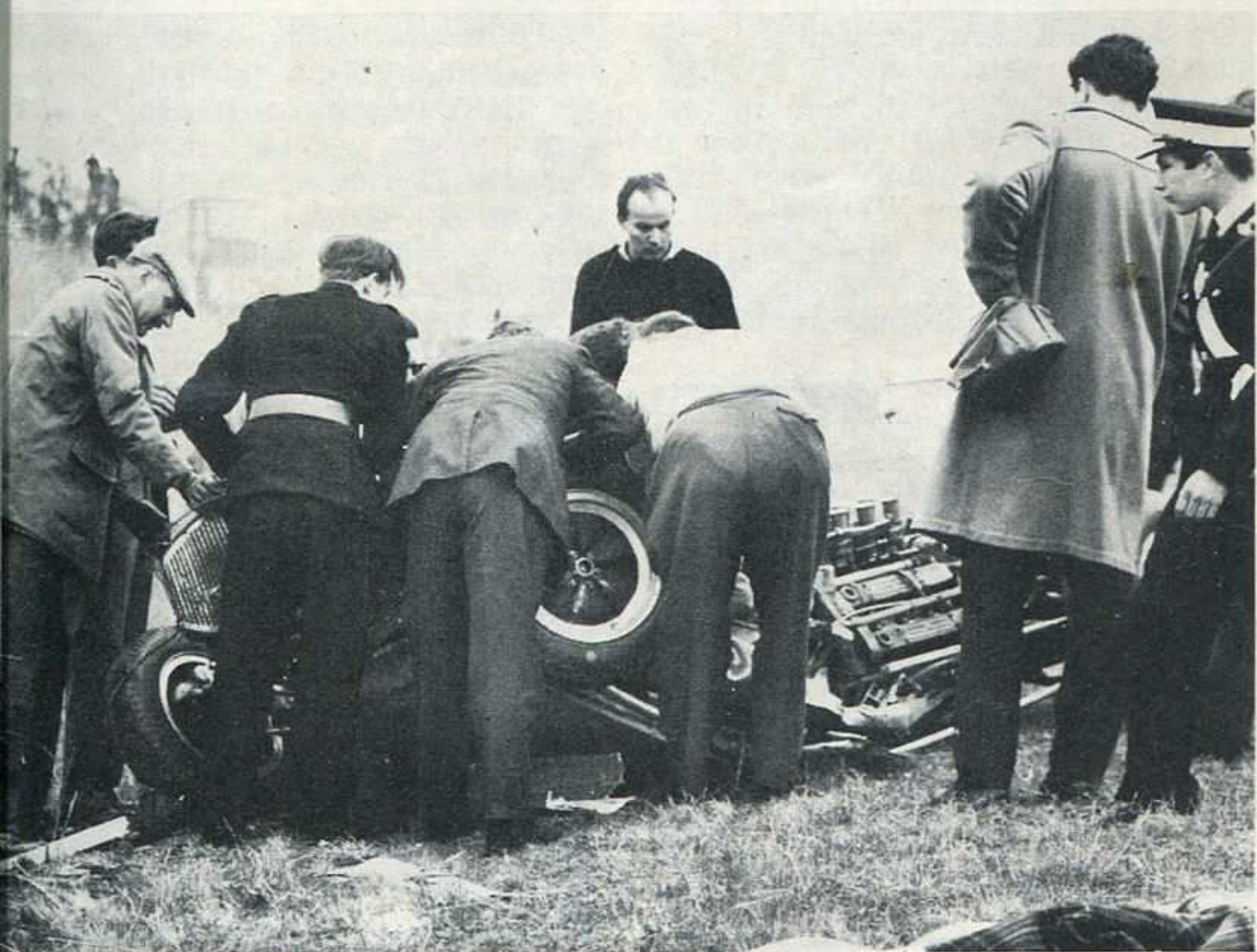
Tanto Cooper che Hill parlano del balenio di una fiamma. Cooper non era sicuro che venisse dagli scarichi o da sotto la vettura, quando questa urtò la gobba e rimbalzò. Era forse un lampo di magnesio, dal lato inferiore della trasmissione che urtava qualcosa di solido? Hill è sicuro che il lampo veniva dagli scarichi, perché sui primi Coventry Climax V8 i tubi erano in mezzo al V, verso l'alto. Moss era forse stato disturbato dal bloccaggio del dosatore del gas,

proprio mentre passava dalla quinta alla quarta, avviato all'inizio di quanto pareva una manovra di sorpasso, spegnendo poi l'accensione? All'interno il motore non era danneggiato, ma se fosse stata spenta l'accensione, con la vettura ancora in moto e con la marcia ingranata, la carica di combustione potrebbe essere passata negli scarichi, dando fuoco ai tubi caldi. Una possibilità vaga, forse, però una spiegazione da non scartare.

L'altro aspetto strano consiste nel fatto che Moss non parve fare nulla per evitare l'incidente. La foto di Cooper mostra la vettura fuori pista, avviata verso il terrapieno, senza che ci fosse praticamente nessuno sterrato. E' possibile che Moss cercasse d'infilarsi oltre il terrapieno, sterzando in modo minimo per evitare di perdere il controllo della vettura sull'erba. Hill ne dubita, perché dice che secondo lui la vettura sembrava diretta verso il terrapieno.



E questa è la terribile sequenza dell'incidente. Dal momento del via, Moss era al palo affiancato da Hill su BRM V8, alla foto in corsa, scattata pochi attimi prima dell'uscita di strada. Poi il dramma. Fu l'ultima corsa del grande Moss, che ricordate campione di tutti i tempi al Computer assieme ad Ascari



La foto di Moss avviato a quell'appuntamento col terrapieno che gli fu quasi fatale è importante, perché non palesa segni di rottura né al telaio né alle sospensioni, e neppure fumo o fiamme provenienti dal motore a indicare un guasto; mostra anche Moss, seduto dritto e cosciente nell'abitacolo, smentendo l'ipotesi che avesse avuto un malore.

Ciò che stupì Cooper fu il tempo impiegato da Moss per arrivare all'urto.

«Potei rendermi conto che era uscito di pista, centrarlo e fotografarlo, preparare di nuovo la macchina fotografica — ad azione molto lenta, cioè del tutto inadatta a quel genere di lavoro — e scattare di nuovo, proprio mentre la vettura urtava il terrapieno. In quel momento, ricordai il mio sogno. Udi lo stesso fracasso, o meglio una specie di tonfo soffocato, e ricordai tutto il sogno. Ero sicuro che Moss fosse morto.»

Cooper attraversò la pista di corsa e fu il primo a raggiungere i rottami. Semi svenuto, Moss borbottava ma Cooper non poteva fare nulla per aiutarlo per cui si fece da parte, dato che ormai arrivavano i commissari a piedi.

La parte anteriore della Lotus era contorta, a seguito dell'urto, e la ruota anteriore di sinistra era rientrata quasi fino all'abitacolo. La squadra di soccorso impiegò quasi mezz'ora per tagliare le lamiere e liberare il pilota, che fu portato all'ospedale con gravi lesioni alla testa, alle spalle, alle ginocchia e alle costole. In passato le ossa rotte non avevano mai turbato troppo Moss. Soltanto due anni prima alla sua Lotus, a Spa, si era staccata una ruota e Stirling si era fratturato entrambe le gambe, riportando anche una lesione alla spina dorsale, costole rotte e naso pure rotto, però alla fine della stagione era di nuovo in macchina

Nell'incidente di Goodwood le ferite più gravi erano quelle alla testa. Mentre il resto migliorava, al «ritmo Moss», le sue prontissime reazioni erano invece rallentate al punto che doveva quasi costringere i propri arti a compiere gesti che in passato, per lui erano stati riflessi in frazioni di secondo.

Il Moss dei nostri giorni è un attivissimo uomo d'affari, sempre in movimento, che lavora in un ufficio al pianterreno del suo appartamento nel quartiere di Mayfair, quasi all'ombra dell'Hilton. Invece Moss il pilota non esiste più, così come la pista di Goodwood non esiste più per le corse. Ora Stirling limita le sue apparizioni in un abitacolo su vetture costruite appositamente per i «trials», quella speciale forma di sport motoristico britannico.

La sua fama di uno dei più grandi piloti di tutti i tempi continua a vivere nell'elenco dei records e nei ricordi degli appas-

sionati. Il capo stilista della General Motors, Bill Mitchell, conserva gli occhiali rotti e insanguinati di Moss in una vetrinetta, nella straordinaria raccolta di trofei di corsa nella sua abitazione vicino a Detroit; accanto, in un'altra vetrinetta, si possono vedere il casco di tela e gli occhiali di Caracciola, con la tabella dei tempi segnati dalla moglie del tedesco quando vinse il G.P. di Germania del 1939.

A Monaco Moss vinse tre volte e la folla lo applaude ancora dalle terrazze, quando arriva all'Hotel Metropole il mattino della gara, sempre con lo stesso passo elastico che pare mettere in luce lo stile in un pilota.

Il «campione al computer», organizzato da Autosprint, diede la notizia che Moss e Ascari risultavano i più grandi di tutti i tempi ex aequo, ma il mistero di Goodwood permane. Che cosa fu a causare l'incidente?

IL MOTORE a BENZINA ha gli anni contati?



L'Opel da Record, la diesel della General Motors che ha fatto tanto parlare di sé, è un esempio probante dei vantaggi del motore diesel: risparmio di carburante e pulizia dei gas emessi

Un poker di dubbi

1 il DIESEL igienico

Il motore a benzina (quello convenzionale, non certo il rotativo Wankel) ha gli anni contati? Lo lascerebbe presumere il risultato di una rivelazione statistica pubblicata tempo fa dall'autorevole rivista americana «Automotive Industries». Appare evidente, dall'andamento delle curve qui riprodotte, una inversione di tendenza destinata in futuro a limitare ancora le prestazioni dei motori a benzina fabbricati negli Stati Uniti, come pure negli altri Paesi dove è imminente, o quasi, l'entrata in vigore delle legislazioni anti-smog. In America le nuove di-

cui sono stati obbligati i costruttori americani per conservare alle loro vetture, nel rispetto della legge anti-smog, le stesse prestazioni di una volta. Oggi, in America, il motore a benzina difetta:

- ❶ nel numero di giri che, alla potenza massima, è sceso mediamente da 4.547 nel '68 a 3.949 nel '73;
- ❷ nel rapporto di compressione, che nel '69 aveva raggiunto i 9,47:1 contro gli attuali 8,26:1;
- ❸ nella potenza effettiva, espressa in CV Sae, che quest'anno è di 159,6 unità, quasi cento (!) in meno rispetto al '70;

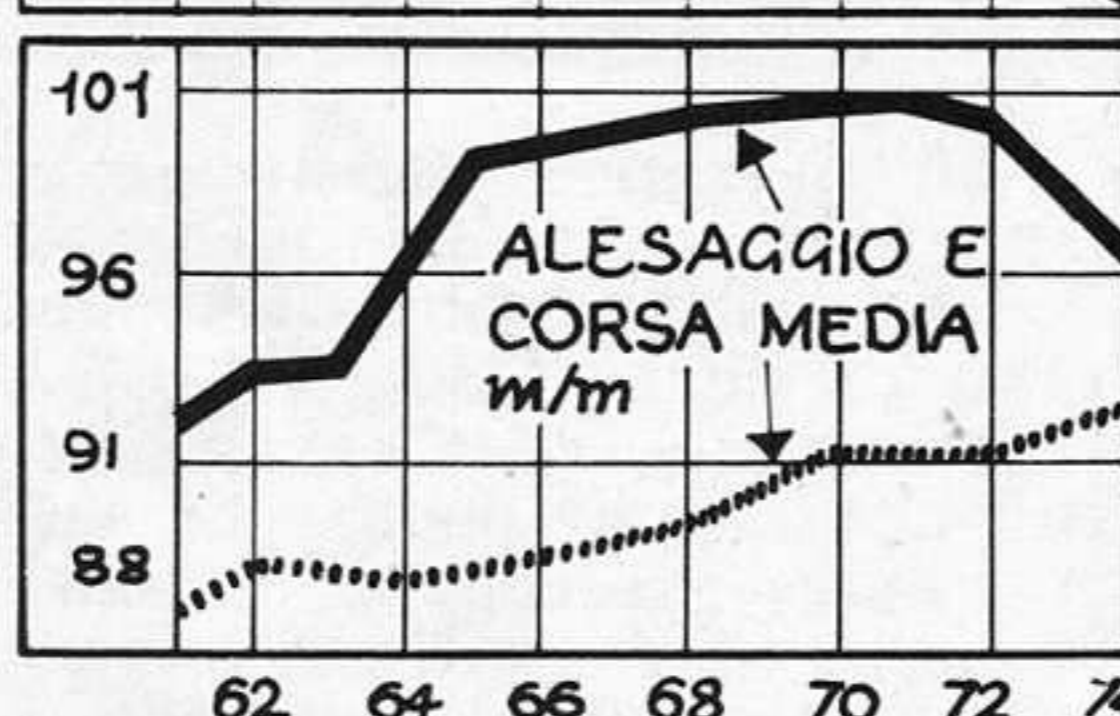
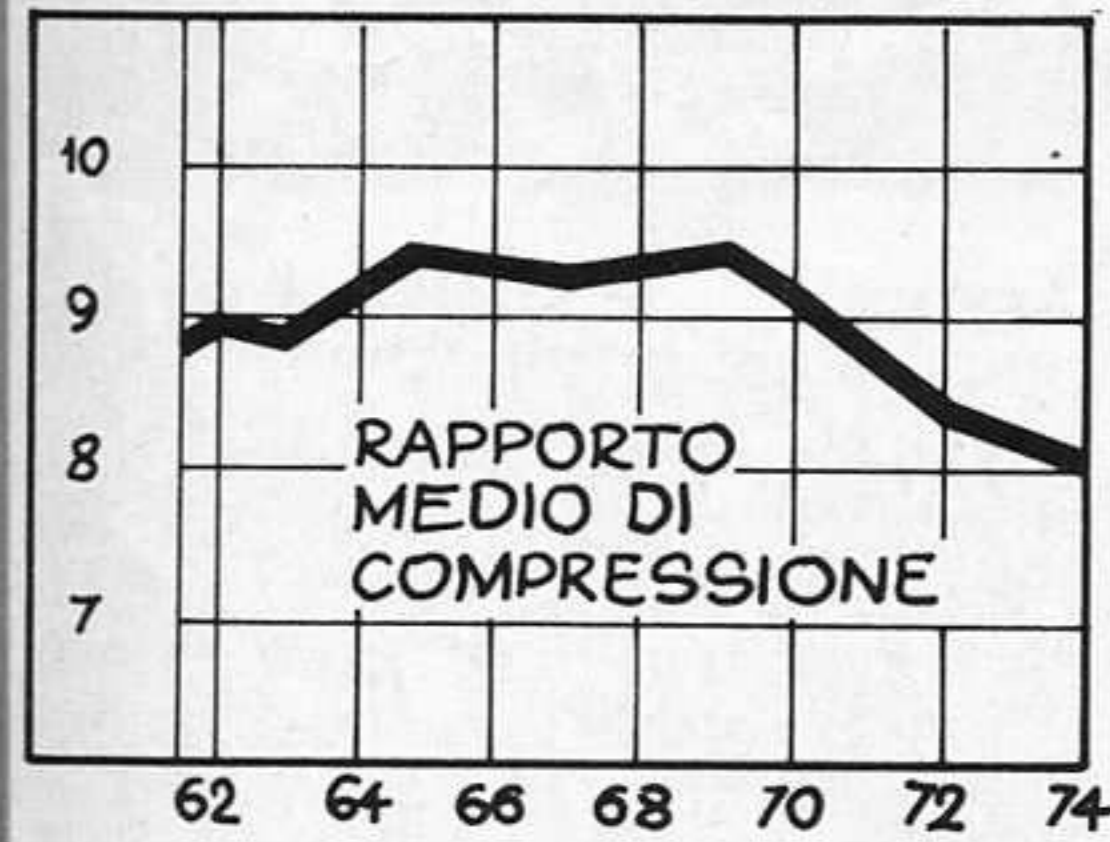
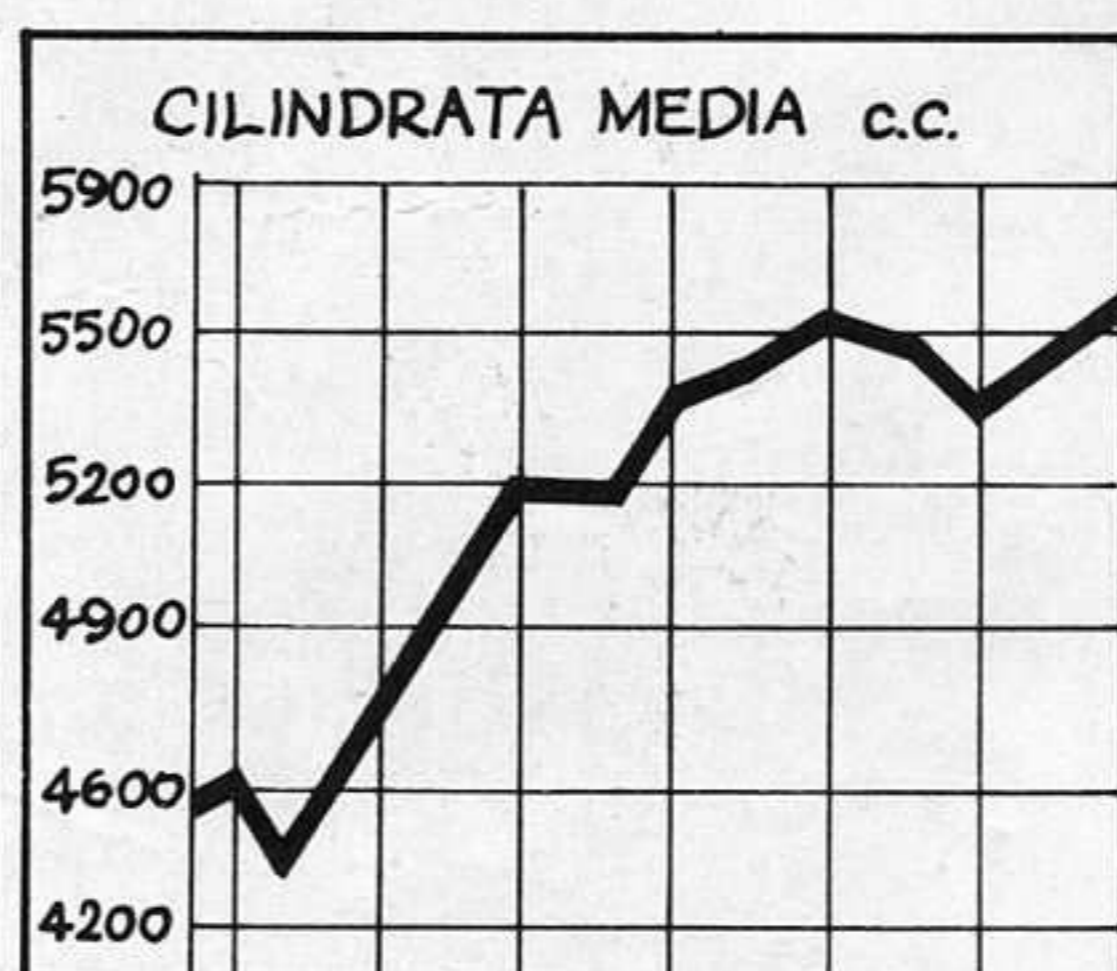
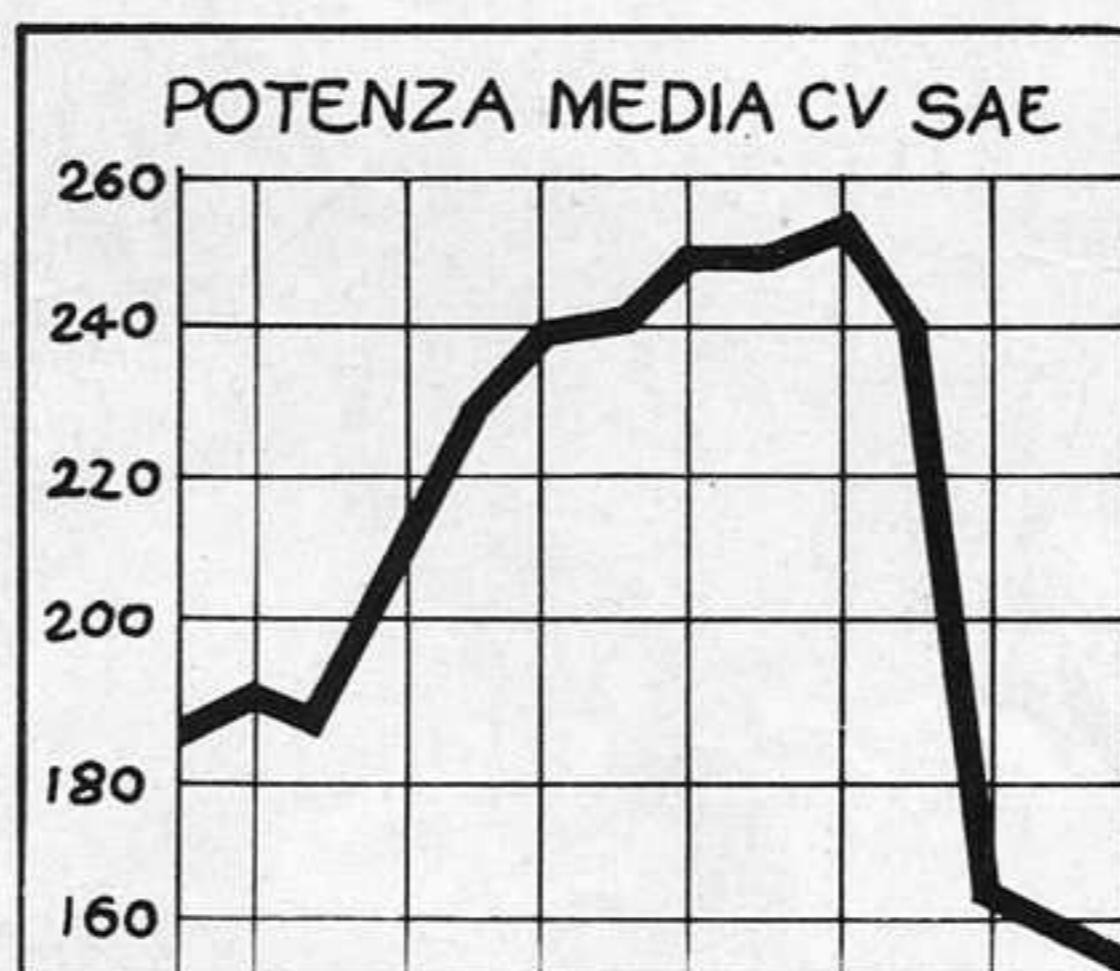
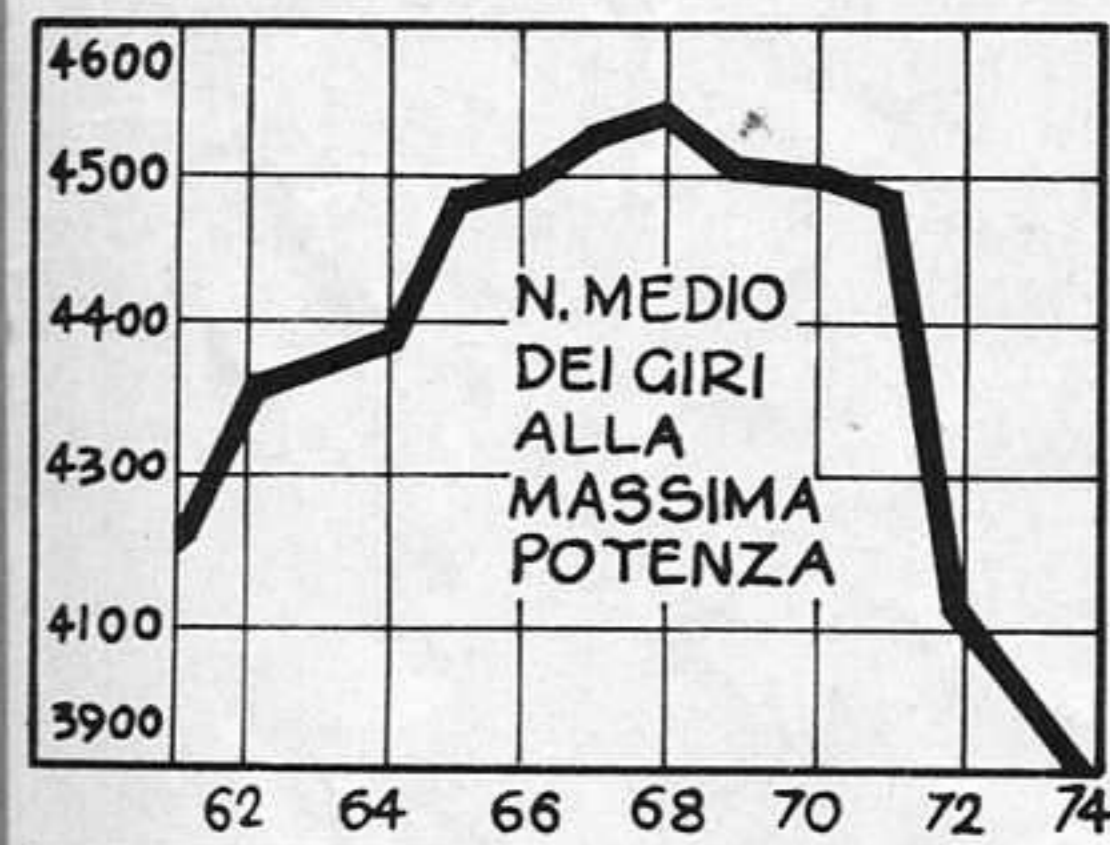
ne esisteranno di simili.

