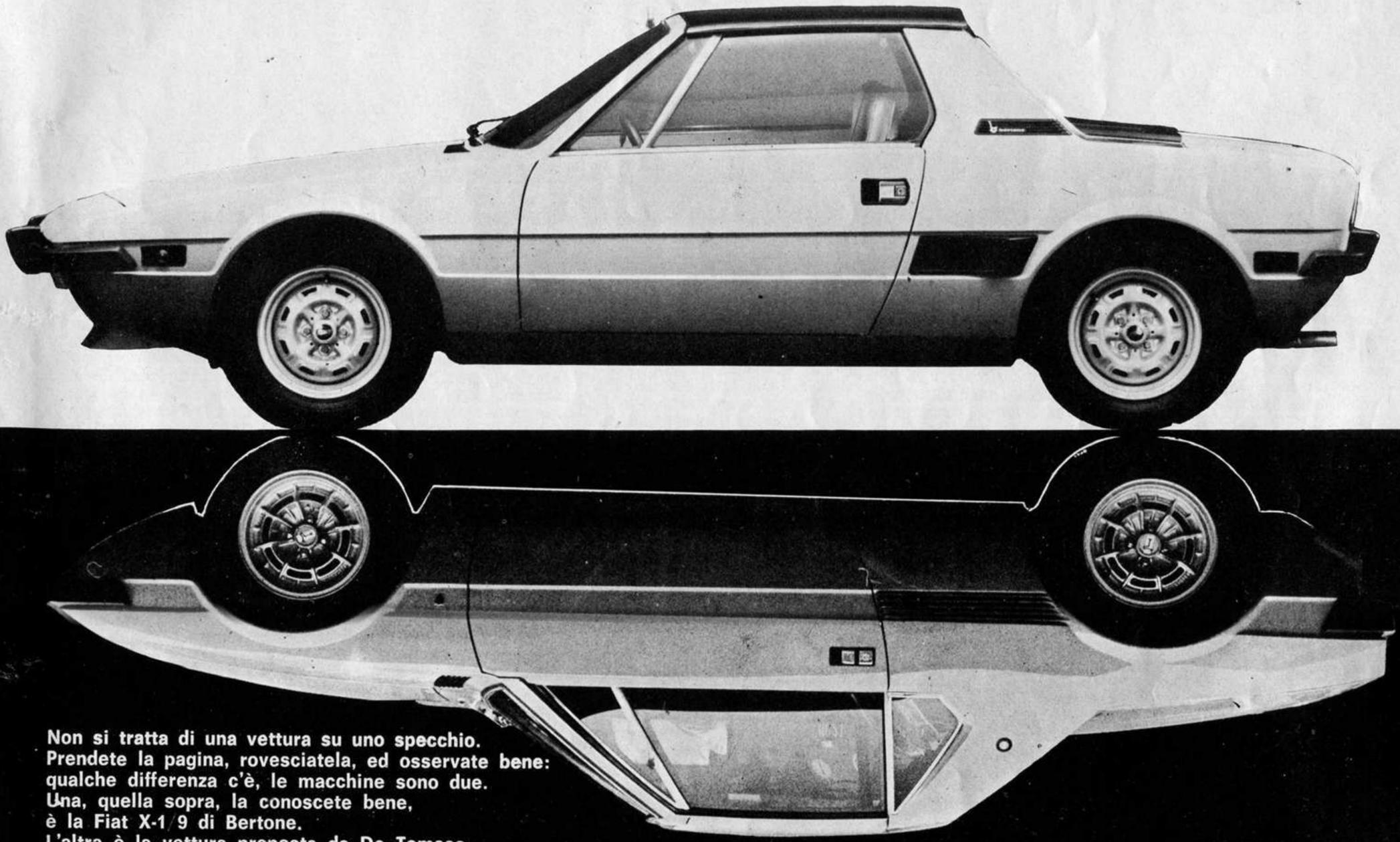


Le auto (come le canzoni) spesso non sono originalissime: mostrano un comune denominatore estetico o tecnico. Conseguenza di una moda o concorrenza estrema? Questo servizio cerca una risposta



Non si tratta di una vettura su uno specchio. Prendete la pagina, rovesciatela, ed osservate bene: qualche differenza c'è, le macchine sono due. Una, quella sopra, la conoscete bene, è la Fiat X-1/9 di Bertone. L'altra è la vettura proposta da De Tomaso al Salone di Torino del '71, carrozzata dalla Ghia su meccanica Ford 1600

Le somiglianze «parallele»

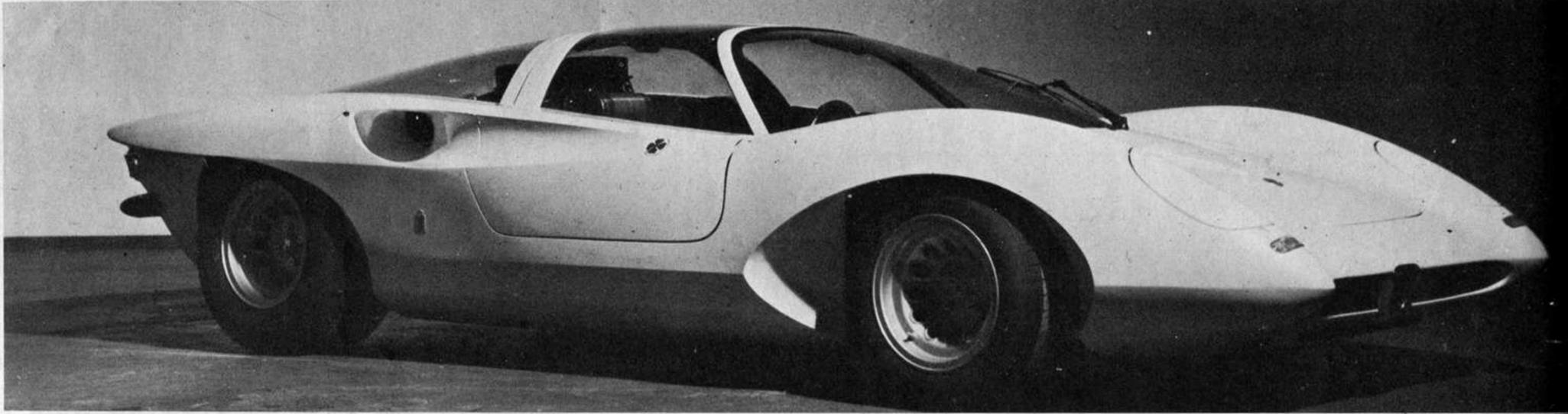
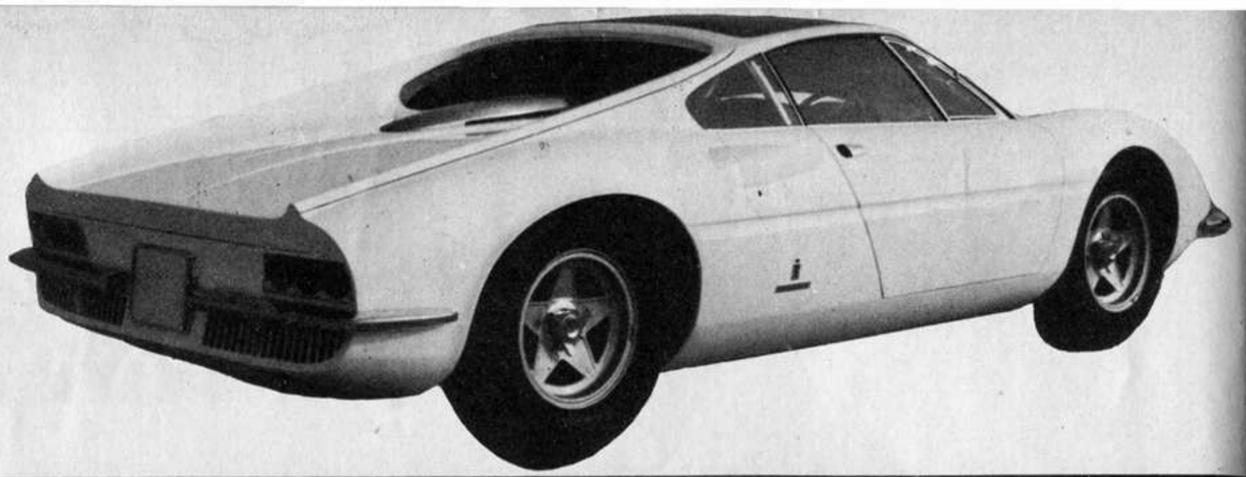
Non appena viene presentata una vettura nuova, essa invariabilmente suscita la stessa sorte di un neonato. La gente gli si affolla attorno e si domanda: «A chi assomiglia?». E' una specie di diritto irrinunciabile che accomuna utenti della strada e parenti, con la differenza che per l'auto in genere le «somiglianze» non si vanno a cercare fra i componenti della stessa famiglia, ma nella produzione altrui.