Facendo un calcolo approssimativo, si può ipotizzare che un attuale 5,7 litri a benzina «made in USA» vanti le stesse prestazioni di un 5,7 litri due tempi diesel con compressore centrifugo azionato dai gas di scarico. Sarebbero entrambi accreditati di una potenza di 150 CV Din, naturalmente ad un diverso regime di rotazione: 3000 giri/minuto per il diesel, 5000 giri/minuto per il motore a benzina.

Cosa significa ciò? Che mentre si assiste ad un regresso tecnico nella realizzazione del propulsore a ben-

zina, di pari passo si registra una graduale e sostanziale evoluzione del motore a gasolio, il cui futuro rendimento — certo assai più elevato — non è oggi prevedibile. La bassa potenza specifica, per esempio, è dovuta soltanto alla pesantezza ed alla robustezza degli organi, del manovellismo in genere, che impediscono di sviluppare almeno 30-35CV Din in più per ogni litro di cilindrata. (Sembra un controsenso, ma per arrivare a cento cavalli occorre mettere insieme 3000 cc e stabilire un rapporto di compressione che sull'Opel Diesel 2100 raggiunge

i 22:1). Per poter disporre in breve tempo di materiale meno pesante, di leghe refrattarie di grande affidabilità, la General Motors sta mettendo a profitto nei suoi laboratori di Milwaukee le esperienze fatte — in collaborazione con la Boeing — nell'allestimento del veicolo lunare. Per le piccole e medie cilindrate (in Italia vengono importate la Peugeot 204 di 1350 cc., la Moskvitch Perkins di 1760 cc., la Peugeot 404 di 1948 cc., le Mercedes 200 di 1988 e 220 di 2197 cc., la Opel Rekord di 2067 cc., la Peugeot 504 di 2112 cc., la Volga M 24 Indenor di 2112 cc. e la



In questi grafici, i valori medi delle caratteristiche dei motori americani negli ultimi 12 anni. Si nota come, in conseguenza delle norme antinquinamento, sia andato calando il valore medio del rapporto di compressione

Il veicolo lunare usato per il primo sbarco sul nostro satellite ha dato indicazioni interessantissime per quanto riguarda i materiali leggeri: la General Motors sta usando quelle esperienze per le ricerche dei suoi laboratori di Milwaukee



sposizioni contro l'inquinamento atmosferico dovranno essere applicate già sui modelli '75 e questa prossima scadenza imporrà ai costruttori una definitiva rinuncia all'evoluzione tecnica del motore a benzina che ormai da tre anni è oggetto di una vera e propria involuzione.

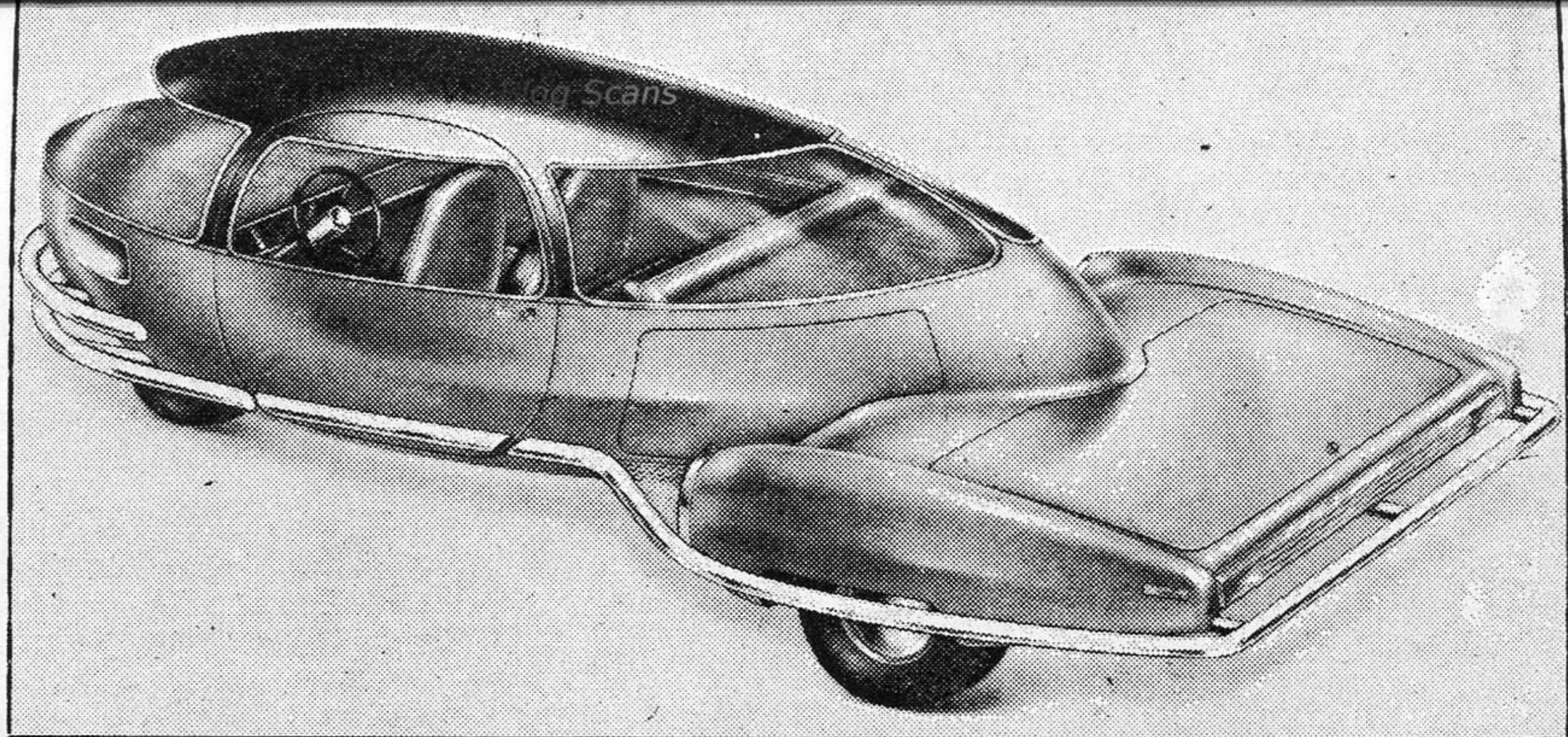
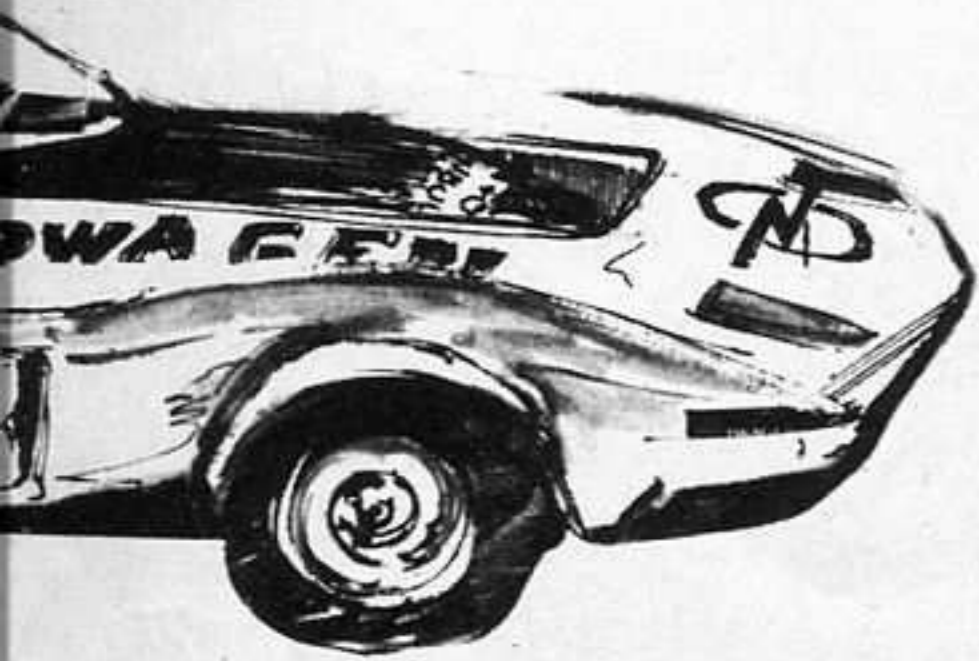
Nonostante la comparsa sul mercato USA delle «compact cars», la cilindrata media delle automobili nuove di fabbrica ha superato nel 1973 i 5,5 litri, contro i 4,4 di dieci anni fa. Questo sensibile incremento è giustificato dalla necessità di far fronte ad una serie di imposizioni

❹ nell'alesaggio del cilindro, che dal '70 è diminuito di 3,05 mm., a fronte di un incremento di soli 0,76 mm. nella corsa del pistone;

❺ nella velocità dello stantuffo, che è stata ridotta negli ultimi due anni di 1'59 mt/sec.

Procedendo di questo passo, quindi, nel 1975 le automobili americane monteranno motori a benzina certamente «puliti» ma di più grossa cilindrata, altrimenti le prestazioni non si discosteranno molto — tanto per fare un esempio — da quelle di un equivalente (per cilindrata soltanto) motore diesel, ammesso che

Mercedes 240 di 2376 cc.) esiste un altro ostacolo che limita la potenza del diesel. Un'elevata rotazione del motore, superiore ai 4000-5000 giri/minuto, ridurrebbe ulteriormente il tempo indispensabile per assicurare la combustione, che già a 3000 giri/minuto può disporre di un millesimo di secondo appena! Per ovviare a questi condizionamenti i costruttori dovranno fabbricare motori diesel di più grossa cilindrata per non «spremerli» oltre il consentito al fine di ottenere potenze sufficienti. Se un giorno, poi, si dovesse far ricorso al compressore meccanico, co-



2 Elettrica fascination

A destra la « Fascination », la vettura elettrica azionata da batteria a 6 volts. Il motore è di Edwin Gray mentre la carrozzeria è di Paul Lewis, direttore della Highway Aircraft

me nel caso della Opel 2100 da record, la potenza raggiungerebbe i 50 CV Din/litro!

A differenza del motore a benzina, il diesel è ben lungi dall'essere contestato come strumento inquinante. Ha il vantaggio di nascere « pulito » e di conservarsi tale, sempre che la combustione sia perfetta: non emette il pericoloso monossido di carbonio, produce una quantità trascurabile di idrocarburi e di ossidi di azoto. Qualora la combustione fosse irregolare, l'eccesso di gasolio viene espulso sotto forma di fumo nero (il fenomeno si verifica quando si tirano troppo le marce...). In definitiva, è più semplice e meno costoso rendere totalmente innocuo un diesel senza comprometterne le prestazioni. Tanto per fare un esempio, il quattro cilindri Opel 1,9 S che equipaggia le Kadett e le Ascona è accreditato in Europa di 108 CV Sae ed in America (dove sono richiesti i prescritti e non ancora severi requisiti anti-smog) di 84 CV Sae, con una perdita di oltre il 20 per cento della potenza, quando nel caso di un diesel il sacrificio sarebbe contenuto in un 5-7 per cento.