Dispostissimo a giustificare similitudini nei modelli di una stessa casa, il potenziale clien-

Marco Magri

CONTINUA A PAGINA 28

Le somiglianze «parallele»



CONTINUAZ. DA PAGINA 27

te è impietoso nei confronti di quelli che ravvisano vetture di altra marca, magari di altra nazionalità, che già conosce. Il primo colpo d'occhio è sempre critico, e la caccia alla somiglianza accuratissima. Si abituerà, poi, a forza di vederlo, a scoprire nel nuovo modello quelle differenze stilistiche, quelle variazioni magari astutamente inserite che personalizzano qualsiasi vettura. Salvo poi prenderla come pietra di paragone del modello successivo.

Pare che questa di rammentare un modello precedente sia quasi una necessità per una vettura. Gli esperti di molte grandi Case affermano che il cliente inconsciamente si aspetta dalla vettura nuova qualche cosa che gli ricordi quello cui è stato abituato, magari il modello che in quel momento possiede e che ha in animo di cambiare. Anche in questo mondo moderno in

cui l'essere «originali» sembra una necessità imprescindibile, il «salto nel buio» estetico spaventa molta più gente di quanto non si pensi.

Anzi, una volta verificato un certo orientamento del gusto, una volta appurato che il pubblico ha «digerito» una certa soluzione stilistica, allora i dirigenti di una casa automobilistica possono a cuor leggero deliberare un modello analogo, che magari tenevano nel cassetto senza il coraggio di offrirlo, o addirittura ritoccare il modello già pronto in funzione del «new look» estetico.

Similitudini anche tecniche

Vi sono anche somiglianze di carattere tecnico, è naturale, e a volte sono macroscopiche, ma sono molto meno «sentite» dal grosso pubblico anche perché — nonostante una certa presunzione diffusa — in generale sono pochi

coloro che sanno valutare quanto c'è «sotto al cofano».

Dal punto di vista dei maestri carrozzieri, il discorso delle similitudini estetiche assume un valore del tutto particolare. Come un grande sarto, il carrozziere ha il suo «stile» che si identifica non solo nel suo gusto estetico, ma nell'intera impostazione della sua attività, fino a condizionare gli stilisti che lavorano per lui.

Salvo rare occasioni, non c'è bisogno di ricorrere ai cataloghi per «attribuire» una carrozzeria, almeno nell'ambito delle firme che vanno per la maggiore; italiane, naturalmente. In questo, sono d'aiuto sovente i particolari, che a volte assumono il ruolo di «marchio di fabbrica» e che una carrozzeria si porta dietro magari per civetteria. E' il caso dei fari carenati in Plexiglass di Zagato, o delle superfici ad alette di Bertone, o delle prese d'aria laterali di Pininfarina.

Un «serbatoio», questo dei particolari, che i carrozzieri tengono sempre stracolmo e che fatalmente tracima nella produzione di grande serie. Un «fall-out» di idee di cui si impadroniscono le grandi case, quando non si rivolgono direttamente ad una «firma» per farsi disegnare una carrozzeria.

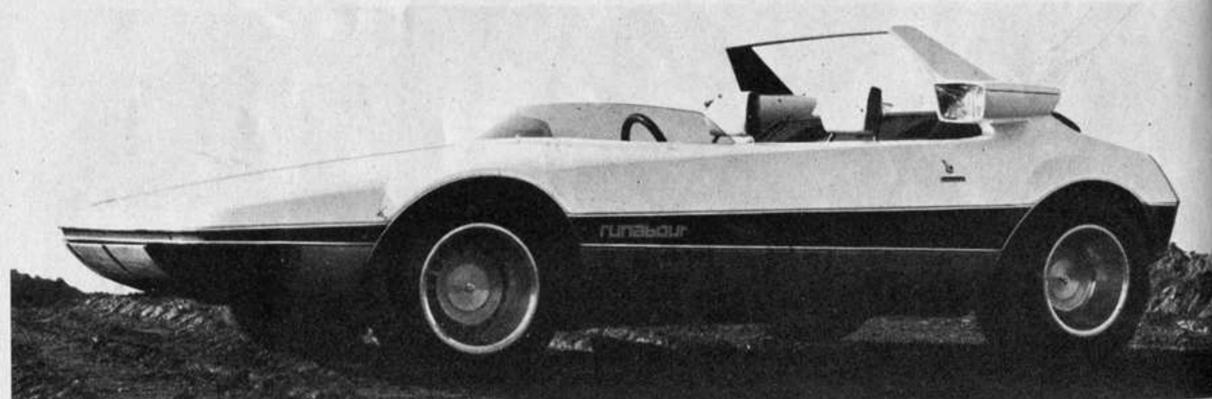
Una stirpe d'acciaio

Ad ogni modo, la ricerca formale di questi «laboratori» dello stile finisce per creare, in mezzo a tanti «dream cars» fini a se stessi, delle vere e proprie famiglie di carrozzerie che vediamo riproposte, con ritocchi più o meno accentuati, a vestire autotelai delle marche più svariate. E' il caso della famosa P 5 di Pininfarina, che ha utilizzato prima i gruppi meccanici Ferrari, poi quelli Alfa 33.

Molte volte, le «idee» arri-

vano alla produzione di serie, attraverso ritocchi successivi maturati nelle vetture da salone. Come ad esempio la soluzione del roll-bar sulla Fiat X1/9, che Bertone ha sviluppato dapprima sulla «Spicup» su autotelaio BMW 2800, poi, sulla «Runabout» con gruppi meccanici Autobianchi. Anzi, la «Runabout» anticipa praticamente l'intera linea della X-1/9, che ne conserva l'arditezza stilistica e certi tocchi a prima vista trascurabili, come il disegno del passaruota. Ma la X-1/9 ha un importante precedente «esterno» a Bertone nella De Tomaso con motore Ford 1600 posteriore trasversale disegnato dalla Ghia e presentata al Salone di Torino del 1971.

Per quanto più avvertibili ed immediati, comunque, i paragoni estetici sono i meno importanti. E' l'impostazione generale di un'autovettura che invece è da prendere in considerazione, ed è questo che dà da pensare ai responsabili

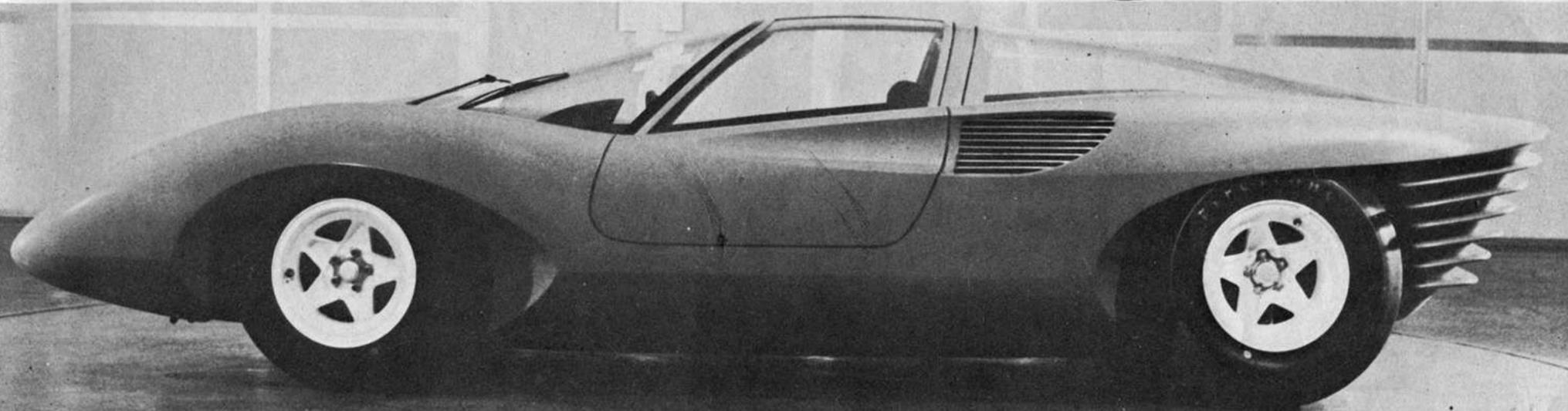


Parliamo di Pininfarina. Ecco alcuni suoi esempi di « consecutio » stilistica.

A sinistra, la Ferrari 365 P a tre posti del '66. A destra, un anno dopo ecco la Dino 206 GT.

Sotto, la linea è quella, ma la meccanica cambia.