A proposito dei motori a benzina, si dovranno applicare, negli USA, a partire dal 1975, i catalizzatori per non inquinare oltre l'atmosfera.

La decisione, del governo, sembra sia « finale » ed irrevocabile, si spera, a meno che nuove sorprese non riescano a sovvertire quest'ultima decisione che gli americani attendono da anni. Ovviamente, il prezzo della vettura subirà un forte scatto. Si tratterebbe, sembra, di un aumento di 175 dollari, ma il convertitore, o meglio le « pastiglie » di raccolta nell'interno saranno utilizzabili per circa 50 mila miglia, e potranno essere sostituite al prezzo di 30 o 50 dollari.

La reazione dell'americano medio, abituato ormai a sentir parlare soltanto di continui aumenti, è stata responsabile. E' una notizia che in un certo senso fa piacere poiché grazie ai convertitori catalitici, la macchina potrà marciare usando benzina con minore «piombo», quindi meno pericolosa e meno costosa.

Gli esperti hanno affermato che usando benzina con maggiore percentuale di « lead » (piombo) il convertitore verrà a dare noie poiché le « pasticche » si attaccano formando una sola palla e quindi non daranno più il risultato voluto.

Lino Ceccarelli

NEW YORK - Definitivamente il 1974 sarà l'anno della macchina azionata ad elettricità, stando a quanto afferma Tom Valentine della « Tatler ». E' stata la crisi energetica a dare una spinta in alto, spinta che secondo gli inventori si attendeva dal 1958, quando Edwin Gray inventò un sistema elettrico che la burocrazia e Detroit misero K.O.

Dopo studi durati anni Gray, finalmente, ha pronto il motore che verrà adottato alla carrozzeria disegnata da Paul Lewis, direttore della Highway Aircraft Corp, inventore di moltissime novità, prima fra queste

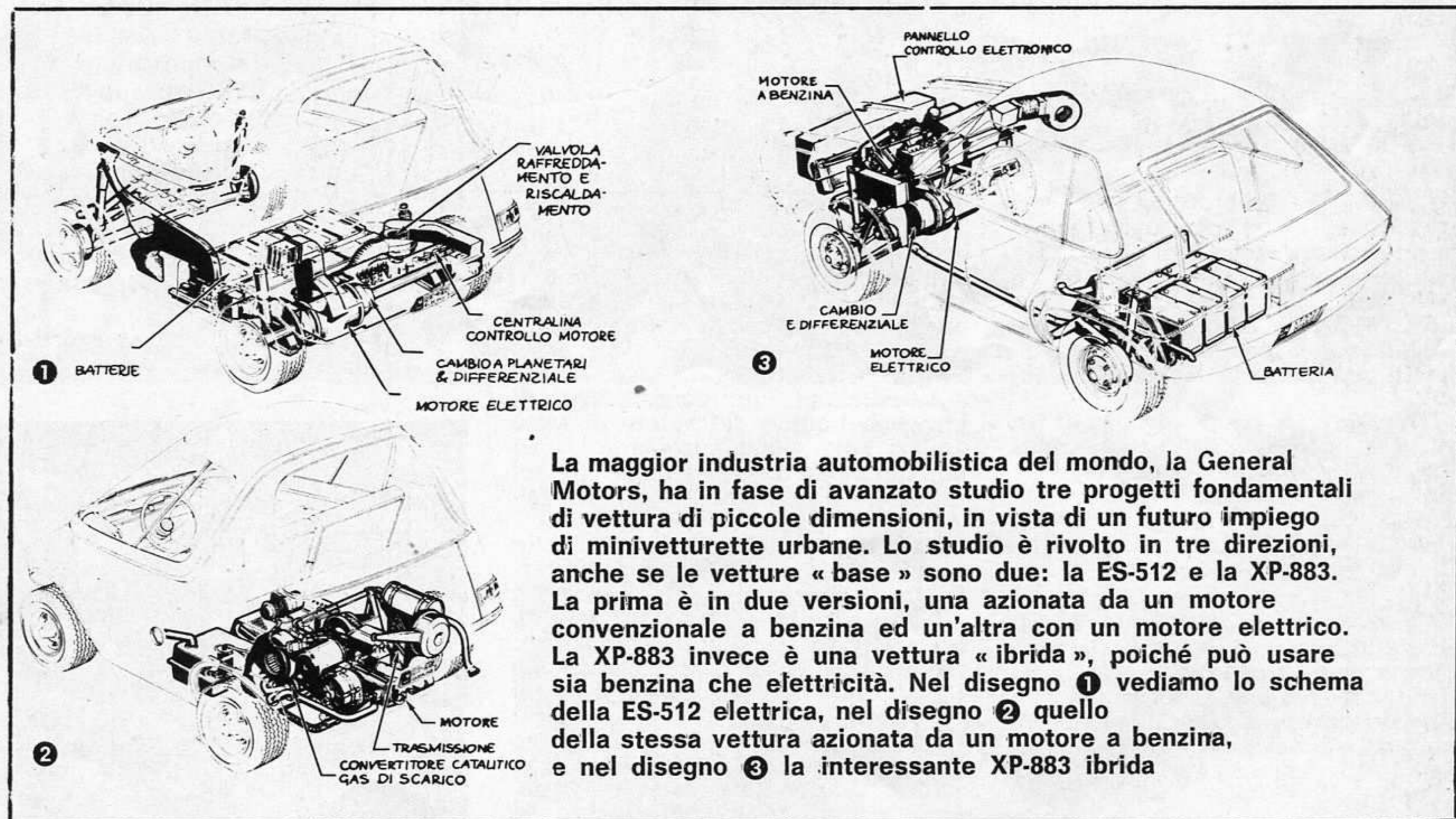
mio. Ma l'inventore non s'arrese. Oggi ha creato un modello, a quattro ruote, che indubbiamente prenderà il posto di molte macchine mastodontiche ed « ubriache » di carburante ricevendo non solo la « benedizione » dei guidatori americani, ma di molti « papaveri » interessati, ora a preservare l'atmosfera.

Il modello che verrà chiamato « Fascination », ovvero « fascino », verrà azionato da batterie di 6 volts e non da 24, come molti altri modelli. Il motore, che ha funzione di elettromagnete, riceve l'energia dalle batterie, produce elettricità che ri-

son dati da fare avvicinando l'inventore un tempo deriso.

Quanto costerà un modello simile?

Comunemente una macchina americana, per esempio, una Pontiac, costa un dollaro alla libbra (una libbra equivale a 450 grammi). Per la « Fascination » il costo sarà di due dollari alla libbra, ma va tenuto conto che, mentre una Pontiac pesa circa 4500 libbre, la « Fascination » peserà circa la metà, inoltre non costerà molto per le riparazioni, non avrà bisogno di carburante e le eventuali ammaccature della carrozzeria verranno riparate senza costo, es-



La maggior industria automobilistica del mondo, la General Motors, ha in fase di avanzato studio tre progetti fondamentali di vettura di piccole dimensioni, in vista di un futuro impiego di minivetture urbane. Lo studio è rivolto in tre direzioni, anche se le vetture « base » sono due: la ES-512 e la XP-883. La prima è in due versioni, una azionata da un motore convenzionale a benzina ed un'altra con un motore elettrico. La XP-883 invece è una vettura « ibrida », poiché può usare sia benzina che elettricità. Nel disegno 1 vediamo lo schema della ES-512 elettrica, nel disegno 2 quello della stessa vettura azionata da un motore a benzina, e nel disegno 3 la interessante XP-883 ibrida

la macchina a tre ruote, ideata nel 1933 e che poi venne accantonata, sempre dalla burocrazia, mentre, in Germania, l'idea della Volkswagen diverrà un fatto compiuto ed una realizzazione di miliardi di dollari.

Fu nel 1933, infatti che Lewis ideò la prima macchina a tre ruote, un modello che assomiglia al « maggiolino » che fu chiamato « Aeromobil » il cui originale si trova nel museo delle automobili di Reno, nel Nevada. Quando Lewis presentò quel modello a Detroit, fu schernito, quasi insultato ed avvertito di star cauto se non voleva finire al manico-

distribuisce alle batterie stesse che possono far percorrere 500 miglia, senza aver necessità di ricarica.

Questo in sintesi il sistema motore, molto semplice, affatto costoso, che entro il prossimo mese verrà consegnato da Edwin Gray a Paul Lewis il quale ha promesso che metterà sul mercato 100 mila macchine, per poi continuare a fabbricarne altre a seconda delle richieste.

Dal Giappone sono accorsi numerosi industriali interessati del nuovo « car » che non emette rumori né fumo e di conseguenza, gli americani, visto l'interesse nipponico, si

sendo il materiale gomma dura, preparata dalla Uniroyal.

Dunque il nuovo modello elettrico potrebbe costare circa 5 mila dollari, ed una vettura americana, oggi non costa meno di 4500 dollari, costosissima a ripararsi, più costosa per il consumo del carburante e così di seguito. La Visioneering Inc. di Fraser, nel Michigan è stata incaricata di preparare telaio e carrozzeria senza trascurare tutte le norme di sicurezza, mentre la Richard Hackenberger, specializzata in elettro-

CONTINUA A PAGINA 26

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

nica ha sotto mano il progetto-motore del Gray. Una caratteristica speciale della « Fascination » è quella di avere le due ruote anteriori, situate come quelle anteriori di un aereo, mentre di dietro, dove risiederebbe l'apparato motore è più largo.

Per sviluppare il progetto Lewis ha speso 200 mila dollari, mentre il motore che viene chiamato EMA (elettromagnetic motor) ha raggiunto un milione di dollari.

« Naturalmente, una volta pronta la produzione in serie, la spesa verrà ridotta di molto », spiega Lewis, l'importante è varare le prime dieci mila macchine. Gli americani andranno pazzi per questo gioiello di macchina la cui carrozzeria ha molto del futuristico ».

Gray ha invece spiegato: « Stiamo studiando un metodo onde incamerare elettricità statica dall'atmosfera, che potrà essere usata dalla macchina in caso di lunghi viaggi, in tal modo preserveremo la carica della batteria, che non costerà molto ».

Evidentemente l'invenzione dei due « geni » americani ha scosso Detroit dove ci si è dati da fare per sfornare nel 1975 vetture compatte, meno costose e pratiche, considerando che la crisi energetica, anche scomparendo, potrebbe rimanere sempre uno spauracchio per il futuro.

Infatti la General Motors, visto il grande successo della Gremlin della American Motors e considerando le novità che la medesima apporterà per l'anno prossimo, ha offerto di fornire alla una volta semi ignota compagnia (non certo ciclopica come la G.M.) motori a sei cilindri a buon prezzo, pur di entrare in società con la A.M.

La American Motors, adottando un sistema diverso dalle consorelle di Detroit, invece di licenziare, ha assunto operai esperti, invece di allontanarsi dal resto del mondo, ha steso una mano alla Volkswagen, invece di restar ferma con la Gremlin, ha dato il via ai progettisti di creare un altro modello pratico ed economico.

La « Fascination » è quella che ci voleva, specie in un momento tanto turbolento e deprimente come quello che stiamo attraversando. La macchina, sperimentale è stata provata per 18 mesi, ed il motore ha dato ottimi risultati che l'inventore calcola per ora arrivati al 75 per cento del suo potenziale. « Entro marzo avremo il motore efficiente al 100 per cento », conferma Gray.

Allo scadere del 1974, il vecchio motore a combustione potrebbe diventare un ricordo del passato. L'impatto di questo avvento potrebbe essere drammatico e superiore all'aspettativa.

Adriano Manocchia

3 La bomba all'idrogeno

Non vi è dubbio che la crisi energetica e le preoccupazioni di carattere ecologico, soprattutto per quanto riguarda la possibilità di scongiurare l'inquinamento dell'atmosfera, hanno dato nuovo, potente impulso alle ricerche per lo sfruttamento dell'idrogeno come carburante.

L'idrogeno è fra i carburanti in uso il più pulito possibile. Si tratta anche del carburante di più agevole produzione potendosi ricavare dall'acqua ricorrendo all'energia nucleare o solare e può essere reso disponibile in qualità praticamente illimitata.

Gli scienziati sanno già come ricavare l'idrogeno dall'acqua per servirsi come carburante. Ma i problemi che rendono ancora difficile l'uso dell'idrogeno come combustibile sono rappresentati dal costo del complicato processo e dalla difficoltà di adattare le automobili a questo nuovo tipo di carburante. C'è da rilevare poi che l'idrogeno non è così denso come la benzina, per cui se sono necessari 90 litri di benzina per riempirvi il serbatoio della macchina, l'equivalente in idrogeno sarebbe rappresentato da un serbatoio capace di contenere 272 litri.

Gli scienziati impegnati in queste ricerche sono arrivati alla conclusione che la maniera migliore per separare l'idrogeno contenuto nell'acqua dall'ossigeno sia l'elettricità ottenuta per via nucleare e il calore. Non vi è dubbio che saranno necessarie ancora lunghe e complesse ricerche per arrivare a disporre dell'equipaggiamento necessario per una produzione massiccia.

Allora quando l'idrogeno sarà di-

sponibile per le auto?

Ciò dipenderà non solo dalla ricerca ma anche dal prezzo. I prezzi dell'idrogeno e della benzina probabilmente arriveranno a coincidere durante questo secolo e forse molto presto se il prezzo del petrolio continuerà a crescere.

Attualmente un quantitativo di idrogeno liquido dal valore di sette dollari corrisponde pressappoco ad un quantitativo di benzina di un valore oscillante fra 1,20 e 1,50 dollari.

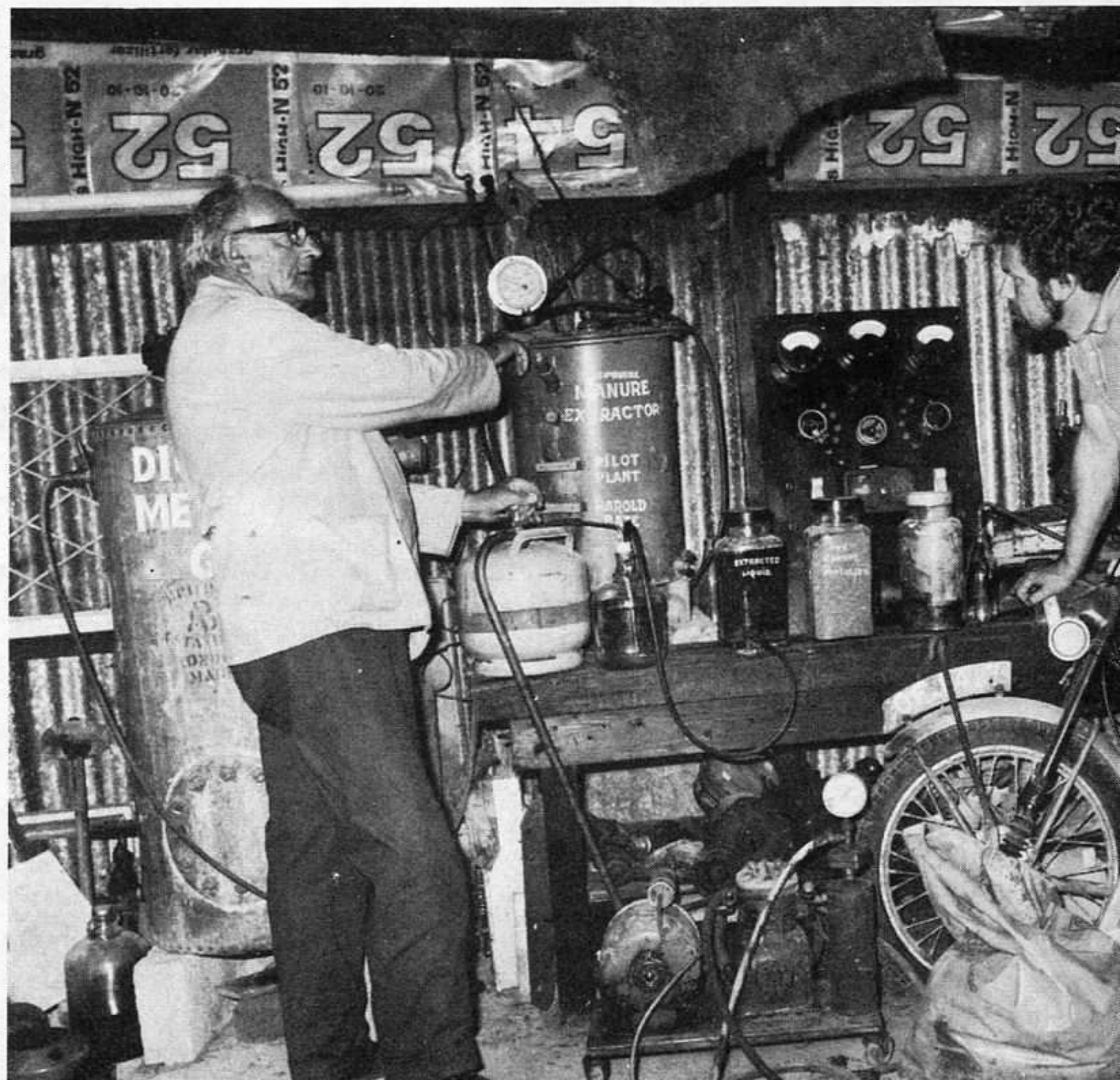
La conversione dell'idrogeno dallo stato gassoso a quello liquido richiede una temperatura di oltre mille gradi. L'idrogeno allo stato liquido deve poi essere immagazzinato in recipienti a temperature bassissime e richiede uno spazio superiore di tre volte a quello richiesto dalla benzina. Altro problema è quello relativo alla sicurezza. Apparecchi speciali si rendono necessari per l'impiego dell'idrogeno, dato che è più esplosivo della benzina.

Ma l'impiego dell'idrogeno come carburante potrebbe significare per gli aerei la possibilità di effettuare voli più lunghi senza scalo, dato che l'idrogeno è più leggero della benzina e in teoria almeno, gli aerei ne potrebbero disporre di un maggiore quantitativo. La salvaguardia dell'ambiente scaturisce dal fatto che l'idrogeno è un carburante molto ricco in ottani. Ciò significa che il piombo, cioè l'elemento più inquinante che si trova nella benzina, non sarà più necessario. Stando a tutto questo l'idrogeno appare un carburante ideale per il motore di auto.

Bruno Boglioni

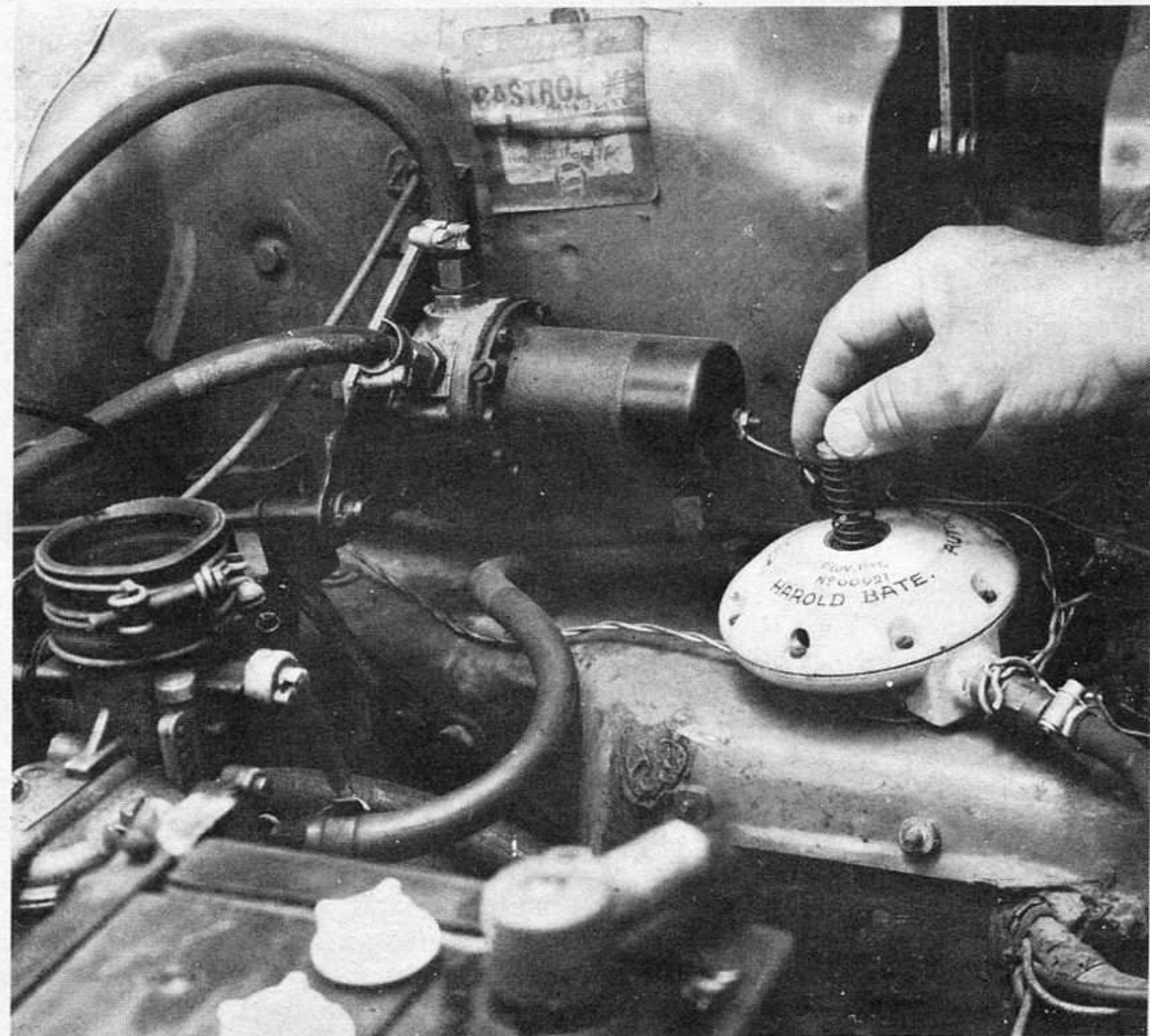
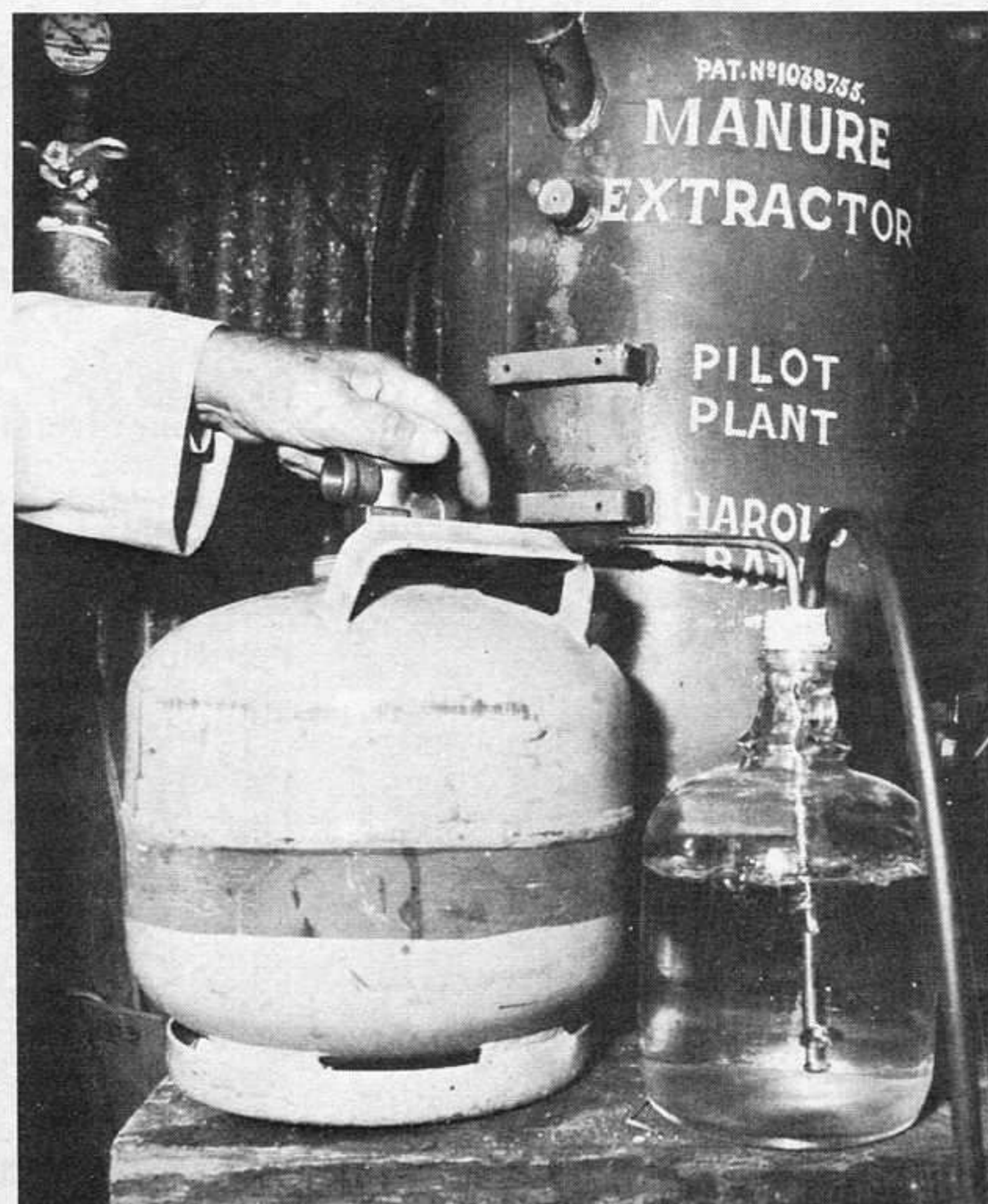


Ed eccoci alla quarta ipotesi, quella di Harold Bate, ingegnere di Blackawton in Inghilterra, che sta producendo gas adatto come combustibile per automobili, niente meno che dallo sterco di maiale. Ha realizzato un impianto per l'estrazione della forte quantità di metano contenuta nello sterco dei suini. L'esclamazione del generale Cambronne gli ha forse suggerito l'idea? Per quanto « folle » pare che funzioni. Il signor Bate oltre all'impianto di estrazione del gas, ha realizzato anche i carburatori adatti. La sua Humber del 1956 funziona oggi benissimo con questo gas. Come risposta alla crisi petrolifera non è male, purché non si aggravi ora quella zootecnica...





4 ma forse finirà così



Multiscocca



Sarebbe bello e istruttivo domandare: « **Scusi veh, cos' è un telaio?** » da un tecnico nostrano (dr. ing. Amilcare Tromboni, per farne un caso tipico) e rivolger poscia analoga domanda a un progettista d'oltre Atlantico, per confrontare quindi le risposte e stabilire un termine di paragone fra scuole di pensiero. Probabilmente la risposta dell'ing. Tromboni, ridotta al succo, concentrerebbe in un brisinein il significato del telaio in sé (pur non dicendoti come è fatto il suo), riducendo il medesimo a un qualcosa atto a contenere motore, omino e serbatoi nonché i necessari appigli per le sospensioni. **Importante** invece il ruolo di parainfo esercitato nei confronti delle ruote e **SOPRATTUTTO** delle gomme.

Orecchiando l'americano, invece, niente di più probabile che sentirsi descrivere **chassis** e **carrozzeria** come masse inerziali separate, autonome e soprattutto mobili; sia l'una rispetto all'altra e sia, entrambe, rispetto alle masse non sospese. Il tutto analizzabile tramite adatti computers processanti equazioni differenziali lunghe un mese onde ubicare, senza esitazioni né rimor-

si, i punti di applicazione dei carichi e le articolazioni dei bracci con relativi centri istantanei di rotazione.

Va inoltre aggiunto che tale ragionamento comporta pure il rischio della lusinga, considerato che, in fondo, anche le Ford qualche gara l'hanno vinta e che le stock cars continuano a sfrombolare oltre i 320 kmh rimanendo, talvolta per la durata di un'intera gara, nell'ambito della sede stradale.

Vedremo in seguito quanto sia « stock » — ossia di serie — uno dei sullodati barconi. Ma questo non fa che dimostrare ulteriormente la norma per cui i telaiisti che ci azzeccano sono rappresentanti di una specie rara ed i costruttori che ne dispongono evitano addirittura di pubblicizzarne troppo il nome a scanso di... non si sa mai!

Comunque, per non dimenticare i nostri interessi-base, ovvero i risvolti corsaioli dell'autotrazione, dobbiamo ammettere che — oggi — la telaistica parola d'ordine è — come allora — **UNA: monoscocca**. Disponendo della quale possiamo tranquillamente considerarci à la page, anche se tentarne una definizione decente può costituire un fuorigiri

mentale, soprattutto per i meno dotati come chi scrive.

Procedendo per esclusione, possiamo sentenziare che non (NON) è monoscocca una struttura che derivi la sua robustezza da elementi di forza situati nel suo interno. Con il che, siamo serviti tutti quanti di barba e parrucca perché, di strutture corrispondenti a tale draconiana specifica, se ne salva forse una: l'uovo. Qualcosa che ci si avvicina, la troviamo nei vari stadi missil-astronautici tipo Saturno o Atlas per intenderci, o magari, se vogliamo, nella capsula « Apollo ». (Ma bisogna chiudere un occhio).

Mentre, se consideriamo bene i quadricicli che ci interessano, notiamo facilmente numerosi « fuori gioco » dovuti a cause di forza maggiore. Come ad esempio, forature e portellerie varie di accesso a questo o quel particolare, abitacoli ed altri forami che riducono il guscio esterno a una specie di groviera, con tanti saluti al principio strutturale della stressed skin, o « pelle resistente », per parlare come ci ha insegnato mamma.

Ma, un momento: e gli antichi, poveretti, come avranno fatto? Beh, se ci riferiamo agli chassis modello scala a pioli in uso ante Ila G.M., non è assodato ancora

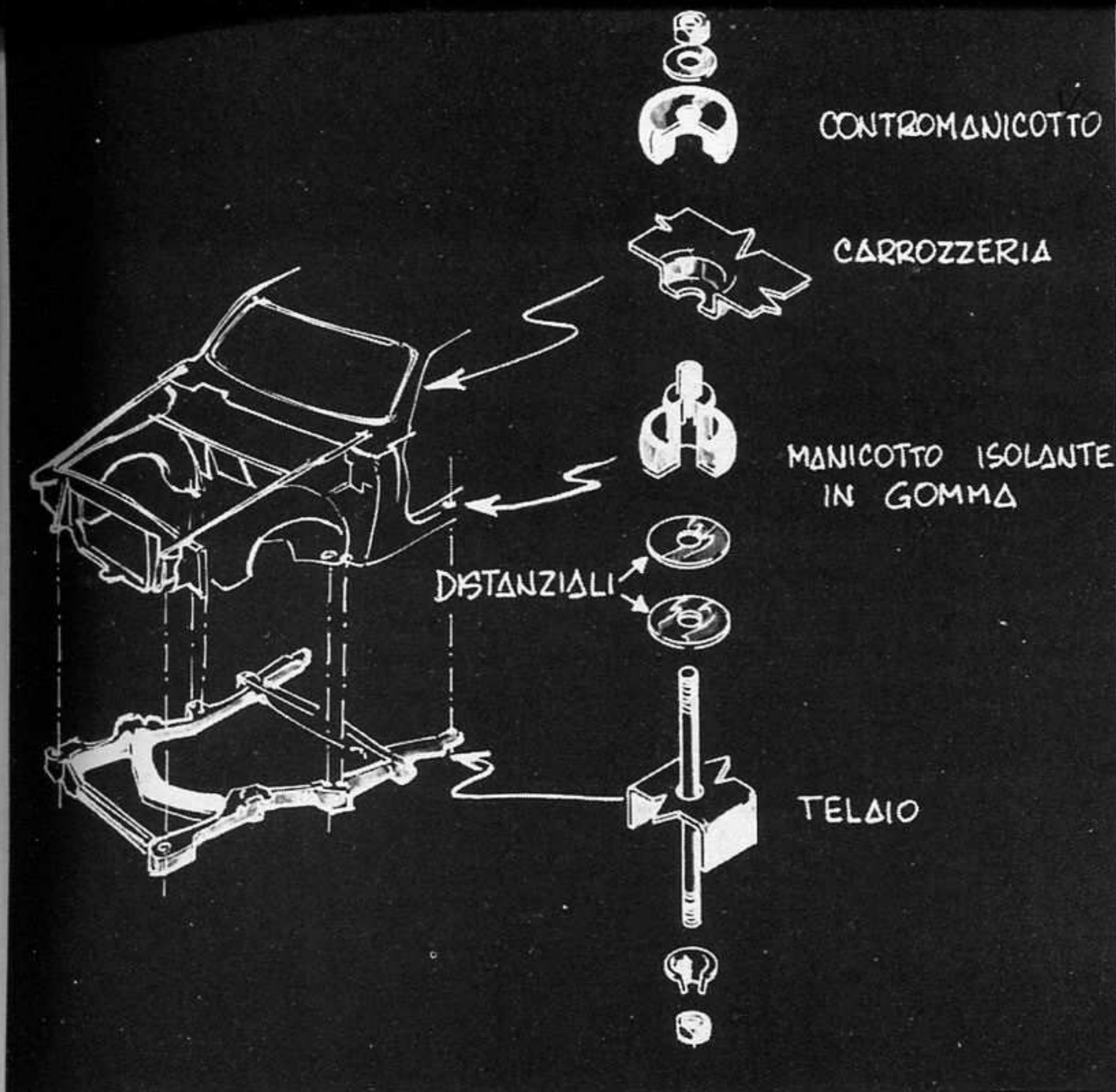
bene se il comfort di marcia dipendesse maggiormente dal molleggio o dalle deformazioni elastiche sia del telaio sia delle ruote a raggi allora di moda.

È questo ci inchioda al principio più importante, che subdolamente avevamo taciuto sin qui.

Il telaio, secondo la pratica corrente, ha da essere (non vale per i dragsters) eccezionalmente rigido, specie ove trattasi di un corpo vettura violentemente soggetto all'incredibile varietà di sollecitazioni incontrate in gara, ossia tutta la gamma dei carichi più diversi applicati in differenti direzioni, a frequenza pulsante variabile ed intensità imprevedibile non perché tacer sia bello, ma semplicemente poiché certi agonistici accadimenti rendono possibile ciò che è assolutamente ignoto.

Il che tira in ballo almeno due tipi di rigidità uno più bello dell'altro: r. flessionale e r. torsionale, che non vanno assolutamente confusi o presi a sinonimo in quanto ben diversi e manco parenti. Come potete constatare manipolando acconciamente trenta centimetri di tubo di gomma.