Si tratta della famosa P5 con meccanica Ferrari 250 (a destra) trasformata poi in Alfa Romeo 33



degli uffici tecnici. Il « come » realizzare un'auto, cioè il modo di mettere insieme quelle componenti immutabili che sono quattro ruote, un motore ed un cambio, un abitacolo, è profondamente cambiato in questi ultimi anni, sotto la spinta di due componenti parallele: il fare una vettura « migliore » ed il fare una vettura più « economica ».

Spionaggio industriale

A questo riguardo, i recenti casi di spionaggio industriale hanno messo in luce quale sia l'importanza di un'accurata programmazione nei tempi e nei modi di lavorazione, nell'organizzazione delle singole operazioni. Sono questi i fattori che sovente sono determinanti di certe scelte al vertice come del successo di un certo modello. Che risulta più riuscito (dal punto di vista tecnico ed economico) nella

misura in cui più accuratamente è stato programmato.

In teoria, le vetture dovrebbero essere tutte uguali, relativamente ad ogni singola categoria di destinazione. Con i soliti elementi a disposizione, restando nell'ambito del motore alternativo, è difficile oggi come oggi fare una utilitaria che non abbia motore trasversale e trazione anteriore, come è improbabile che vengano impostate delle « sportive » con il motore che non sia dietro.

Abbiamo così il caso di vetture talmente simili da giustificare il termine « copiatura », che è superficiale ed ingrato soprattutto quando le vetture in questione sono quasi contemporanee. Piuttosto, è evidente che c'è una confluenza di idee, una « scrematura » delle tante soluzioni possibili che porta alla definizione di vetture, di marca ed ispirazione diversa, che paiono uscite dallo stesso staff tecnico. Forse, a questo proposito, sarebbe me-

glio dire « dallo stesso computer », ed anzi appare molto probabile che certe somiglianze siano il frutto di quel tipico ragionamento « freddo » del calcolatore elettronico che — imbevuto di variabili — giunge fatalmente alle stesse soluzioni sia che lavori in Francia, sia che lavori in Italia.

Gemellaggio italo-francese

L'esempio tipico di questi gemellaggi è dato dalla Citroen GS e dalla Alfasud: due vetture impostate per il medesimo mercato (berlina media europea), con le medesime scelte di base (motore inferiore ai 1300 cc, velocità attorno ai 150 kmh, molto spazio per passeggeri e bagagli) e risultate quasi identiche per il fatto che « quel » tipo di auto « non poteva essere che così ».

E non si può parlare di « copiatura »: un solo anno di distanza fra la presentazione

della GS e quella dell'Alfasud non porta certo variazioni ad un impegno in tempi lunghi che, nel caso della vettura italiana, ha comportato addirittura l'attrezzare un nuovo stabilimento dalle fondamenta attorno a scelte di base (si pensi all'apprestamento degli stampi) ben antecedenti.

E vediamo, queste scelte, cercando di percorrere brevemente quella strada, in genere molto travagliata, che i tecnici della Citroen e dell'Alfa Romeo hanno percorso in mesi e mesi di studio. Per i francesi, c'era il vantaggio di usufruire di certe soluzioni che hanno da sempre caratterizzato la produzione della casa, mentre per gli italiani le differenze con le consuetudini Alfa sono più avvertibili, tali da giustificare l'immagine di una nuova marca, quale l'Alfasud in realtà è.

C'è dunque da fare una berlina media molto spaziosa. Di rigore, per motivi fiscali (an-

che in Francia la tassazione non scherza), un motore a quattro cilindri il più piccolo possibile compatibilmente con la velocità che al giorno d'oggi chiunque si aspetta da una vettura che non parte con l'etichetta di « utilitaria ». Diciamo, almeno 150 orari.

Il « di più » aerodinamico

Ed iniziano i compromessi. Un motore di un litro era senz'altro nella mente di chi ha iniziato il progetto, sufficiente per erogare i circa 60 CV-Din che sono il minimo indispensabile per quella velocità. Sia per non esasperare la meccanica, che doveva avere presupposti di larghissima affidabilità, sia per aumentare un po' la coppia, la cilindrata reale si è stabilizzata sui 1200 cc, 1187 per l'esattezza, per l'Alfasud (ma la cubatura esatta dipende da scelte in fase di proget-

CONTINUA A PAGINA 30

A sinistra, ancora la Ghia-De Tomaso 1600 (sopra) a confronto con la Bertone-Fiat X-1/9.

Somiglianze impressionanti.

Nelle altre due foto,

i « precedenti » stilistici di Bertone

per il roll-bar: la « Spicup » BMW (sopra)

e la « Runabout » Autobianchi,

che anticipa molte soluzioni della X-1/9



A destra, sopra, la Citroen GS è una vettura molto « copiata » ma non inedita.

Infatti, essa ravvisa molto

la berlina sperimentale su meccanica BMLC proposta da Pininfarina a molti saloni.

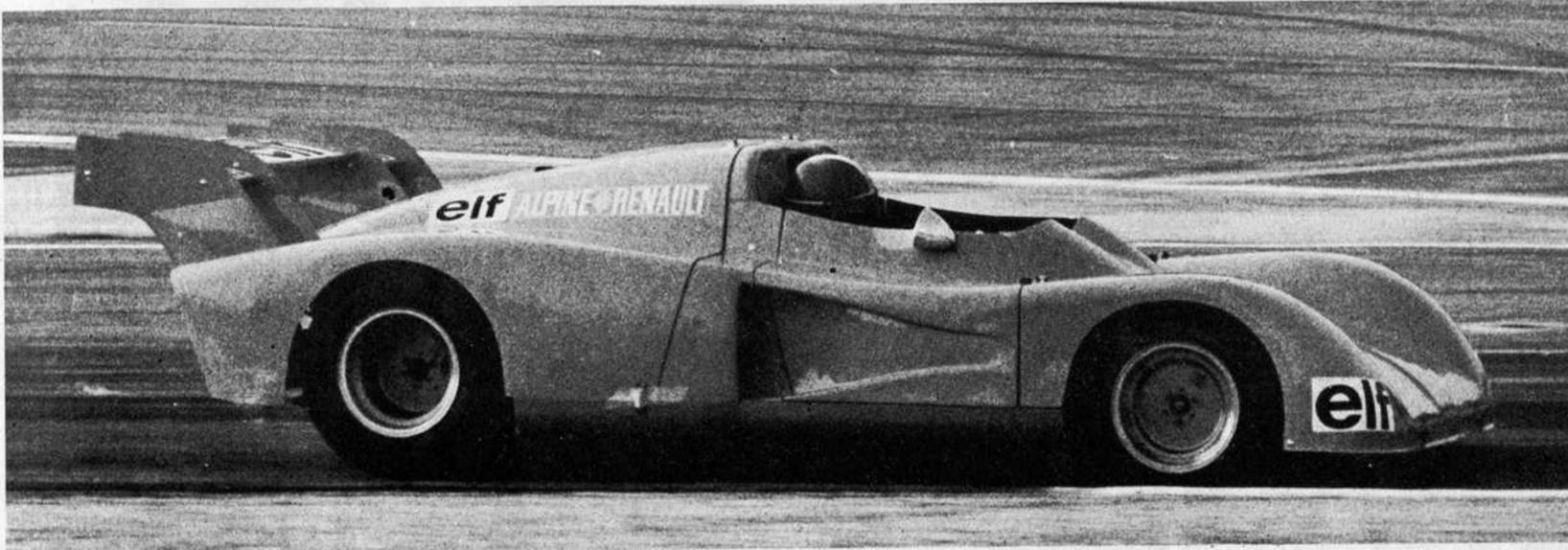
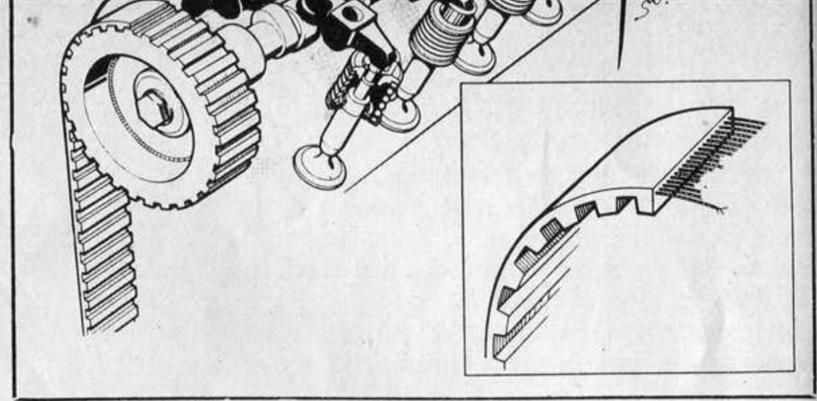
Sulla stessa linea

sono poi anche l'Alfasud e la Lancia Beta,

entrambe condizionate da esigenze aerodinamiche



Le somiglianze «parallele»



CONTINUAZ. DA PAGINA 29

tazione del motore, cioè dalle tolleranze, dalle disponibilità dei fornitori, dalle possibilità di rettifica e di intervento in caso di riparazioni), e 1222 per la Citroen, nella versione che ha affiancato (e superato nel successo) l'iniziale 1015 cc.