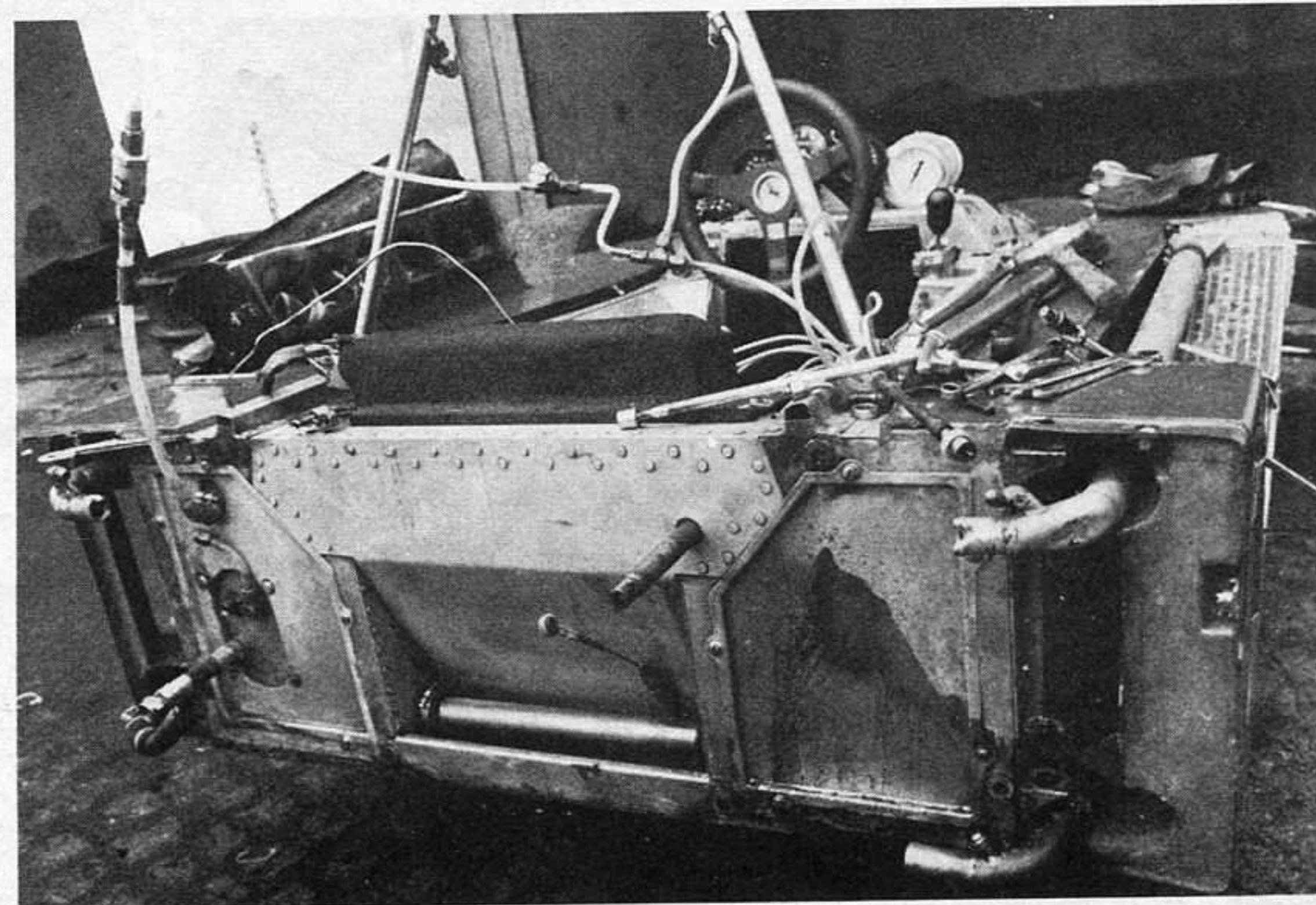
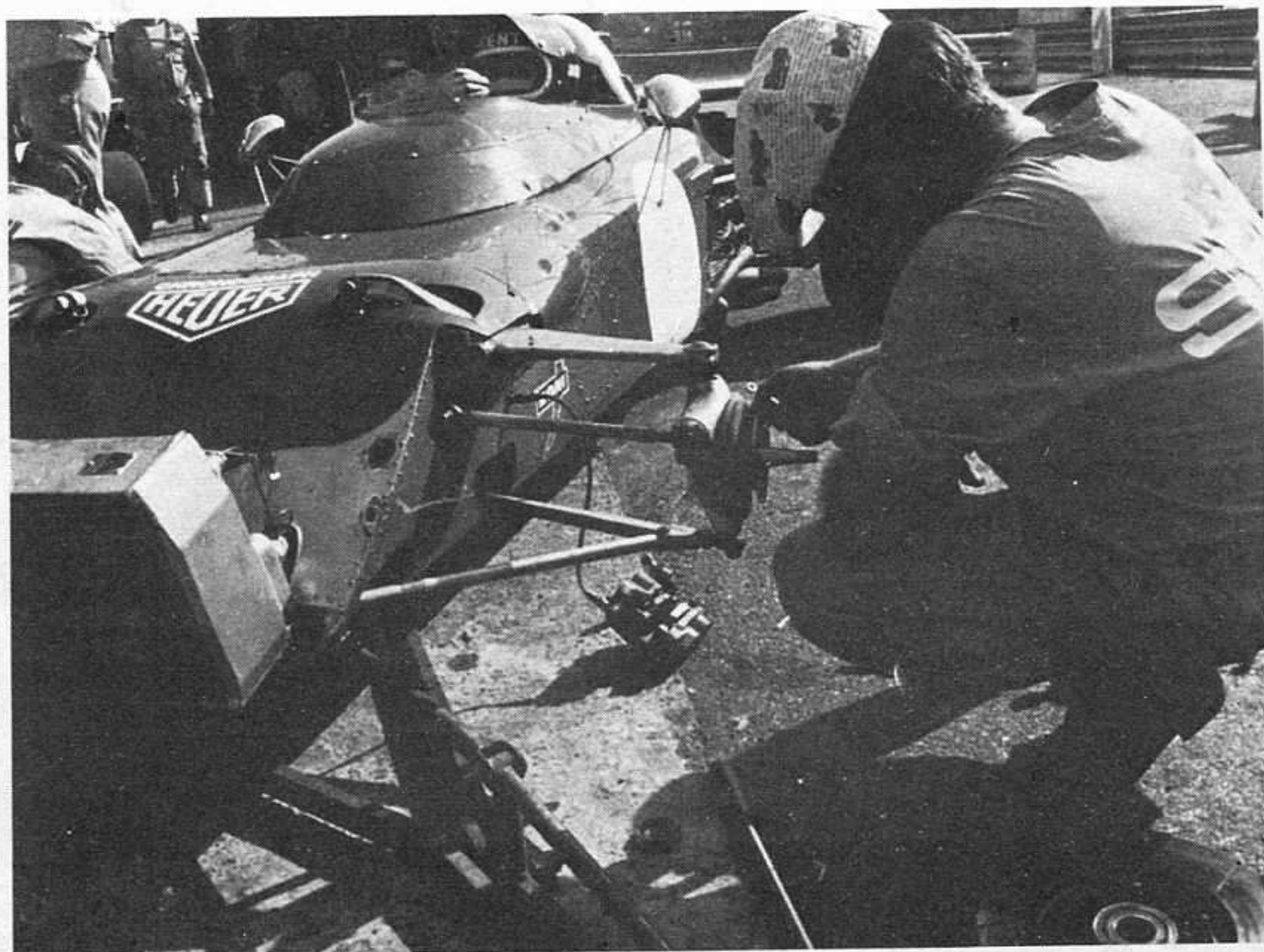
L'idea chiave nasce dall'aspettarsi cose passabili solo da una rocciosa struttura centrale e ciò è abbastanza logico, visto che i



Sopra: esempio tipico di unione tra carrozzeria e telaio, ancora in auge negli Stati Uniti per certi vantaggi di intercambiabilità fra modelli diversi con la semplice sostituzione della sezione centrale. Possiamo considerare senza rischiare l'ernia al cervello che, esistendo una soluzione migliore di tutte le altre, la concordia tecnologica sarebbe stata da tempo un fatto compiuto. Stando le cose come stanno, i metodi continueranno a esser diversi in conformità agli impieghi previsti — ed al costo finale — di ciascun autoveicolo prodotto. Per quanto riguarda l'impiego sportivo, vivaddio non sussistono incertezze (Leggete il testo).

Sopra a destra: Telaio a costruzione mista (Ferrari 312B/2) in cui gli elementi interni di forma e di struttura sono evidenziati dalle rivettature. In questo modello, anche se la foto non lo mostra, il motore disponeva di un suo supporto, contrariamente alle idee di altri costruttori — ormai la maggior parte — che preferiscono utilizzare il gruppo motore-cambio come prolungamento della struttura portante.

A destra: ecco invece la scocca della Ferrari 312B/3, che si interrompe secondo la moda alle spalle del pilota e il motore viene applicato « di testa » con perni tiranti (notare i fori) nonché i buoni uffici di appositi piastroni



cinematismi di sospensione studiati con tanto amore a tavolino oscillano attorno a punti solidamente attaccati sul piano del tavolo stesso, right?

Dal telaio del nonno, una delle gemmazioni spontanee è stata quella dei due tuboni laterali e qualche ordinata, di cui troviamo la diretta discendenza nel classico « bitrave » che tanto piace a Broadley. Architettura nella quale i due elementi d'ala assumono — e conservano — la sezione quadra o rettangolare, mentre le ordinate divengono sempre più simili a cassoni prismatici trasversali.

Da non dimenticare poi, malgrado l'entusiasmo, è però un'altra scuola di pensiero nata dalla voglia di rendere altrettanto indeformabile — a forza di triangolazioni tubolari — un determinato spazio dalle forme possibilmente rassomiglianti a una vettura. Tanto che gli inglesi battezzarono « space frame » quella che noi definiamo comunemente struttura a traliccio. La Maserati « gabbia d'uccello » degli anni '50 rimane a testimoniare nei musei dell'automobile quanto si possa essere testardi alle volte nella messa in pratica di certe convinzioni.

Ciucamente arditi, dicevamo

dunque che la monoscocca, checché se ne dica, è e rimane un sogno o un'astrazione teoria da perfezionisti. Nessuno ci vieta, però, ciacolandosi di telai moderni, di considerare i tentativi in questo senso non già come singoli gusci od esoscheletri autoportanti, bensì come assieme di celle adiacenti e sostenute dalle relative pelli esterne. Ragion per cui, havvi già da lunga pezza chi suggerì il termine, molto più migliore assai, di « multiscocca »; categoria in cui volentieri vediamo ricadere la più parte delle opere aggiornate. Almeno in Europa, dove anche le berline da passeggio tendono alla soluzione « carrozzeria portante » e affidano buona parte dei carichi di lavoro alle lamiere costituenti il fondo, il tetto ed i piantoni laterali delle pareti.

Dietro front e avanti march per quanto invece riguarda l'America, dove tranne le « nanerottole » tipo Falcon, Mustang, Maverick et similia, si tende ancora alla suddivisione dei locali incrociatori stradali mediante unità strutturali distinte, ossia « corpo vettura » o « telaio »; pare sia l'unico mezzo per garantire un veramente papale isolamento tra i bassifondi del conducente e le eventuali asperità della strada.

Capito, sì...? Si giunge, udite udite, all'uso di simulatori a nastro, ossia enormi tapis-roulants, sui quali modelli del carrozzone — a grandezza naturale — vengono torturati in varie maniere e contemporaneamente « sintonizzati » in base alle velocità legali in vigore su highways e turnpikes, a forza di silent blocks tarati e/o zavorre risuonanti a frequenza opportuna, il tutto per meglio trasformare la guida di tali meraviglie in un fenomeno del tutto vegetativo. Tutti i gusti son gusti, come diceva Sacher-Masoch.

Tant'è vero che, quando una persona seria e magari iscritta alla NASCAR decide di adibire ad esigenze meno cadaveriche un manufatto potenzialmente valido come, exempli gratia, un Camaro, per prima cosa agguanta le tenaglie e si affretta a sbarbicare tutte le ortopedie del comfort, sostituendo ogni gommosa boccia con distanziali e manicotti metallici, nonché i vari spessori elastici con altri analoghi in duralluminio.

Successivamente provvede, mediante la caratteristica « gabbia » da stock car, ad irrobustire/irrigidire il tutto sia per protezione in caso di capriole sia ancor più per potersi finalmente concedere

di avvertire col fondo schiena ciò che succede per le terre quando si viaggia in controsterzo.

Già, perché dobbiamo anche guardarci bene dal trascurare il fatto che a trattenere il nostro veicolo in traiettoria su madre terra provvedono quattro — già menzionati en passant — pneumatici, la cui azione non sarà mai considerata abbastanza benemerita. E detti elementi condividono col telaio una combinazione ideale di caratteristiche, ricercata e sognata da tutti i progettisti: buona elasticità al sobbalzo e massima rigidità trasversale. Come dire la botte piena e la moglie ubriaca: tuttavia, quello che i « gommari » di oggi riescono a combinare con 11 libbre di miscela natural/sintetica e 5/6 libbre fra oli minerali, spago, zolfo, acceleratori chimici ed antiossidanti, ha già del prodigioso. Basti dire che si riesce a mantenere per le terre in ogni momento una quantità di gomma sufficiente per fare cose da pazzi, come tutti possiamo osservare ogni volta che ci curva sotto il naso qualcuno che va forte sul serio e si balocca col limite di aderenza.

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 30

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

Questo, manco a dirlo, è anche merito delle sospensioni, dalle quali ogni telaista drago trae spunti sottili ove trattasi di orientare il pneumatico secondo tracce nascoste ogniqualevolta l'assetto della vettura sorga o sprofondi rispetto alla posizione di quiete.

Si hanno così retrotreni sterzanti — come si accennò or non è guari in una delle precedenti chiacchierate — o avantreni lungimiranti che modificano per i fatti loro l'angolo di sterzo voluto dall'illuso che guida, in funzione del carico dinamico transitorio cui è soggetto il veicolo. Roba fina che, si noti bene, non avrebbe diritto all'esistenza senza il benessere delle sospensioni.

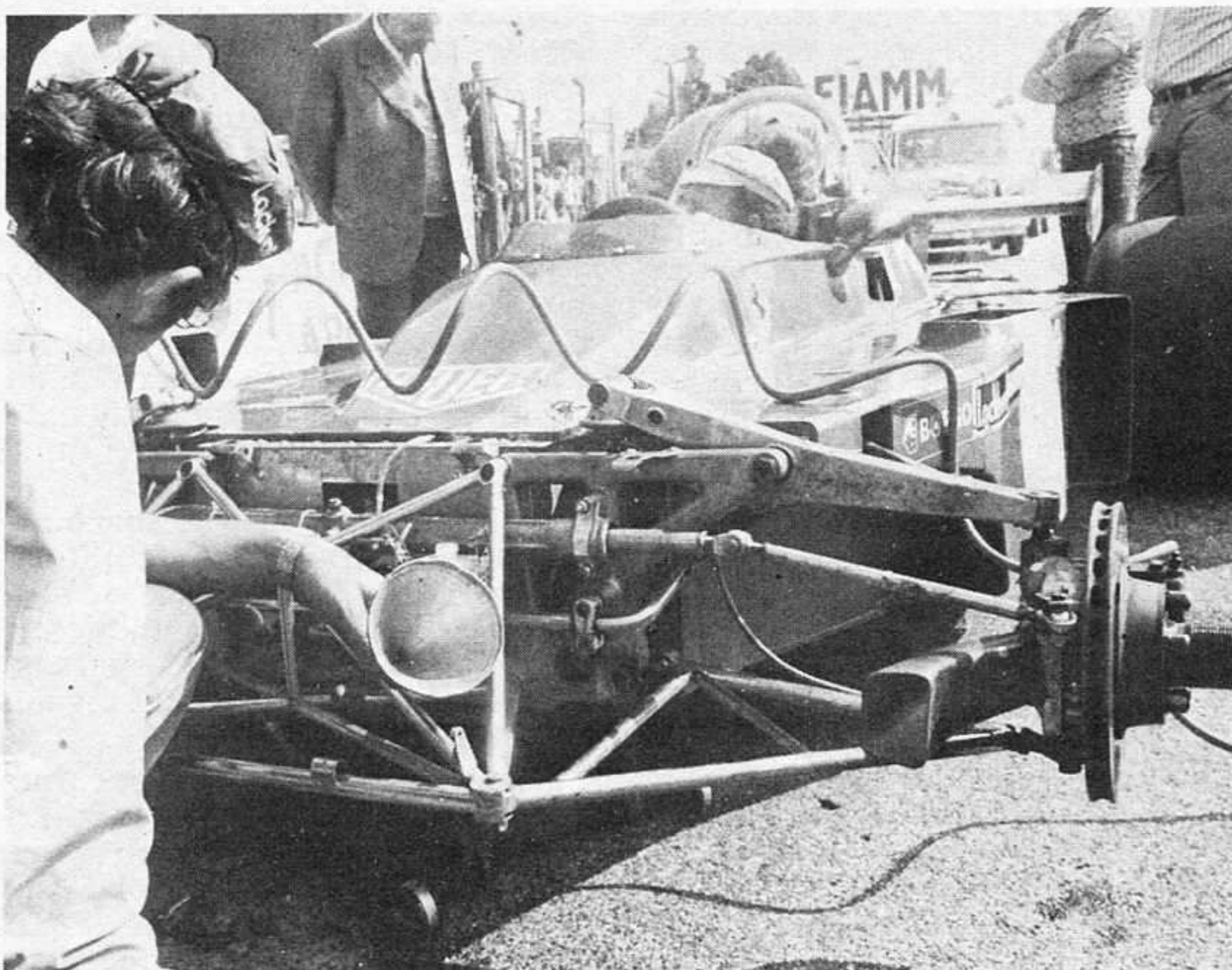
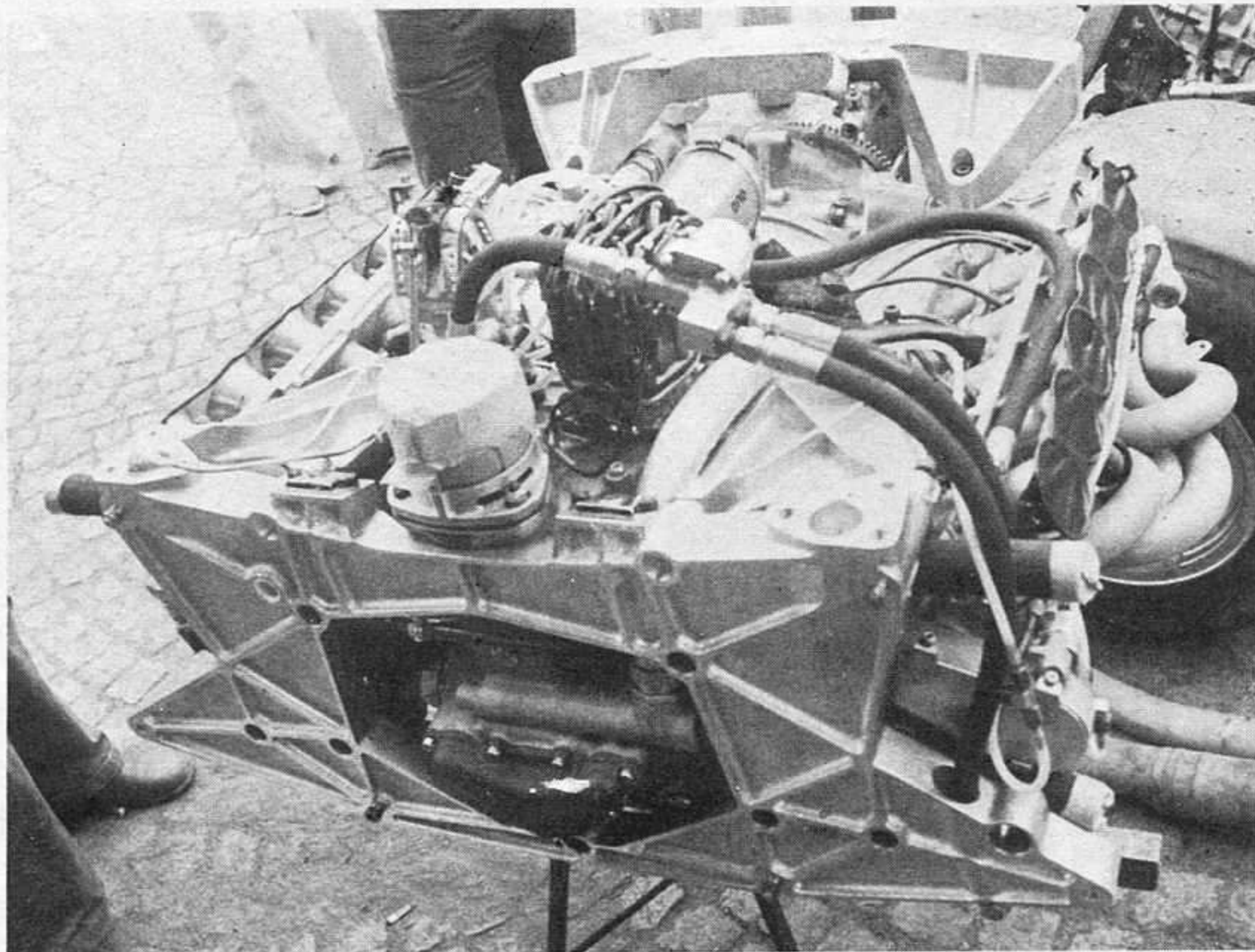
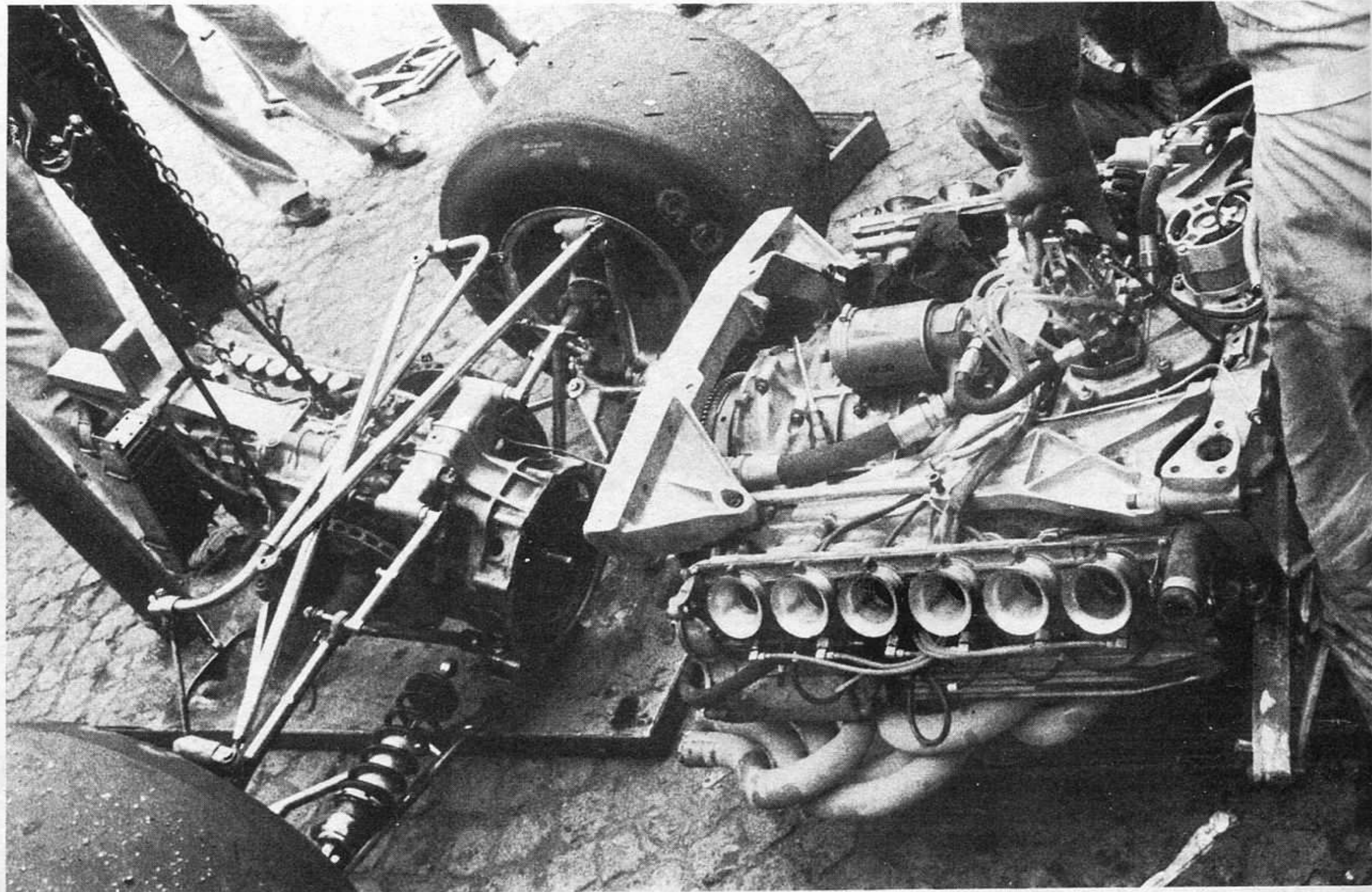
Tempo fa ci fu una brigata di buontemponi emiliani che sottopose alla redazione un quesito-trappola a proposito di peso e tenuta di strada. Come allora si disse, il peso in sé è sempre un fattore negativo agli effetti dei cavalli per chilogrammo di vettura. Questo non vuol dire che non lo si sfrutti avidamente per scopi più o meno confessabili: prova ne sia che quel minimo assoluto che si riesce ad ottenere con la adozione dei più tenaci e leggeri materiali, il telaista lo vuole situato in cantina, ossia più in basso possibile.

Un baricentro basso, infatti, migliora la tenuta in curva di ogni tipo di vettura, senza contare la benefica riduzione dei trasferimenti di massa sull'avantreno in frenata. (Sempre Bastian contrari i dragsters, dai quali vuoi maggiore aderenza in accelerazione e niente curve, per cui ci si prova anche con l'elevazione del baricentro).

Dopodiché, « Neh che aiuta » avere almeno un po' di peso extra sulle ruote motrici?, diceva un torinese di adozione noto per le sue prevalenze di peso al retrotreno ottenute situando il motore a rimorchio. Certo che non è altrettanto facile realizzare una distribuzione di pesi 70% ÷ 30% con una berlina americana convenzionale. Il 45% di peso sul popò è quanto di meglio si è riusciti a realizzare alla Ford (Mod. Techna) pur utilizzando radiatori in alluminio e sistemando la maggior parte degli ammenicoli a popavia del motore anziché subito dietro la calandra.

Se si parla invece di monoposto di formula, cambia subito la musica, in quanto l'80% di peso sulle ruote posteriori è ormai pratica corrente sia a Montecarlo che a Indianapolis. Si strillò « EUREKA » quando Issigonis e Cooper resero disponibili le corse al « tutto avanti », sistemazione che in effetti schiaccia ben bene per terra le ruote motrici.

Quattro ruote motrici? Perché no: si è provato in tutti i versi un po' di anni fa, quando non c'era o quasi costruttore affermato di F. 1 che non avesse in casa un pilota bestemmiautore inveterato e recidivo, quello appunto prescelto per i collaudi e la condotta in gara dell'esecrata FWD



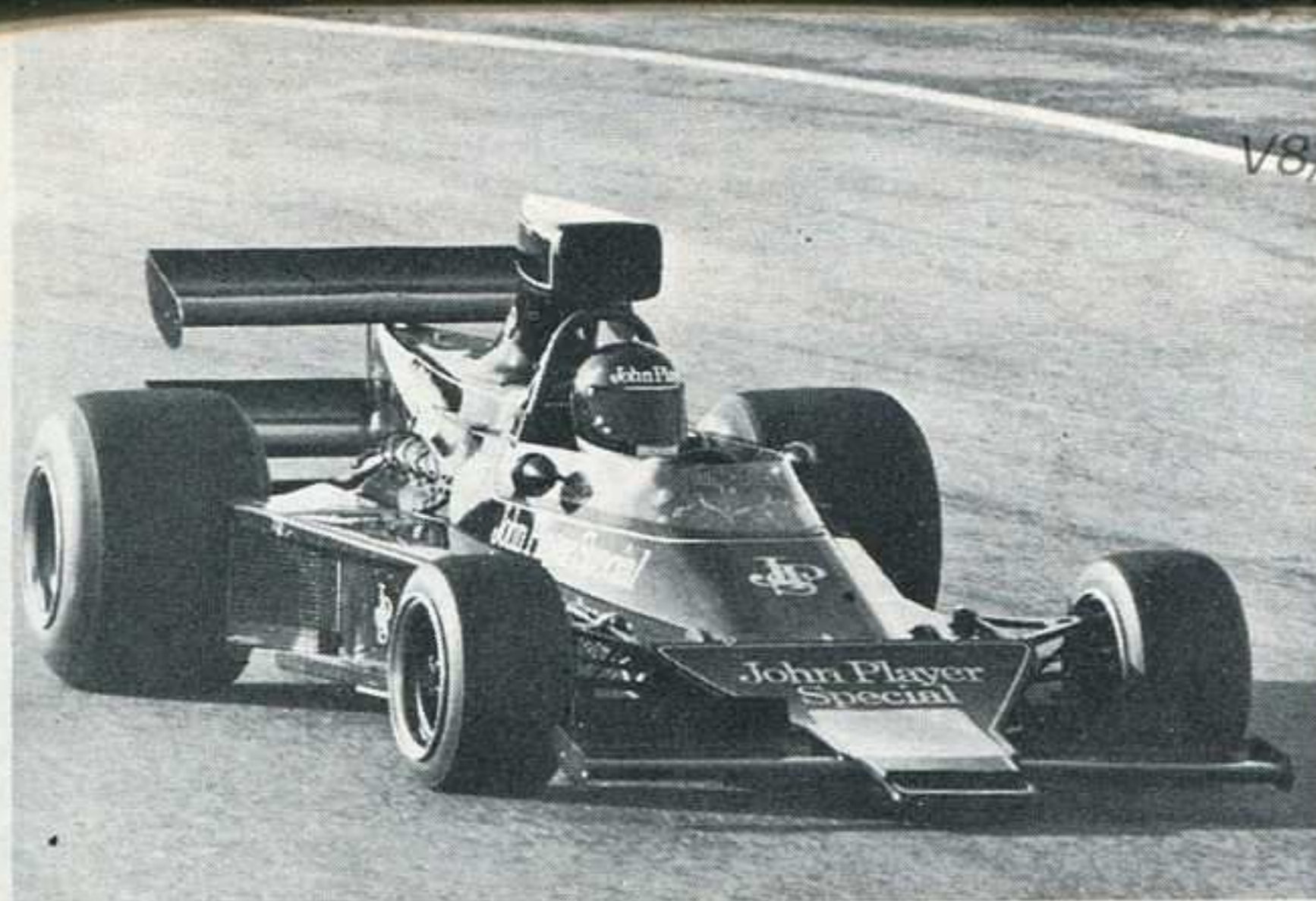
I piastroni il maggiore dei quali adibito all'unione fra motore e scocca. L'esame della foto sopra e a sinistra, permette di rendersi conto dello schema « a blocchi ». Sotto, un altro impiego di piastrone fuso in lega leggera adibito a sostegno dell'avantreno. E' la Ferrari 312B/3. Ma proprio la Ferrari che ora sta ottenendo successi con la monoscocca ritornerà al tubolare con il prossimo modello che forse interromperà la serie « B »

(Four Wheels Drive), magari a ripartizione di coppia variabile sui due treni.

L'ultimo a ravvedersi in proposito fu Colin Chapman con la « 56 turbina » che non vedeste nel '72 a Monza per la nostra consuetudine nazionale di arrestare tutto e tutti almeno fino a quando risulta evidente anche ai gatti randagi che il tutto e i tutti di cui sopra c'entrano come i cavoli a merenda. E' possibile comunque che qualcosa di tecnicamente valido nasca in futuro da questi conati, anche malgrado gli intralci della Giustizia. Rimane infine un sistema spicciolo ma efficace, adottato dagli « hot rodders » a stelle e strisce, che si divertono come pazzarielli con le loro « Funny cars ».

Basta allentare i bulloni che trattengono l'unità motrice sulle apposite longherie e far scorrere l'unità avanti e/o indré sulle medesime quanto il bisogno voglia dell'opra; di quel tanto cioè che vien concesso dalle diverse lunghezze di una serie di alberi di trasmissione di cui si disponga.

Salutoni e godetevi un combattutissimo 1974, possibilmente con finale rosso.

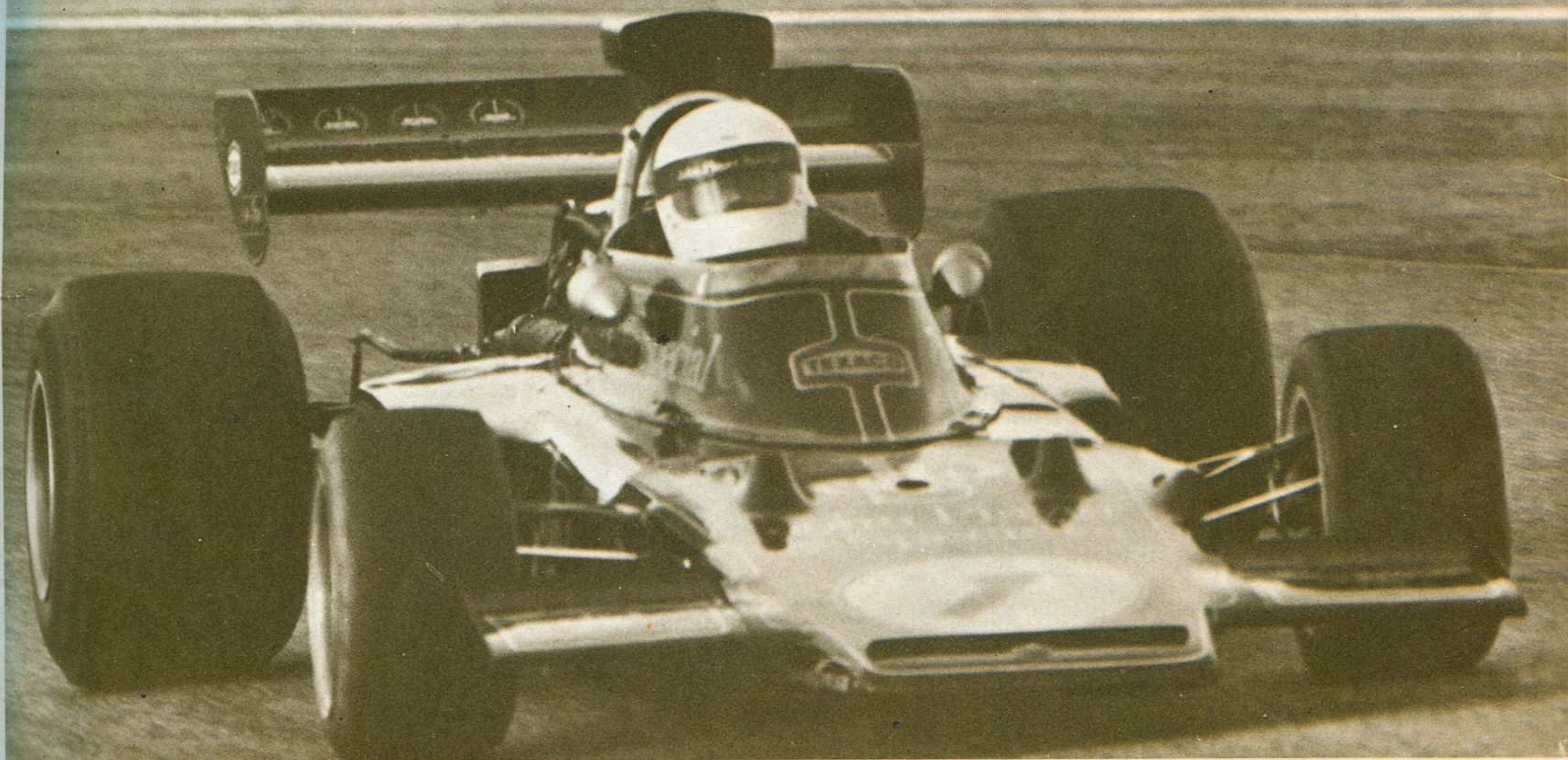


V8/Blog Scans

Arriva la JPS/9 con Ickx, ed è giusto salutare l'uscita dal «giro» della 72 con questa prova di Rosinski, (foto sotto)

La beffa (alla Ferrari) di Ickx a Brands Hatch è forse stata anche l'ultima vittoria in G. P. della LOTUS JPS-72. Questa prova di ROSINSKI è un saluto anche se non trionfalistico

Godere in frenata



L'appetito viene mangiando» — dice il proverbio. Dopo avere avuto la gioia, l'inverno scorso, di pilotare la Tyrrell, ormai sognavo soltanto di mettermi al volante della Lotus JPS, la F. 1 campionessa del mondo 1972. Bisognava però convincere Colin Chapman, il suo costruttore. Ebbe dunque inizio l'assedio, poi riuscito, e per appuntamento fu scelto il circuito Paul Ricard. In apparenza si tratta di un mercoledì come tutti gli altri. Dall'esterno il circuito Paul Ricard sembra vuoto, deserto. In effetti, se ci entraste, assistereste a uno spettacolo che somiglia molto a una sessione di prove precedenti un grande premio. Ai boxes regna una grande animazione: sono presenti le squadre JPS, Tyrrell, Surtees, BRM, Hesketh Racing e i piloti Fittipaldi, Peterson, Surtees, Regazzoni, Hunt... Insomma, un piccolo schieramento importante! Poi pi-

le di ruote, mucchi di pneumatici Goodyear e Firestone, più un esercito di meccanici per montarli: quel giorno, i divi sono loro. Infatti scopo di tutta quell'attività è di decidere quale sarà il miglior tipo di pneumatico per quella pista e per ogni modello di vettura! E i tipi, poi, hanno un'infinita varietà in fatto di dimensioni, di costruzione, di qualità della gomma... Un insieme molto complesso e tutti sono indaffarati senza perdere un secondo, perché per esaurire ogni possibile combinazione la scelta è grande e, per ogni pneumatico si tratta di percorrere la distanza di vari gran premi.