Ma la potenza non è risultata in ogni caso esuberante, anche per la limitazione all'alimentazione con un carburatore singolo per contenere i consumi. Allora, si è fatto ricorso ad un accuratissimo studio aerodinamico, una tradizione questa sia della Citroen che dell'Alfa Romeo, che ha permesso un'ottima velocità condizionando però l'aspetto esterno delle due vetture, con quel frontale basso e rastremato, con fari carenati, e quella coda alta e tronca, che ha avvantaggiato anche, con un bagagliaio quasi cubico, le capacità di carico.

Ma per tenere il frontale basso, cosa di meglio di un

motore contrapposto? E per guadagnare spazio, trazione anteriore, è naturale. Più naturale per la Citroen (quant'è che fanno trazioni anteriori?) che per l'Alfa, ma con tecnici in gamba si possono bruciare le tappe di una tradizione che manca. Con trazione anteriore, ecco i freni davanti sul cambio, si alleggeriscono le ruote.

Non si butta nulla

Nella tecnica dei motori, le prime differenze: sono entrambi a sbalzo oltre l'assale anteriore, hanno entrambi la distribuzione monoalbero con cinghia dentata, ma a questo punto le soluzioni divergono. Valvole parallele per l'Alfasud, raffreddamento ad aria per la Citroen. Per le sospensioni, poi, soluzioni tradizionali per l'Alfasud, sistema idropneumatico per la GS.

Si tratta forse di un caso limite. Ma se andiamo a guar-

dare i tanti particolari delle auto moderne, se le spezzettiamo nelle loro componenti più caratteristiche, ci accorgeremo come praticamente nulla vada perso delle esperienze positive precedenti, e si generalizzano soluzioni che ora si danno per scontate, ma che alla loro epoca fecero sensazione.

Un esempio banale: la Mini. Issigonis forse non immaginava di stare creando una vettura rivoluzionaria quando operò quella decina di scelte fondamentali che diedero inizio, nel marzo del 1956, al progetto ADO 15, che avrebbe dato vita al «fenomeno» Mini.

Certo, ora ne vediamo tante di vetture simili. Ma gli ci volle una buona dose di coraggio per proporre una vettura che sembrava una scatola, con motore messo di traverso nel suo vano, il cambio sotto il motore, la trazione anteriore, le sospensioni in gomma, le ruote da 10" e via dicendo. La storia dell'automobile

è piena di gente come Issigonis, che ha creduto in un'idea e l'ha portata avanti sino a far sì che ci si abituasse ad essa, facendola diventare un patrimonio comune.

Nessuno, ora, oserebbe accusare un progettista di avere «copiato» Panhard, Ledwinka, Porsche, Jano, McPherson. Eppure, ad esempio, la sospensione McPherson è ormai quasi di rigore in una vettura moderna. Essa è «logica», perché è semplice (quindi economica), coinvolge tre punti molto distanti fra loro (quindi distribuisce i carichi in un'ampia superficie della scocca), è sviluppata in senso verticale (permette di avere più spazio per l'abitacolo).

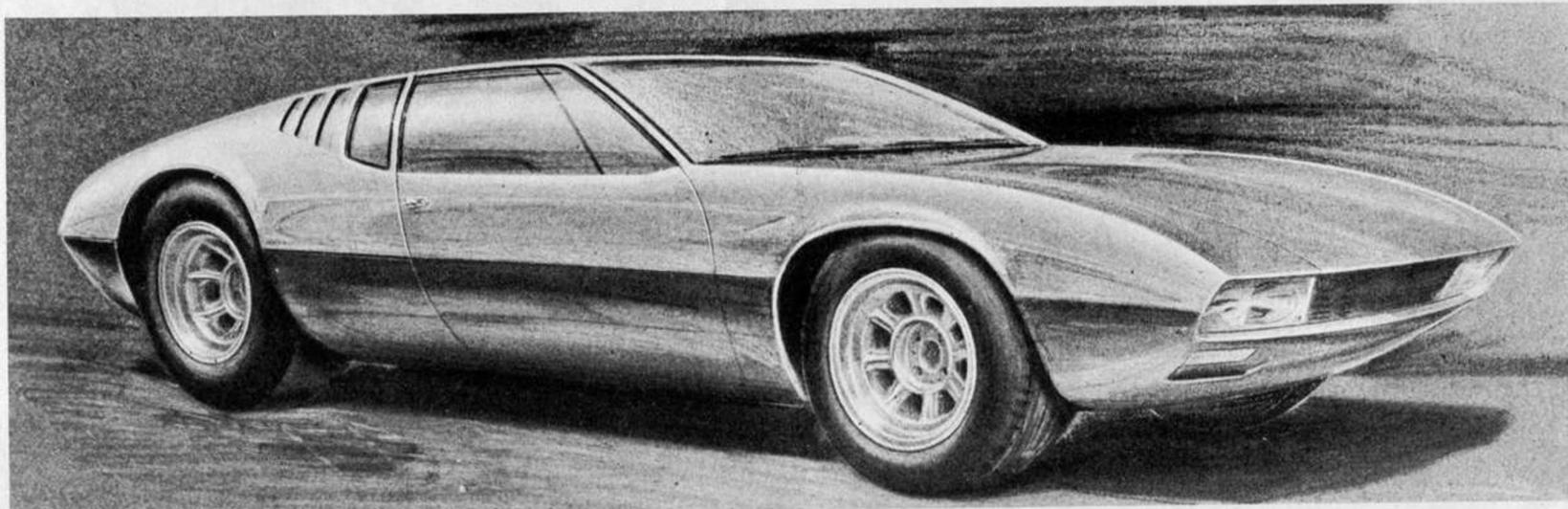
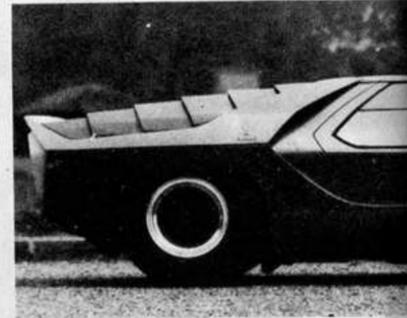
«Moda» più praticità

Vi sono cioè momenti in cui una certa soluzione diviene improvvisamente interessante perché, contemporanea-

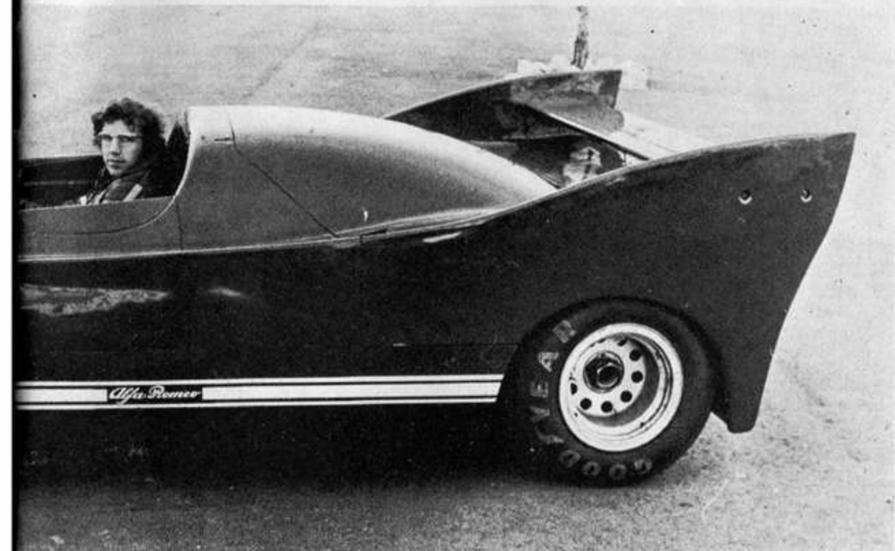
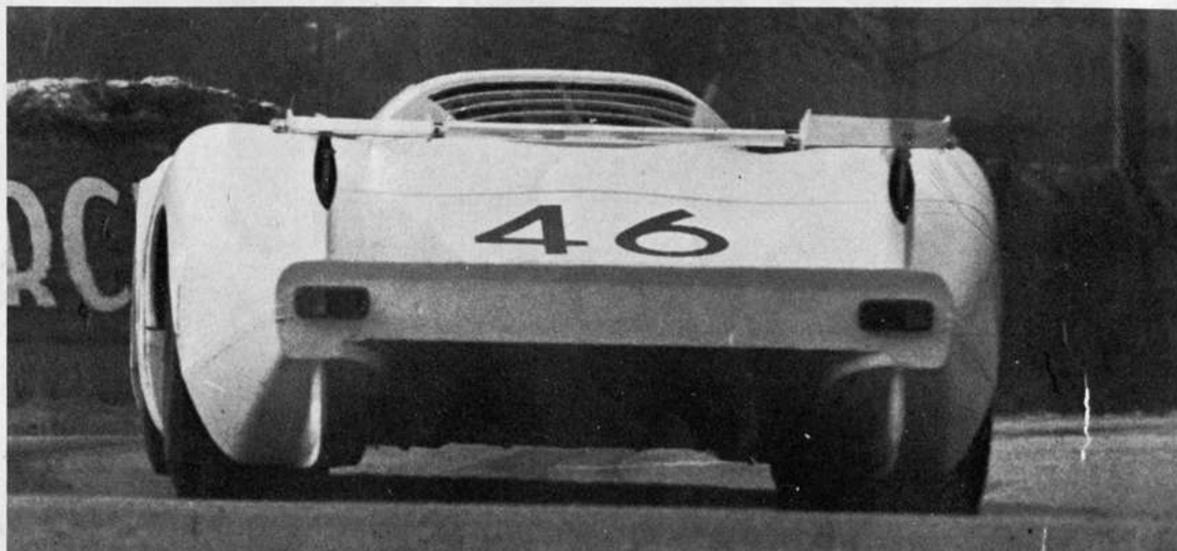
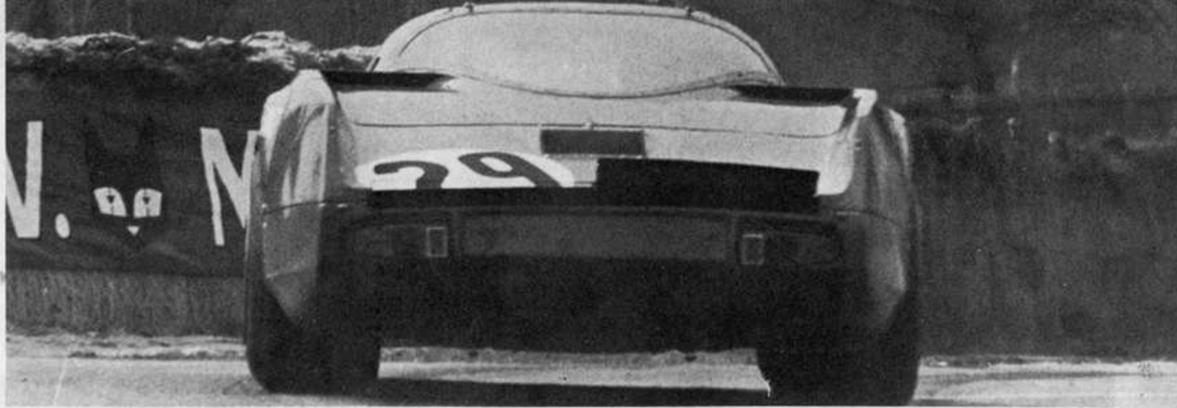
mente alla sua «moda», comporta vantaggi plausibili dal punto di vista tecnico ed economico. Avete presente la Corvair? Una specie di esercitazione della Chevrolet che, per creare una «compact car», attorno al '60, costruì una trazione posteriore con un sei cilindri contrapposto raffreddato ad aria. A parte i problemi di raffreddamento, che solo ingegneri tedeschi risolsero, la Corvair fece colpo per il suo stile «a saponetta», con la linea di cintura vistosamente marcata da una scotolatura e da un listello cromato.

Ripresero più o meno fedelmente quella linea sia la NSU Prinz 4, che — presentata a Francoforte nel 1961 — è ancor oggi sulla breccia, sia la Fiat, con le sue 1300-1500 che all'epoca sembrarono il non plus ultra della modernità. Ebbene, oltre a motivi di moda, quello stile aveva una sua giustificazione pratica: poteva infatti permettere di costruire la carrozzeria in più

Nella fascia di foto qui sotto, andando verso destra vediamo lo schizzo di Giugiaro per la De Tomaso Mangusta, la De Tomaso Pantera, disegnata dal centro stile Ghia ma chiaramente ispirata alla Mangusta, ed infine la Maserati Bora, anch'essa dovuta a Giugiaro, che resta uno dei nostri stylist più originali, capace anche di non «copiarsi»



A sinistra, la cinghia dentata per la distribuzione apparsa sulle Glas nel '65. Qui sotto, la proliferazione dei cupoloni aerodinamici accomuna la 2 litri Sport Alpine (a sinistra) e l'Alfa 33tt12. Il rendimento delle carrozzerie è molto simile. A destra, Le Mans 1969, stessa curva, stesse « codone », stesse pinnette orientabili, ma vetture diverse: sopra l'Alpine 3 litri, sotto la Porsche 917



pezzi, mascherando poi le saldature supplementari sotto il listello cromato. Quando un progettista « vede » una buona idea, anche se contingente, difficilmente la tralascia.

Al Salone di Torino del 1966, fece scalpore la 124 spider, oltre che per la sua linea (Pinnifarina, bella ancor oggi), per la sua distribuzione bialbero con le cammes mosse da una « cinghia dentata ». Novità nella produzione in grande serie di una casa di dimensioni mondiali, la cinghia dentata non era una novità assoluta: era stata infatti da tempo adottata dalla Glas (una casa tedesca assorbita dalla BMW) per i suoi motori a 4 cilindri. Più pratica, più economica e soprattutto più silenziosa degli ingranaggi o della catena, la cinghia di distribuzione è ormai un punto fermo per chi deve progettare un motore a cammes in testa. E' una delle poche soluzioni, questa, che sia passata dalla grande serie allo sport e non viceversa.

Data per scontata l'abitudine — la necessità, quasi... — di queste « riletture » in campo tecnico oltre che stilistico, viene naturale osservare come i progettisti di serie siano in gran parte più « aperti », più disponibili alla copiatura dei loro colleghi da corsa.

Il problema di vincere

E dire che il progettista da corsa ha ben poche variabili con cui combattere. Lo scopo della vettura che deve realizzare è uno solo: vincere. Un compito difficilissimo, ma per il quale il più delle volte ha carta bianca e soldi a sufficienza per arrivare in fondo.

Eppure, anche nell'ambito di regolamenti a volte molto restrittivi (e perciò livellanti), i progettisti da corsa rifuggono dalla copiatura plateale, che magari risolvereb-

be loro molti problemi con importanti guadagni di tempo, ma che indubbiamente urta contro la loro suscettibilità professionale. Ognuno ha la presunzione di arrivare al vertice percorrendo strade diverse, ma molto spesso di strade ce n'è una sola.

Ad esempio, venne naturale qualche mese fa, alla conclusione del Mondiale '72, il chiedersi perché mai i progettisti delle case rivali non copiasero la Lotus, la cui « bontà » era universalmente riconosciuta. Evidentemente, ognuno di loro sapeva benissimo che gli sarebbe stato facile rifare una Lotus, ma i più preferirono continuare per la loro strada. Non a caso, ora, la Formula 1 forse più in « forma » è la McLaren M 23, che è la vettura che più si avvicina alla Lotus 72. Per lo meno, Cop-puck ha portato avanti il tema tecnico forse più caratteristico delle vetture JPS, ex Gold Leaf ed ex Lotus 72 cioè

le molle a flessibilità variabile. Nessuno ha avuto fin'ora il « coraggio » di usare — come la Lotus — le barre di torsione, ma la McLaren ci è andata molto vicino, pur mantenendo le molle a spirale, facendole mettere in compressione da un sistema di leveraggi.