Sono le nove del mattino. Nella comoda roulotte della squadra JPS, parcheggiata davanti al box della Casa, Peter Warr, il direttore corsa, e i meccanici finiscono di fare la prima colazione.

«Abbiamo intenzione di concludere il nostro programma di prove tardi in mattinata — mi

spiega Peter Warr — «Ieri abbiamo fatto progressi. Salvo imprevisti, dovrete poter scendere in pista verso mezzogiorno».

Dal box giunge un rombo familiare: quello del Ford Cosworth V8 che i meccanici scaldano, a regolari colpi del comando del gas. Per fare più presto, quelle prove si svolgono sul piccolo circuito di 3 chilometri.

Mi piazco all'imbocco della «S» di Méjanès, proprio in fondo ai boxes, per guardare Emerson. Attacca subito con forza, frena molto tardi, al punto che blocca la ruota anteriore destra prima d'immettere la JPS nella prima di quelle tre strette curve. È meraviglioso, vederlo maneggiare quella F. 1 come se fosse una Gordini, facendo ondeggiare la parte posteriore a meno di 30°, per fare rientrare il muso all'interno! Ora che la JPS è nella direzione giusta, col muso affilato che sfiora le barriere di sicurezza, Emerson accelera, controster-

zando nell'attimo stesso in cui ha mollato i freni. E il razzo nero e oro, sollevato dai 460 HP del suo motore, e poi di nuovo incollato alla pista grazie ai suoi immensi pneumatici posteriori, ai quali il pilota ha restituito l'aderenza, si precipita verso la curva successiva. Si rimane scossi, di fronte a una simile maestria, a una così evidente perizia, a una precisione tanto perfetta... Emerson coprirà sei giri, il più veloce in 1'13"5, tempo che servirà di riferimento per le prove seguenti. Alle 9.25 si ferma. I meccanici, che stringono in mano la leva per smontare i dadi si avvicinano frettolosi alle ruote, senza perdere un secondo. La Lotus viene sollevata, le ruote di ricambio sostituiscono quelle precedenti, sulle quali i tecnici della Goodyear prendono le misure

Jose Rosinski

CONTINUA A PAGINA 32

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

della temperatura, alle estremità e al centro dei battistrada. E chieggia di nuovo il rumore secco delle chiavi pneumatiche. Emerson ha appena avuto il tempo di riferire a Warr le sue impressioni. «Niente male — dice — ma sovrasterza un po' troppo».

Ore 9.30: riparte per coprire sei giri. Questa volta il suo miglior tempo sarà di 1'14"6. Alle 9.38, altra sosta. Mentre vengono cambiate le ruote, Warr, che nota tutto con precisione, chiede ai meccanici di versare venti litri di carburante nel serbatoio della vettura. Rapida intervista con Emerson, che fa una smorfia eloquente. «Cattivo equilibrio, questa volta. Difficile da guidare».

«You can go», puoi andare, dice Warr a Fittipaldi. Sono le 9.43. Il migliore dei sei giri di questa serie viene coperto in 1'13"3. Le prove si susseguono a un ritmo indavolato, senza sosta, mentre il cielo si fa nuvoloso e il tempo comincia a minacciare. Pioverà? Sarebbe proprio una jella, per me...

Poco dopo le 10, effettivamente, cadono le prime gocce di pioggia, nel momento in cui Emerson si ferma, dopo avere realizzato 1'13"1. Chino su di lui, il tecnico della Goodyear scambia le sue impressioni: «Che te ne pare di questa combinazione? E la migliore, fin'ora. Che cos'era? I posteriori sono più stretti. Dove guadagni tempo? Va più forte in rettilineo o in curva? Ah, in curva, certamente. Con quei pneumatici la vettura si controlla meglio, è molto bene equilibrata. Bene. Ora ne montiamo degli altri anteriormente». Adesso, però, diluvia. Emerson si slaccia la cintura ed esce dall'abitacolo, mentre tutti corrono a ripararsi al box, ove la vettura viene spinta in fretta. «Sosta ufficiale per il the! — proclama Warr, — eccettuato per Rosinski, che si siederà invece nell'abitacolo per vedere se, nonostante la sua anormale morfologia, può pilotare quella povera vettura».

Una formula storica

Quella «povera vettura» ha una storia, e che bella storia! Nella tipo 72 il telaio è il n. 5 (ne furono fabbricati sette in tutto) che venne costruito per Emerson nel 1970, fra il GP d'Inghilterra e il GP d'Italia dai tristi ricordi dato che vi trovò la morte Rindt. Al suo debutto a Monza, coprì soltanto qualche giro in prova, prima di entrare in violenta collisione con la Ferrari di Giunti, in frenaggio alla Parabolica. Poi, al suo volante, Fittipaldi vincerà il suo primo Gran Premio, quello degli Stati Uniti nell'ottobre 1970. Nella stagione seguente Emerson la utilizzerà per disputare tutti i Gran Premi, eccettuato quello d'Olanda, non potendo gareggiare per via delle ferite riportate in un incidente

stradale. La vettura sarà dunque affidata a Dave Walker, che la danneggerà gravemente, uscendo di pista. Nel 1972 Emerson se ne servirà in Argentina (sospensione posteriore rotta) e in Sud Africa, ove si piazzerà secondo dietro a Hulme. Da quel momento la 05 diventerà la vettura di riserva di Emerson. Vincerà quattro corse non di campionato: quella dei Campioni, il Rothmans Trophy a Brands Hatch, la Coppa d'Oro a Silverstone, e a Vallelunga, oltre a due grandi premi, quelli d'Austria e d'Italia, ove Emerson la preferisce alla sua vettura abituale. La pilota di nuovo al GP degli Stati Uniti, ove però dovette ritirarsi.

Nel 1973 la già ricca e lunga carriera della 05 prosegue: Corsa dei Campioni, Silverstone e una nuova vittoria di campionato nel G.P. di Spagna. Che albo d'oro! Non è il caso di dilungarsi sulle caratteristiche della Lotus JPS 72. Ricorderemo soltanto che è uno di quei grandi e rari modelli che hanno segnato una data nell'evoluzione della F. 1, introducendovi soprattutto per la prima volta i freni anteriori sospesi e la forma a cuneo. Dopo l'inverno '69/'70, quando fu ideata, ha naturalmente subito un'evoluzione, soprattutto nel campo delle geometrie delle sospensioni, per adattarsi alle sempre crescenti dimensioni dei pneumatici. I cerchi anteriori e posteriori erano di 10" e 17" rispettivamente con (al momento della nostra prova) pneumatici Goodyear 9,2-20x13 e 13-26x13. Gli ammortizzatori erano dei Koni regolabili in lega leggera, il cambio un Hewland FG400. La modifica di maggior spicco era però l'aggiunta di strutture deformabili attorno alle fiancate della scocca e dei radiatori laterali. Prima la vettura pesava esattamente kg. 612, ma il peso extra delle strutture era valutato in circa kg. 30.

Al volante

Alla conclusione, verrà il mio turno verso la fine del pomeriggio. Nel frattempo la pista si è asciugata, grazie alla contemporanea ed energica azione del caldo sole pomeridiano e del vento che si è opportunamente alzato per spazzare via le nubi. Prima è stato sistemato, alla meno peggio, lo spinoso problema della posizione di guida. Sono solidamente incastrato da una cintura a sei attacchi, che mi schiaccia le spalle e mi stringe con forza cosce e vita. Dato che le mie gambe sono assai più lunghe di quelle di Emerson, le mie ginocchia sono un poco bloccate contro la parte inferiore del cruscotto che, per fortuna, è rivestito di una striscia di gomma-piuma. La maggior difficoltà ha riguardato la pedaliera «strizzata» fra i dischi dei freni, ove lo spazio è assai limitato, sia in larghezza che in altezza. Per fortuna l'acceleratore è tenero e, quanto ai freni, e va bene, non forzerò troppo... In complesso la situazione non è cattiva, assai



meno patetica comunque di quanto fosse a bordo della Tyrrell, il cui fondo della scocca è decisamente più stretto. Qui non esiste un vero e proprio sedile: a malapena una sottile finitura a livello della parte inferiore della schiena.

Il cruscotto è estremamente semplice; contagiri (meccanico), pressione del carburante e dell'olio, temperatura dell'acqua e dell'olio e basta, in fatto di strumenti. Due interruttori per il contatto e la pompa elettronica, un interruttore estintore e un interruttore della batteria, posto comodamente sotto il roll-bar a fianco del poggiatesta.

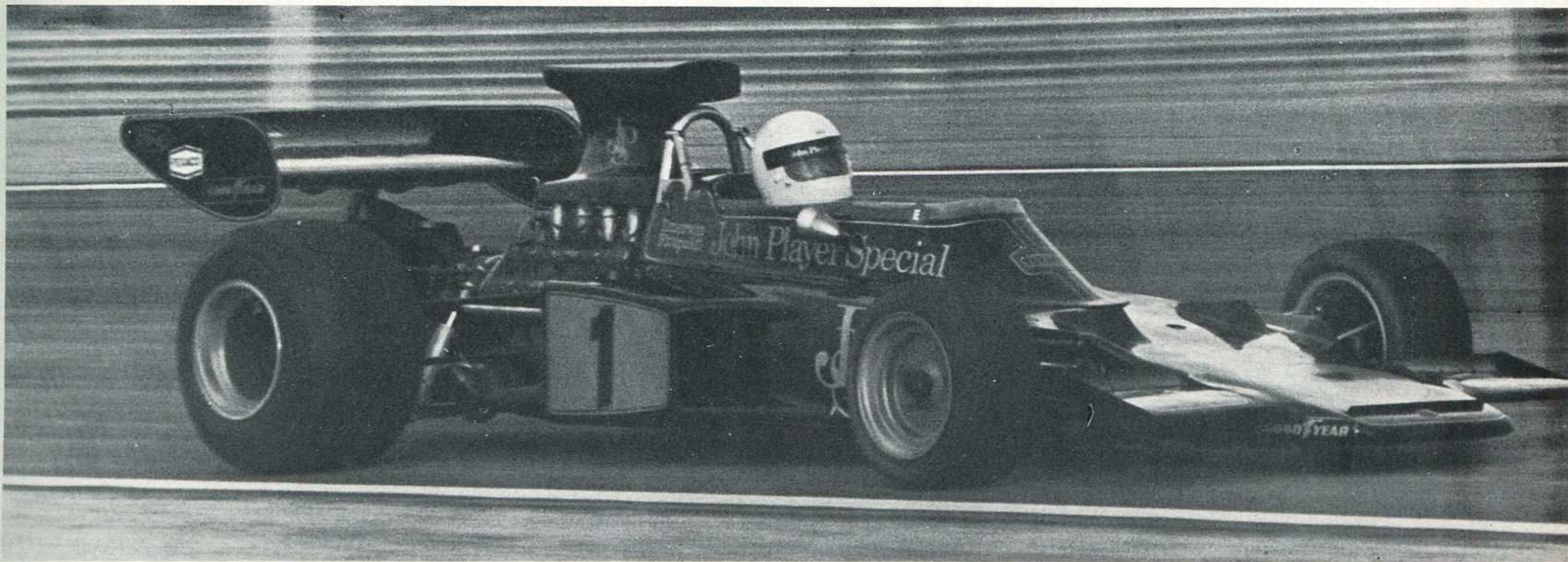
Una F. 1? E' decisamente bassa e si ha veramente l'impressione di essere sdraiati all'altezza della strada. E' soprattutto vero nel caso della Lotus che, probabilmente, per via della sospensione a barre di torsione, ha un'altezza da terra minima anteriormente: cm. 5 e mezzo contro i cm. 10 posteriormente. Dall'abitacolo si vedono soltanto i due piatti e massicci blocchi delle ruote e la pista non somiglia a un nastro, bensì a un tappeto dalle inverosimili dimensioni. Il volante ha un diametro piuttosto piccolo, però non eccessivamente. A pochi centimetri, a destra, annidata in una cavità ricavata

dallo spessore della scocca, spunta una corta leva del cambio. La mia mano ha a malapena lo spazio per piegarsi fra la cima della leva e la scocca, al punto che temo di restare incastrato. In effetti, poi, mi accorgo che la corsa è talmente ridotta, e la manovra tanto precisa, che non vi sono problemi.

In pista

«Bene, José» — dice Warr, alzando il pollice. — Ho intenzione di coprire qualche giro tranquillamente, per familiarizzarmi con i comandi e imprimermi negli occhi il tracciato del circuito. Poi penso di fermarmi, perché tutte le impressioni si sistemino con calma, prima di tentare di pilotare il più velocemente possibile senza, s'intende, correre il minimo rischio. Ho infatti spesso notato che questo modo di agire frutta di più e dà migliori risultati, che volere fare il massimo di botto: in tal caso ci si ostina senza ottenere nulla. Obiettivo numero uno: partire senza lasciare stupidamente spegnere il motore, davanti a tutta la squadra che osserva con un tantino di malizia i goffi e timidi inizi del più primitivo dei piloti, al volante della Formula 1... Il motore risponde, lascio inserita

Asi sinistra, aiutato da Peter Warr, Rosinski tenta di incastrarsi nell'abitacolo della JPS 72. Qui sotto, eccolo in piena corsa, ormai assuefatto alla fantastica guida della Formula 1, affascinato dalla « precisione » della Lotus-JPS. In basso, Warr, Rosinski, Fittipaldi e Peterson.
La prova si è svolta nell'estate dello scorso anno



ne fisica di accelerazione è fantastica, è una catapulta! A 10.000 giri-min. in prima si raggiungono i 120, in seconda i 160, in terza i 180, in quarta i 210 e fino a questa velocità, con le salite lampo di regime, punteggiate dalla progressione saltellante della lancetta del contagiri meccanico, lo straordinario vigore dell'accelerazione non ha soste, prosegue a un ritmo che sembra sconvolgente e toglie realmente il respiro, quando non ci si è abituati.

Uscendo dalle « S » di Méjanès in seconda, l'orizzonte è rappresentato dall'arco con la segnalazione luminosa, che precede di circa un chilometro la curva dei Signes. Sembra una scatola di fiammiferi. Con l'acceleratore a tavoletta, la Lotus s'impenna un poco a ogni cambio di rapporto. Divora lo spazio e il tempo e in qualche piccolo, minuscolo secondo, ecco l'enorme arco che segnala la necessità di frenare e di passare in quarta, senza perdere tempo, per abbordare la curva...

Nel suo libro Stewart ha detto una cosa giusta: per andare forte, bisogna avere l'impressione che tutto si svolga lentamente, davanti ai vostri occhi, come in un film al rallentatore. Un'osservazione che non ha niente di paradossale, anzi è l'esatta verità. Ed è questo il difficile, in una prova del genere: occorre il tempo, per abituarsi alle straordinarie prestazioni di una simile vettura. In complesso avrò coperto diciassette giri del piccolo circuito Ricard, che corrispondono a meno di mezz'ora passata al volante.

Altra osservazione: per Fittipaldi, al ritmo in cui la pilotava, la Lotus sovrasterzava eccessivamente. Per me, col tempo di 1' e 20" al giro, era decisamente sottosterzante! Non mi serviva a niente provarla col volante all'ingresso della forcella del Ponte, per esempio. Nulla da fare, i pneumatici anteriori cominciavano a vibrare e il muso scivolava per primo: quindi fuori questione, senza naufragare nel ridicolo, rischiare di pronunciare qualsiasi giudizio sulla tenuta di strada della Lotus! Ho potuto

però fare due osservazioni, in rapporto al comportamento della Tyrrell, che, lo penso sinceramente, non saranno fuori posto: prima di tutto, la trasmissione della potenza a terra della Lotus è superiore e questo non ha niente di sorprendente, dato che la Tyrrell, quando l'ho pilotata, non aveva ancora l'alettone spostato indietro; in tali condizioni è normale che si noti la differenza. In secondo luogo, nelle curve strette la Lotus (che non accusa nessun « rollio », come si nota sulla Tyrrell) mi è parsa meno maneggevole della Tyrrell, perché le sue reazioni scattano in modo più secco e, quindi, è più difficile riuscire a mantenersi nel limite dell'aderenza su una traiettoria ideale, senza provocare un po' di sottosterzo o un po' di sovrasterzo. Volendo arrivare a un eccesso, dirò che la Lotus rompe costantemente l'equilibrio, contrariamente alla Tyrrell, la cui guida è del resto più dolce. Questo non significa necessariamente che sia meno efficace, ma pare che sia più delicata da pilotare.

Per riassumere, sono rimasto stupefatto per l'efficacia della JPS nelle fasi di entrata in curva — in frenaggio — e soprattutto di uscita in piena accelerazione. Pilotare una vettura che raggiunge un simile grado di perfezione rappresenta un tale godimento che mi rendo umilmente conto di quanto sia difficile descriverlo con carta e penna. E' tutto a un livello che non ha più niente a che vedere con la guida di una vettura normale, per quanto ottima. Al volante della JPS provavo una tale euforia che non avrei più voluto lasciarla, infatti è stato necessario mostrarmi per tre volte il cartello con la scritta « In », prima che mi rendessi conto che Warr e i suoi meccanici mi avevano visto abbastanza a lungo nell'abitacolo della loro meraviglia, occupato a girare in tondo. E' vero che avevano cose più serie da fare, la ricreazione era finita. Li ringrazio infinitamente per essersi gentilmente prestati a giocare con me.

la pompa elettrica mentre gli impedisco di soffocare a colpi energetici di acceleratore, fra i 3000 e i 4000 giri/min. Mi concentro a fondo, uso dolcemente la frizione, innesto la prima, mollo la frizione e accelero prudentemente... e relativamente progressivo.