L'aria è imparziale

Per l'aerodinamica, il discorso è diverso. Se le componenti meccaniche possono avere più di una soluzione, il problema di far penetrare una vettura il più in fretta possibile senza che per questo perda aderenza è comune ai tecnici di ogni marca. Quindi, si assiste epoca per epoca alla nascita di vetture-guida dal punto di vista aerodinamico che conservano in sé qualcosa di familiare. Dopo le ricerche di tipo aeronautico di Costin, tendenti alla penetrazione pu-

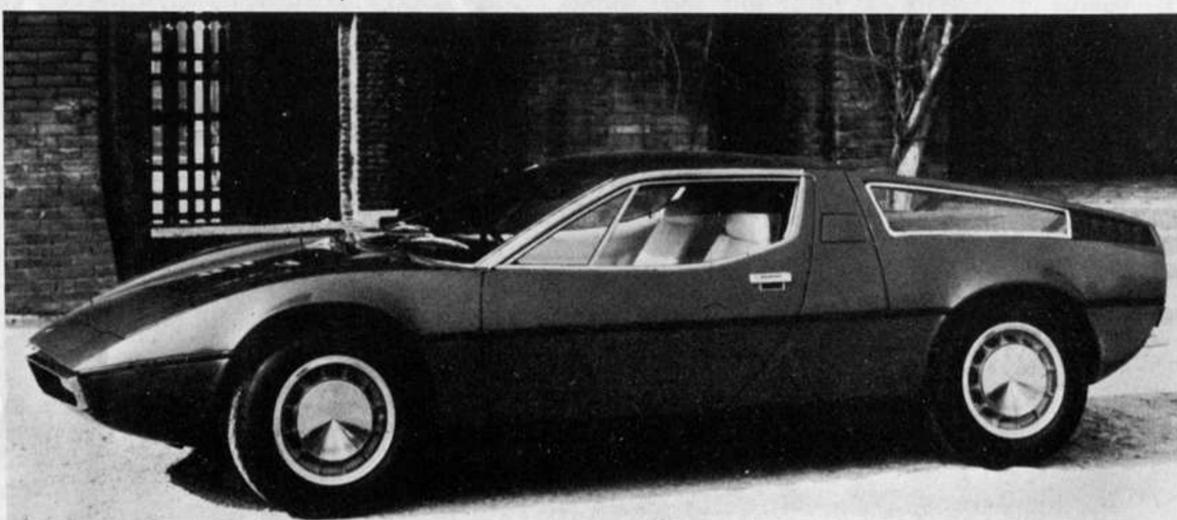
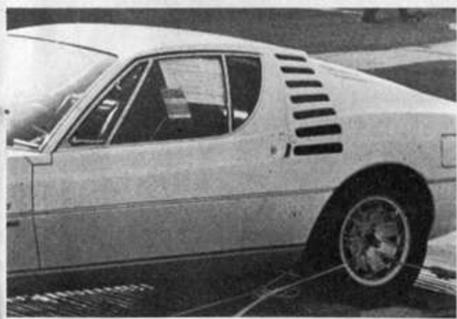
ra, dopo la grande rivoluzione di Cooper e Lotus, per la riduzione della sezione frontale, questo è il momento del compromesso: penetrazione più deportanza, con sottili dosaggi di ciascun elemento e decisa prevalenza, ora, della deportanza.

Questo discorso è attualmente portato avanti principalmente da tre tecnici francesi, « nati » alla scuola di Charles Deutsch, l'uomo che strabiliò a Le Mans tanti anni con le sue profilatissime Deutsch-Bonnet e CD. Si tratta di Hubert dell'Alpine, di Caussin della Matra-Simca, e di Tetu ora all'Alfa. L'equivalenza estetica fra l'Alfa 33tt12 e l'Alpine 2 litri Sport A 440 non è, insomma, del tutto casuale. Ma è giustificata dal fatto che l'aria è uguale per tutti, e si oppone imparzialmente ad ogni vettura, sia essa dipinta di rosso o di blu.

m. m.

Nelle foto di questa fila, alcuni dei temi cari a Bertone.

Da sinistra, le alettature della Urraco e della Carabo, le griglie della Montreal e della famosa Canguro, una delle prime vetture firmate da Giugiaro



SIMCA RALLYE 2: la francesina definita solo dagli inglesi scandalizzati «più-fumo-che-arrosto» rivela un carattere da puledra purosangue

Una delle Simca Rallye 2 ufficiali della Chrysler Italia, preparata per i Rallies in gruppo 1 da Maglioli, nel suo atelier biellese. Le Rallye 2 si comportano egregiamente anche in velocità, nel Turismo CSAI



Fumo per Londra

O bella, così giovanile e già ospedalizzata? Eppure non ha mica l'aspetto malaticcio! Frasi di questo genere si scambiavano i pappini e le nurses della nostra clinica sprint, mentre la Simca Rallye 2 si presentava con un perfetto powersteer all'astanteria. I motivi del ricovero si spiegano con la curiosità dalla quale siamo stati trafitti nel leggere i risultati di «Car of the Year Trophy»: quest'anno la palma è andata alla R5 Renault e, (geniale innovazione), abbiamo avuto anche la «Peggiora dell'Anno». Appunto la Rallye 2, infanta di Poissy.

Paventando l'essere uccellati dal tradizionale humour d'oltre Manica, abbiamo inforcato gli occhiali poiché, equivocando sulla prassi, ritenevamo che i giudici (fra i quali Stirling Moss) fossero all'origine della sentenza. Scorrendo la lista, il corrispondente del Financial Times e quello (pardon, Lady Giuditta) del Sunday Times ci sembravano gli unici impossibilitati causa bombetta e ombrello a prender posto in un bucket seat e pertanto i più probabili autori della bazoookata. Ma poi, con tarda respiscenza, abbiamo capito che si trattava di un concorso a premi aperto a genti vicine e lontane, in cui chi vince va 13 giorni in Danimarca.

Del fortunato vincitore, Mr. Weaver da Peacehaven, abbiamo anche letto la «sintesi» relativa alla Worst Car of The Year e pari pari Ve la traduciamo:

«E' solo un altro esempio di tentativo più-fumo-

che-arrosto (ma sempre più arrosto — leggi potenza n.d.r. — di quanto gli si sarebbe dovuto concedere) per risuscitare un mostriciattolo che doveva essere stato sottratto alle sue miserie mezza decade addietro. Sappiamo che puoi fare meglio, Simca.»

Percosso, attonito e (pourquoi pas?) edificato da tanta sicurezza di giudizio nell'additare gli incapaci al mondo, un esitante mercenario ponzacartelle non può non avvampare almeno dalla cintola in su e, rotolandosi nell'invidia, si apostrofa ringhiando: «Vedi, tardigrado, come è facile...? Vedi, babbaleo, come si fa?!?»

Fu pertanto a fini propedeutici che, in seguito alla suddetta folgorazione, passarono pochi giorni e quindi i' transitai fanciulle un bel mattino (non proprio di mezzo maggio ma quasi) in cima ai Giovi, mica in un giardino.

Naturalmente, ero seduto su una Rally 2 e il traffico non era quello di violette, gigli e vaghi fior novelli: si trattava, al contrario, dei buoni milanesi quando sciamano beati che c'è il ponte, più qualche frettoloso conduttore locale impegnato a dimostrare la sua conoscenza dei tornanti di casa. In questa situazione che soprattutto liguri e lombardi saranno in grado di valutare nei dettagli, l'oracolo di Peacehaven ci rimbombava in zucca ad ogni curva, ad ogni sorpasso, ad ogni staccata: ora, certamente, capirò a mie spese ciò che voleva dire Mr. Weaver.

Due ore e un quarto dopo, disilluso in merito, telefonavo da Bordighera alla assonnata consorte rimasta a Milano: tutto bene, sono qui. Ma allora...? A farla breve, dobbiamo confessare la nostra insufficienza dichiarando nel contempo di non aver lesinato nell'escogitare in qualche settimana di uso disinibito i mezzi più convincenti per trovare i limiti della vettura. Non vogliamo con questo dichiarare di aver fatto proprio tutto perché, ad esempio, il decollo verticale ed il salto carpiato con avvitemento esulano dalle nostre capacità di condurre. Viceversa, abbiamo potuto felicemente concordare con (quasi) tutte le critiche di cui vi dicemmo, dopo aver chiesto di proposito un passaggio a Zia Penelope allo scopo di carpirne la tecnica di guida.

Cinquanta metri in quarta a passo d'uomo ci hanno convinto della assoluta inidoneità del motore a questo genere di esercizio. Lo stesso dicasi per quanto accade avventandosi in una curva, magari dopo aver scambiato il freno con l'acceleratore, e poi cercar di rimediare gettando l'ancora. Anche se quest'ultimo caso che possiamo considerare sintomo classico di pivellite, è ben altrimenti godibile (oh, souvenir di Targa) quando si ha il motore anteriore e la trazione dietro.

Insomma sì, siamo d'accordo che non ci potrebbe essere (o quasi) peggiore scelta nell'attuale parco di materiale rotabile europeo se ci limitiamo ai neopatentati o a coloro che per principio



le malattie della vostra automobile

diagnosi SPRINT



POTENZIAMENTO DELLA UNITA' MOTRICE (GRUP = 1, 1/2, 2: ~ L. 450'000)

ANTINEB = BIA ALLA MERCE' DI BOVINE MANOVRE. (L. 20'000 CA).

FORELLINO ϕ 2MM DA MANTENERE A = PERTO OGNORA

DEBOLEZZE A CARICO DEL RAFFREDDAMENTO, CHE AB = BISOGNA DI ALMENO UNA POMPA MAGGIORATA

KONI, SEMPRE KONI TIPO 82-5004 CON STAFFA

RALLYE 2

RUOTE E PNEUMATICI MIGLIORABILI RISPETTO ALLO STANDARD (VEDI TABELLA NEL TESTO).

UNIBALS DA SORVEGLIARE VIGILMENTE: SI RINNOVANO CON ~ 20'000

AMMORTIZZATORI ANTERIORI: IL MEGLIO CON KONI 80A-5005

QUESTI PERNI, E' MEGLIO CHE NON SI ALLENTINO PER CUI UN PO' DI FERMI CI STAN BENE.

hanno deciso di farsi proteggere dai progettisti contro la loro incurabile o prediletta idiosincrasia nei confronti di una guida decente. Per il resto del mondo, compresi coloro che non intendono dedicarsi anima e core alle corse, ma sanno apprezzare una vettura divertente e robusta, ci sentiamo di profetizzare alla «vecchia» ma sempre in gamba «Rallye», ancora qualche anno di onorata carriera.

Dello stesso avviso è Claudio Maglioli, che abbiamo sorpreso in flagrante mentre spediva a Udine le vetture ufficiali iscritte al 9. Rally del Friuli. Già, si potrebbe anche riflettere sul fatto che ultimamente, in più d'una occasione, subito dopo i tempi dei soliti Munari e Lelepinto si è cominciato a notare un certo Trucco anche se di solito il... Trucco c'è ma non si vede all'arrivo, per motivi connessi a una certa foga giovanile (e condannabile solo da parte di chi non ha mai peccato).

Nella sua sede di Biella-Chiavazza, Via della Vittoria 5, tel. 015/32854, la MFS Elaborazioni (dove già nacque la barchetta MF ricavata segnando una Fulvia coupé) provvede oggi — fra l'altro — alle preparazioni delle vetture ufficiali Chrysler Italia; per il momento solo secondo gli schemi del Gruppo Uno, ma la cosa è dovuta soprattutto al tempo tiranno che ancora non ha permesso lo sviluppo di altri programmi tutt'altro che esclusi, comunque, per il futuro. D'altra parte, la collaborazione con la Simca si è concretizzata — si può

dire — man mano che le idee prendevano forma a partire dal gennaio 1973 e le prime vetture da preparare giunsero a Biella otto giorni prima della partenza di un rally (S. Marino?) al quale erano regolarmente iscritte.

Coccolone garantito per Mr. Weaver e per altri cui appaiono licantropici i dichiarati 82 CV della Rallydue, se andassimo a raccontare loro che (senza scantonare dal Gruppo Uno) se ne ottengono una decina in più, evidentemente apprezzati da chi scuce senza un gemito la lira necessaria per garantirseli. Questione di gusti, evidentemente, la quale si identifica poi nel normale incremento della disinvoltura al volante che di solito ha luogo per tutti, rispetto a quando si girava col foglio rosa. Strano che non lo si afferri nella patria di Riccardo Cuor di Leone e di Colin Chapman.

Poiché questa rubrica non ha pretesa veruna di addottorare chi corre, avrà importanza marginale, ma indubbio interesse, sapere che la prima «cura» cui vengono sottoposte le Rallye da rallye consiste nello smantellamento completo e, sulla nuda scocca, una successiva «ripresa» delle saldature per punti che la tengono insieme. Questo significa fra l'altro la susseguente e totale riverniciatura, il che può anche andare oltre i desiderata di chi vuole semplicemente sportiveggiare. Dicevamo così, per dire.

Sempre «for rallying purposes only» possiamo accennare al roll bar bello solido che Maglioli ri-

cava curvando tubi dal fiero aspetto e che, nel pieno rispetto dei regolamenti, contribuisce non poco ad irrobustire tutta la massa sospesa. Molto più utile del cane di pezza a decorazione del lunotto, lo si può avere per l'inezia di Lit....

Un punto nevralgico che la Rallye 2 condivide con altre vetture più o meno consorelle è costituito dagli snodi sferici esterni del trapezio inferiore anteriore di sospensione. Non si tratta di usura ma di stress e conseguente possibilità di cedimento a fatica; tuttavia non sarà male tenere i birichini sotto controllo e sostituirli (per venti carte la coppia) a periodi fissi. La periodicità stabilita in merito dalla MFS è piuttosto sbrigativa: rallye nuovo, unibals nuovi: a quante decine di migliaia di km corrisponda un rallye rispetto al vostro andazzo diurno, lo lasciamo stabilire a voi fermo restando comunque che non vi farà male alla salute evitare di farvi cogliere in castagna.

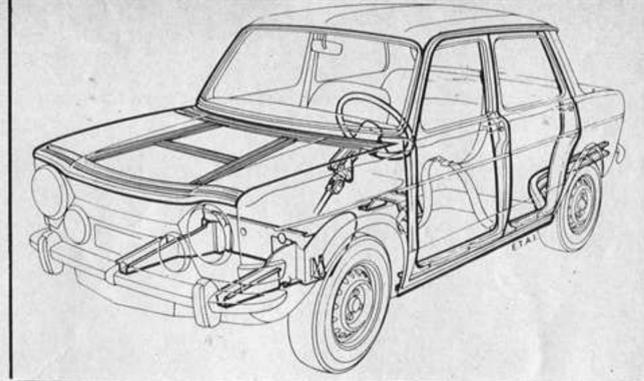
Un'altra magagnetta affiorata in poco tempo di sano esercizio corsaiolo è una certa tendenza ad allentarsi manifestata dai tiranti sulle flange di accoppiamento dei semiassi. La cura è semplice e consiste nella posa in opera di adeguati fermi, sia a piastrina ripiegata sul fianco del dado sia a coppiglia, sia a spillo o in chissà quanti altri modi indicati dai manuali di meccanica. (Sconsigliabile tenerli col dito, in particolare mentre si viaggia).

CONTINUA A PAGINA 34

Giuliano Orzali



A sinistra, i bei sedili avvolgenti della Rallye 2, molto comodi anche nell'uso quotidiano.
A destra, una trasparenza dei rinforzi alla struttura delle Simca 1000 '73 che hanno interessato anche la più potente vettura della serie



L'identi-kit

SIMCA 1000 Rallye 2

Motore 4 cilindri in linea, sistemato longitudinalmente posteriormente, inclinato di 15° verso sinistra. Alesaggio: 76,7 mm; corsa: 70 mm. Cilindrata: 1294 cm³. Potenza massima DIN: 87 HP a 6000 giri/min. Coppia massima DIN: 11 kmg a 4400 giri/min. Rapporto di compressione: 9,8/1 ± 0,2. Valvole in testa, albero a camme nel basamento con bicchierini, aste e bilanceri. 2 carburatori SOLEX orizzontali doppio corpo 35 PHH E4. Alternatore: 12V 35 Ampères. Raffreddamento ad acqua, radiatore anteriore, con ventilatore elettrico e vaso di espansione.

Frizione Monodisco a secco tipo coupé 1200 S. Taratura speciale.

Scatola cambio Meccanica, a 4 rapporti tutti sincronizzati più retromarcia.

Differenziale 2 rapporti al ponte omologati: 9x37 - 9x35.

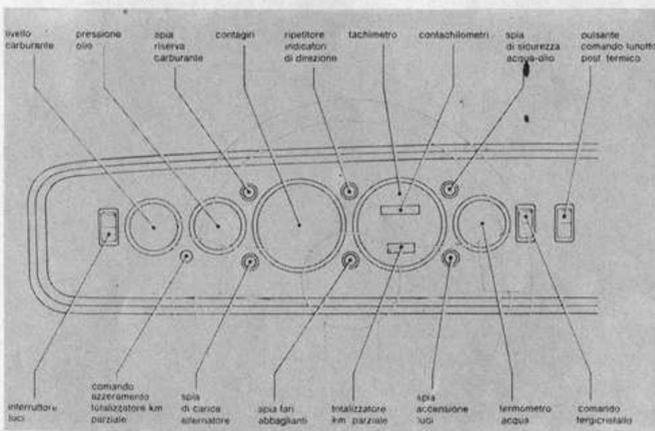
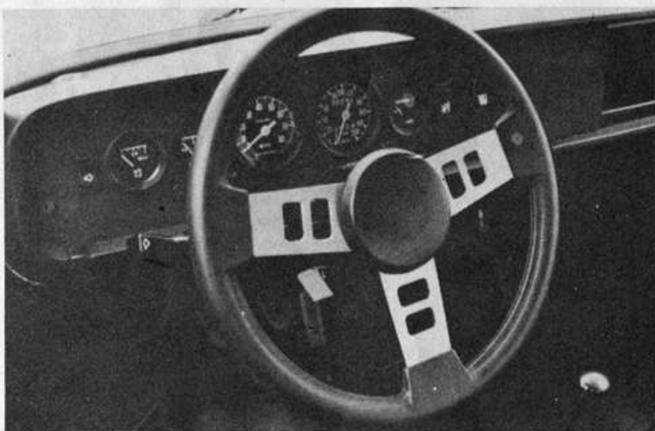
Struttura e sospensioni Scocca autoportante a telaio integrato, con longheroni anteriori e posteriori rinforzati. Sospensioni anteriori con molla a balestra trasversale fissata al centro con spessori sdoppiati. Barra stabilizzatrice. Sospensioni posteriori con bracci oscillanti obliqui rinforzati lato mozzi, e molle elicoidali. Ammortizzatori idraulici telescopici a taratura speciale.