Ci siamo, è partita, esame riuscito, mi appunto una medaglia. Vado a lenta andatura fino all'imbocco del rettifilo. Accelero un poco più deciso, a 7500 giri/min., innesto la seconda e via via, passo alla quinta. Faccio conoscenza con la mia cavalcatura senza affrettarmi, ciò che conta è di non farsi intimidire. Prima impressione: la reazione fantasticamente immediata, e di un'incredibile precisione, di tutti i comandi, sia quelli a piede sia quelli manuali. Naturalmente la guida è molto diretta: un giro e 3/4 da un lato all'altro. Subito, e benché non le solleciti ancora in modo pratico, le reazioni della Lotus mi sembrano molto vivaci, più di quelle della Tyrrell che dava l'impressione di essere meno rigida, meno « in un sol pezzo », più « turismo », se posso usare così di sproposito tale qualifica!!! Qui il minimo movimento sui comandi si riflette nell'attimo stesso sul comportamento della vettura. Non si rileva la minima vibrazione.

Sotto il casco integrale, racchiuso nella biancheria e nella tuta ignifughe, sono stupito di non avere caldo, come si ha sempre a bordo di una vettura da corsa. Mi rendo conto che questo inatteso comfort è certamente dovuto al fatto che i radiatori sono laterali e non anteriori; l'aria calda che ne esce non arrostisce, dunque, i piedi e non surriscalda l'abitacolo. Dopo una mezza dozzina di giri tipo passeggiata, la tensione si allenta un poco in me e torno al box. Segnalo che va tutto bene. Warr mi mostra la tabella dei tempi cronometrati: 1'22". La méta che mi ero prefisso a priori era (se mi fosse stato possibile) di segnare un tempo che mi avrebbe permesso di qualificarmi al via di una gara (immaginaria!), secondo il regolamento, al massimo 10% in più della media dei tre tempi migliori. Coi miei pneumatici, Emerson ha segnato 1'13"6. Aggiungendo il 10% si arriva a un poco meno di 1'21". Devo poter riuscirci.

Poco prima che io riparta, Emerson mi dice che trova la vettura molto sovrasterzante con quei pneumatici e mi consiglia di diffidarne. Prendo nota e riparto. Questa volta salgo a 10 mila giri-min. (10.500 autorizzati). Dagli 8.000 circa è come se si accendesse un razzo: la sensazio-



Un nostro collaboratore ha frequentato la scuola antisbandamento di HENDRICH'S a Osogna: i voti non sono eccezionali ma l'esperienza di CANETOLI può essere utile a tutti

Lo slalom al volante

Da fine autunno volevamo presentare l'attività della scuola anti-sbandamento di Osogna, la Slotemaker, e con essa avevamo stabilito anche un interessante programma di corsi e sconti sui costi per i nostri lettori. Poi la crisi energetica, il divieto domenicale, la precaria distribuzione del carburante sulle autostrade ci indussero a sospendere l'iniziativa. Mentre ringraziamo il signor Hendrichs dirigente della scuola, ci auguriamo che al prossimo autunno sia realizzabile quel piano studiato insieme.

Gli spunti e gli insegnamenti della scuola, tuttavia restano validi, anche se il gradito ritorno di primavera li pongono leggermente «fuori gioco» per quelle condizioni delle strade ormai ricordo di un inverno non troppo rigido che sono l'ideale per mettere a frutto quegli insegnamenti.

Ciononostante, se qualcuno vuole annaffiare un tratto di strada come succede per le prove delle F. 1, quando il sole non consente di mettere alla prova le gomme da bagnato, può farlo e misurarsi nella sbandata. Magari convincendosi che un corso anche accelerato, gli potrà far bene.



OSOGNA (Svizzera) - «The second skid is the killer»: con questa frase in inglese, che tradotta nella nostra lingua suona un po' come «la seconda sbandata è quella che uccide», con questa frase dicevamo Unnus Hendrichs istruttore e titolare della pista antisbandamento ci ha accolto ad Osogna, nel Ticino, all'inizio di una giornata nera nera che prometteva solo acqua.

Eravamo stati contattati da questo singolare olandese già da qualche tempo e a dire il vero eravamo abbastanza curiosi di vedere cosa avrebbero potuto insegnarci con le sue lezioni anti-derapage, alla maniera di Rob Slotemaker che sembra essere stato l'antesignano di tale tecnica. E ci siamo subito messi a nostro agio con una calda tazza di caffè all'interno di quella che funge da aula, segreteria e direzione di tutto l'impianto. In quattro parole ci ha subito messo al corrente della situazione: parlo al plurale anche perché eravamo in tre, il vostro cronista e due giovani ticinesi, uno di Locarno e uno di Bellinzona, puntuali al mattiniero appuntamento sulla strada cantonale.

L'iniziatore di questa tecnica dicevamo, è stato Rob Slotemaker, pilota olandese e negli anni '50 anche pilota militare di aerei-jet, che trovandosi su un aeroporto americano con qualche ora di anticipo sulla partenza per l'Europa si era messo a giocare con una grossa berlina americana su di una pista completamente allagata da un nubifragio. In questa occasione si rese conto di molte cose, che puntualmente annotò e portò al-

Nelle tre immagini sotto le vetture, alle quali è stato dato un piccolo ma secco colpo di sterzo sbandano allegramente sul punto più viscido del tracciato. In tutte le foto si può notare l'accentuato controsterzo che il pilota cerca di effettuare nella maniera più rapida possibile. Il signor Hendrichs (ancora sotto) ha spiegato in precedenza a tavolino ciò che accade in ogni evenienza



l'Università olandese, dalla quale ebbe la risposta tecnica dei fenomeni che praticamente aveva sperimentato. In questo modo era nata una speciale tecnica di guida, fatta di reazioni velocissime, controsterzi efficienti e rapidi per contenere la serie di sbandate che il fondo viscido permetteva: il tutto in maniera migliore con la frizione abbassata. Questa tecnica fu presto assimilata da diversi conduttori, specie nei rallies dove ci si poteva trovare in situazioni di scarsissima aderenza o addirittura di strade innevate o gelate. Slotemaker l'aveva intanto perfezionata e Hendrichs, allora studentello era subito diventato il suo braccio destro, oltre che miglior allievo. Si cominciò quindi a Zandvoort, con una piccola scuola, a insegnare queste tecniche: e molti sono stati dal 1960 ad oggi gli allievi. Fra gli istruttori molti piloti tuttora praticanti, come Gijs Van Lennep, Akersloot e Deen, oltre al suddetto Hendrichs che ha girato una serie di passi prima di stabilirsi nel Ticino, dove nel maggio del '70 ha iniziato a divulgare sulla pista di Osogna la tecnica dell'antisbandamento.

Il signor Hendrichs è certamente un tipo ameno, dalla battuta facile: e così, fra una facezia e qualche ricordo di avventure sportive appena vissute ci introduce nel suo corso. Per forza di cose iniziamo dal punto di vista teorico: il nostro istruttore è veramente molto chiaro ed esemplifica tutto per mezzo di alcuni modellini che tiene sempre sul tavolo, nostro inedito banco di scuola, percorso da una

strada nella quale riusciamo a creare tutte le situazioni che vogliamo. La prima premessa, ben chiara, è che tale tipo di tecnica va applicata esclusivamente su fondi scivolosi o di scarsa aderenza: ovviamente sull'asciutto ci si comporterebbe in tutt'altro modo e sarebbe decisamente controindicato lavorare con la frizione premduta per uscire da un inizio di sbandata: anteriore, posteriore, in curva e in rettilineo, mostrandoci e chiarendoci le serie di forze che agiscono sulla vettura in casi simili. Gli esempi più chiari riescono quelli con macchine da corsa: la scuola è fornita all'uopo di una serie di fotografie di monoposto più o meno scomposte, tratte in grande maggioranza dalla collezione di Autosprint

che Hendrichs tiene molto cara. E ci concentriamo subito sulla sbandata più comune (e forse più difficile da controllare): quella del retrotreno, che impareremo a dominare, nei limiti del possibile al termine della mattinata. Un'oretta di chiarimenti è sufficiente per affrontare il problema con una certa serietà: tutti a parole ci rendiamo ben conto di quanto e come una macchina possa sbandare sotto l'impulso ad esempio di una sterzata. Ma non ci rendiamo probabilmente conto come in realtà, in pratica tutto ciò si possa controllare.

Giungiamo quindi alla prima prova pratica e scendiamo in pista armati più di curiosità che di paura: non ci dovrebbero essere problemi, ma in verità

nessuno di noi si è mai trovato in queste condizioni.

La pista di Osogna è lunga circa 160 metri: di forma rettilinea si compone di due parti, una che definiremmo di lancio e una seconda che potremmo chiamare «la piscina», tanta è l'acqua che l'olandese vi immette con l'aiuto di quattro irroratori, di quelli che i nostri agricoltori usano per anaffiare il granoturco. Questa parte bagnata è poi di un manto bituminoso molto particolare, veramente lucido a specchio: e non contento il signor Hendrichs vi versa un po' di olio e sapone, che rendono esageratamente viscida la pista. Le vetture a disposizione degli allievi sono due Simca 1000, tra l'altro con ruote posteriori completamente lisce: e su una di queste saliamo tutti quattro, con l'olandese che prende il volante. E senza darci nemmeno la possibilità di capire quanto sta facendo, si ruzzola su questa «grande saponetta» innescando almeno tre testacoda completi mentre noi poveri allievi rimaniamo sbalottati all'interno della berlina.

«Anche questo esercizio è molto utile», ci spiega l'istruttore che però sperava di averci spaventato un po' di più «e serve per rompere il ghiaccio, per rendersi conto che in fondo fare due o tre testa coda, specie su questa pista, non è per niente pericoloso». E dopo questa specie di «battesimo» al testacoda mi lascia il posto di guida, facendomi percorrere, tanto per

Leopoldo Canetoli

Scuola		anti-sbandamento Osogna	Unnus Hendrichs
<p><i>Leopoldo Canetoli</i> ha effettuato il corso anti-sbandamento presso la scuola di Osogna per l'ottenimento della licenza CSS</p>			
Stile di guida:	<i>Calmo</i>	Il capo istruttore:	<i>Unnus Th. Hendrichs</i>
Sensibilità:	<i>Buona</i>	Unnus Th. Hendrichs	
Assimilazione:	<i>Facile</i>	Data:	<i>19.9.1973</i>
Comportamento generale:	<i>Buono</i>		

Lo slalom al volante

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

sciogliermi i muscoli, uno stretto slalom fra i birilli nella parte che avevamo definita di lancio. E poi... via sul sapone: l'olandese, che dà sempre tutti i comandi, dopo avermi chiesto di abbassare la frizione mi fa scartare leggermente a sinistra. Inutile dirvi che la povera Simca, anche a soli 20-30 kmh, parte in testa coda che è una bellezza. La prima reazione, che mi viene spontanea è il controsterzare il più in fretta possibile: e la manovra riesce, solo che non ho fatto bene i conti con la controbandata e la macchina naturalmente si ferma dopo due belle piroette. «E' proprio questo il problema» interviene pronto l'istruttore: «anche se riusciamo ad avere una rapida reazione alla prima sbandata è sempre la seconda che ci prende in contropiede». La cosa appare estremamente evidente: solo che l'eccessiva scivolosità della nostra pista fa sì che le reazioni anche del più allenato pilota siano leggermente più lente in questa prima prova. Naturalmente riproviamo: leggero colpo di sterzo, conseguente sbandata del retrotreno, controsterzo: A questo punto la macchina, anche se tutta di traverso e con le ruote sterzate, è in un momento di equilibrio, ma vi rimarrà solo un attimo e inizierà immediatamente a sbandare dalla parte opposta. Ecco perché dovremo in questo istante agire ancora sul volante per prevenire l'ulteriore sbandata e condurre finalmente in linea retta la nostra vettura.

E a furia di provare riusciamo ad ottenere una certa velocità: la macchina sbanda, ma con appropriati colpi di sterzo, o meglio di controsterzo, riusciamo a dominarla.

In questo modo apprendiamo la tecnica base: e da queste prime prove passiamo a esercizi più impegnativi. Come per esempio portare la macchina al di là di un improvviso ostacolo mediante una serie di doppie sbandate e alla fine rallentarla con frenate appropriate fino a fermarla. E sì, perché questo delle frenate su un terreno con scarsa aderenza è un capitolo molto importante, che il nostro istruttore ci fa studiare a parte, partendo prima dal fondo asciutto e riportandoci poi sulla solita saponetta. Così impariamo a dosare lo sforzo sul pedale: e se è il caso a correggere una eventuale sbandata causata da una frenata irregolare (freno che blocca più o prima di un altro) mollando per un attimo la pressione e agendo velocemente sul volante.

Il bello è che naturalmente sulla pista di Osogna preparata appositamente, tutte queste reazioni avvengono alla ridicola velocità di venti km all'ora, ma a causa appunto del fondo particolarmente favorevole le reazioni debbono essere altrettanto rapide di una realistica situazione



Anche Piero Taruffi ha visitato la scuola di Osogna ed ha seguito i corsi: al termine ha avuto parole esemplari nei riguardi di quest'insegnamento pressoché unico al mondo



Con la Lotus Elite del giovane allievo svizzero, dotata di assetto sportivo e volante di dimensioni ridotte, deve essere stato problematico: Unnus Hendrichs al volante dimostra che imparata la tecnica, ciò è possibile con ogni vettura

ne su strada, dove si marcia a 100 kmh.

E passa così velocemente la mattinata: non ci siamo accorti proprio del trascorrere delle ore perché il regolato alternarsi della spiegazione teorica alla prova pratica su pista, intervallata da quesiti pratici posti dal sig. Hendrichs hanno veramente tolto la cognizione del tempo. Una breve sosta per il pranzo è quello che ci vuole per discutere e approfondire sempre più gli argomenti che ci interessano: nel nostro caso la conversazione scivola sullo sport automobilistico in Svizzera, sul quale il nostro interlocutore e gli amici del corso sembrano ferratissimi. E salta fuori anche il passato (e presente) agonistico del sig. Hendrichs, che si dedica ancora ai rallies (dopo aver navigato per diversi anni di fianco a Slotemaker) e avrebbe voluto partecipare al «Montecarlo» con una Simca. «Non quella con cui facciamo le nostre prove qui a Osogna» ci tiene subito a specificare «e mi sarebbe servito soprattutto per mantenermi un poco in esercizio e soprattutto a frequentare ancora i nordici, grandi maestri della guida su terreni insidiosi dai quali c'è sempre da imparare qualcosa. Ma ormai la cosa è rimandata».

Naturalmente gli rivolgiamo

anche qualche domanda inerente la sua scuola, qualche dato interessante che cerchiamo di memorizzare per riportare poi sul nostro giornale «Sono abbastanza soddisfatto dell'andamento della scuola: allevo circa 400 persone all'anno di tutte le nazioni: in maggioranza non sono giovani, come si potrebbe pensare, ma bensì professionisti, soprattutto padri di famiglia dai 28 ai 45 anni che si rendono maggiormente conto dei pericoli che corrono battendo in lungo e in largo le strade oggi giorno. E strano a dirsi le migliori allieve sono le donne, che si avvicinano a questa esperienza con più modestia: è difficile infatti trovare degli uomini che ammettano con tanta facilità di non conoscere le modalità di guida sul bagnato, che candidamente siano disposti ad imparare qualche cosa di nuovo nel settore della guida nel quale si sentono fortissimi. Non parliamo poi di coloro che sono titolari di licenze per conduttori, che il più delle volte si sentono già professionisti senza aver mai forse guidato sul bagnato».

Non più di un'oretta passiamo in lieto conversare: poi con decisione, ma sempre con molta naturalezza il nostro istruttore ci riporta al lavoro per il quale abbiamo intrapreso il nostro

viaggio. Ancora breve istruzione con l'ausilio dei modellini e ancora perfezionamenti pratici al volante delle vetture della scuola: e si giunge al termine del corso con l'insegnamento forse più divertente della giornata.

Avete mai fatto un testacoda? Ma volendolo fare, naturalmente, cioè stabilendo di girarsi in un determinato momento o in situazione di estremo pericolo, quando si può ancora lucidamente pensare di risolvere una situazione compiendo una bella giravolta. Sinceramente non arriviamo a pensare che un normale utente della strada abbia il coraggio di provocare una simile sbandata: sta di fatto che qualcuno è riuscito in questo intento, e poi la cosa ci diverte molto. Cominciamo con il testa coda anteriore: prendendo la solita rincorsa provochiamo una forte sbandata e sempre con la frizione abbassata, quando la macchina sta già partendo sul fianco, aiutiamo questo girarsi con un brusco azionamento del freno a mano che completa la nostra piroetta e ci fa ritrovare voltati esattamente contromano. Semplice, no? Ad ogni modo non provatelo: è certamente meglio che lo facciate con a bordo il sig. Heidrichs, che vi darà tutti i comandi appropriati e soprattutto sulla pista di Osogna, dove veramente non si corre nessun pericolo. Il secondo tipo di testa-coda, quello che dalla marcia indietro ci riporta con la vettura in senso di marcia appare ancora più facile: in questo caso, dopo essere partiti a marcia indietro e sempre spinta la frizione si provoca lo stesso uno sbandamento agendo bruscamente sul volante e questa volta si aiuta il testa-coda con un colpettino di freno a pedale e di nuovo innestata la marcia, questa volta avanti, si può riprendere per la giusta traiettoria. Questo tipo di manovra è usato specialmente in corsa dai piloti da rallies o con le monoposto, quando si esce di strada e si vuol rientrare velocemente senza dover fare molte manovre.

E fin qui tutto bene, finché cioè si tratta di compiere questa serie di manovre con l'istruttore di fianco e sulle vetture della scuola, che sembrano un po' ammaestrate: ma quando si tratta di ripetere le stesse manovre con le nostre vetture, visto che tali insegnamenti mirano al conseguimento di una certa praticità da mettersi in pratica proprio con le vetture di tutti i giorni, tutto sembra molto più impegnativo. E invece non è così: riusciremo con l'aiuto del nostro maestro olandese a impegnare le nostre berline stradali nelle evoluzioni che imporranno volta per volta, a dimostrazione ennesima e finale che l'automobile, al servizio dell'uomo, deve essere da lui tranquillamente controllata in tutte le situazioni, sempre che chi siede al volante sia in grado di mantenerne tale controllo.