Direzione A cremagliera e pignone. Demoltiplicazione: 16,6/1.

Freni Idraulici a doppio circuito, pompa freni in tandem. A disco anteriori e posteriori.

Equipaggiamento Sedili anteriori anatomici avvolgenti. Plancia porta-strumenti tipo competizione rivestita in nero opaco con 5 quadranti di controllo. Retrovisore esterno tipo corsa. Tergicristallo a larga superficie, a 2 velocità. Parabrezza stratificato di sicurezza. Proiettori fendinebbia. Lunotto posteriore termico. Colore di base: giallo rallye.

Dimensioni Passo: 2,22 m. Careggiata ant.: 1,265 m. Carreggiata post.: 1,275 m. Lunghezza 3,811 m. Larghezza: 1,485 m. Altezza minima dal suolo: 0,130 m. Capacità del serbatoio carburante: 50 l. Dimensioni dei pneumatici: 145 HR 13. Cerchioni da 5 pollici. Peso a vuoto in ordine di marcia: 860 kg.



In alto, il caratteristico volante da 360 mm. ad impugnatura morbida delle Simca Rallye. Lo schema della dotazione di strumenti è nel disegno qui sopra.
La Rallye 2 ha un motore di 1294 cc con 87 CV DIN

CONTINUAZIONE DA PAGINA 33

Fra gli elementi che più meritano di essere sottoposti al domicilio coatto e alla libertà vigilata dobbiamo poi inserire i convogliatori del sistema di aspirazione situati a monte dei carburatori. Sia la manichetta con spugna interna, sia la « proboscide » in tubo corrugato hanno la loro importanza ai fini dell'erogazione di potenza: la manichetta si intasa facile (dipende anche dalle strade che bazzicate) mentre la proboscide... beh, provate a toglierla e vi accorgete col piede che qualche cavallo (quattro o cinque) fuggì dalla stalla.

Un buchino Ø 2 mm ci sta bene, nel punto più basso del gomito che raccorda il tutto alla scatola nera del filtro aria. Se non c'è o magari è otturato conviene provvedere per far sì che eventuali formazioni di condensa possano andarsene per gravità anziché prender la via del gargarozzo provocando i ben noti GASP, PUFF, PANT e SNIFF resi celebri da Walt Disney.

Pur sapendo che quanto segue farà assumere la quota di tangenza a più di un benpensante sopracciglio e almeno fintanto che tale operazione non costituisce reato sul territorio nazionale, dobbiamo ora segnalare certi orizzonti che si aprono a chi decide che, lù, la carburazione la preferisce a cielo libero.

E' il caso di Bernardin Manetta, che buttò via tutto il baraccone anti-emissioni passando a quattro cornetti separati e (ma su questo gli storici discutono) relativa « accordatura » in lunghezza, con sintonia di risonanti scarichi, sembra in do diesis.

Maglioli ritiene accessibili i centoepassa cavalli DIN, senza rendere a cielo libero anche il manovellismo, confidando nei cinque supporti di banco e nella beneaugurante predisposizione al fuorigiri constatata anche da noi in prova.

Il prezzo di questi incantesimi, che vale anche per la già definita elaborazione di Gruppo Uno a partire da motore nuovo o non oltre i duemila km percorsi, non è proprio da innocente sfizio domenicale: 450.000, ma comprende la sostituzione di quel che andrebbe sostituito, equilibratura totale, prova, rodaggio al banco.

E il banco costa, a quanto ci si dice, da rapidi sondaggi saltano fuori cifre come 30.000 di benzina e 10.000 di olio (pro die, si capisce) nonché acqua a fiumi che, prima di andare a raffreddare come si conviene, passa proprio attraverso il contatore del Maglioli.

Quando, poi, passiamo dalla cassa e principescamente regoliamo le pendenze, paghiamo (ed è giusto) anche una fettina di questo o quel motore che sul banco rese lo spirito frale.

C'è infatti una distinzione basilare fra portafogli razzati, a seconda dell'ubicazione scelta dal malloppo di ferraglia per emettere il costoso rumore. Se è in vettura, fanno tutti la faccia di circostanza e pagate voi: se è sul banco, paga lo sporco capitalista e i cocchi li ha già lì, se ci tiene. C'est la vie...

Ma qui a quanto pare non stiamo affatto tentando di risalire alle cause di una tabe genetica, come vorrebbe la diagnosi apocalittica stilata dai colleghi d'Albione. La paziente non è mica tanto paziente e strilla in faccia al cerusico « Malaticcio sarà lei! », tutte le volte che lo incontra.

Per cui, più che pancere, sciropi o addirittura l'eutanasia che dai più drastici dei votanti era stata proposta, ci sembra opportuna la prescrizione — senz'altro gradita alla birbantella — di scarpe adatte alla passeggiata igienica.

Queste potrebbero essere dei cerchi, diciamo, 5 1/2 J.13" ovviamente in lega, reperibili in commercio per 16.000 lire cadauno (Ruspa) o giù di lì. Suolatura da stabilire a seconda delle preferenze escursionistiche per quanto riguarda la misura del pneumatico adatto.

Preferendo autostrade, e lunghi rettilinei in presa diretta, vi starà bene un 155x13", mentre il 145x13" sarà la scelta giusta se la salita allo Stelvio rappresenta la vostra passeggiatina domenicale. In quest'ultimo caso, ci avviciniamo come profilo al « radiale racing », per cui occhio alla penna che si possono fare cose estremamente piacevoli, ma c'è un limite ed è alquanto brusco.

Dal nostro conciliabolo abbiamo anche desunto che le soddisfazioni complessivamente maggiori

per questa vettura si hanno, nell'ordine, con gomme Uniroyal e Michelin. Per tipi e prezzi compresa l'IVA vi abbiamo ammannito la tabellina che segue:

155x13"		
MICHELIN	ZX	Lire 15.073
MICHELIN	XAS	» 18.157
UNIROYAL	SR 180 Pioggia	» 16.570
UNIROYAL	HR 240	» 18.920
145x13"		
MICHELIN	ZX	» 12.465
MICHELIN	XAS	» 14.958
UNIROYAL	SR 180 Pioggia	» 13.770
UNIROYAL	HR 240	» 15.680

Nonostante quanto riportato nella scheda tecnica della Rallydue a proposito di ammortizzatori, definiti idraulici, telescopici ed a taratura speciale, la faccenda è piuttosto simile al fatto de lu primo ammoro che è tanto bello ma lu secondo è cchiù bello ancor. Specie se il secondo è rappresentato dai soliti KONI Special D regolabili, che di lì non si scappa. I tipi saranno l'80A-5005 anteriormente e l'82-5004, con staffe 361, al retrotreno. Detti prezzi si intendono sul bancone dell'accessorista, quindi o ve li montate o preventivate un quid per la posa in opera. A parte il fatto che le staffe non sono gratis ma costano 2460 lire cad.

Prima o poi vi può succedere (come è capitato a noi nel corso della prova) di ritrovarvi al parcheggio con un antinebbia acciaccato e di non sapere chi dovete ringraziare. Vista la posizione della detta vetraglia, ci si può meravigliare che questo accada? No in verità, a parte i disperatamente illusi che si meravigliano di non trovare sul parabrezza il biglietto da visita dell'acciaccatore.

D'altra parte, non è una questione da prendere di sottogamba e non solo per le 20.000 lire apparentemente connesse con l'accadimento. Il peggio viene quando cercate di capire qualcosa nel mondo degli elettricambi, contando magari sull'aiuto di chi rappresenta in Italia le varie Cibie, Marchal o chissà che altra casa luminaria francese all'origine della fornitura di serie. Il libretto di manutenzione dà per i proiettori supplementari « una lampada, allo jodio, tipo H3-55W ». Ma questo è servito solo a confondere viepiù se possibile le idee alle persone cui abbiamo chiesto aiuto, animate d'altronde dalla miglior buona volontà, visto che ritelefonando la settimana dopo si poteva magari cominciare a sciogliere l'arcano.

Morale della favola, fate in modo (quando parcheggiate) da aver sempre di prua un passo carraio, una zebra pedonale o una quercia millenaria: insomma qualcosa che impedisca a chicchessia di parcheggiarvi davanti, con successiva solita toccata e fuga.

Arrivati a questo punto, ci sembra di aver tratteggiato un abbozzo clinico sufficiente ad inquadrare la francesina di turno, che a quanto pare ha scandolezzato gli inglesi più di quanto facesse a suo tempo il Bonaparte.

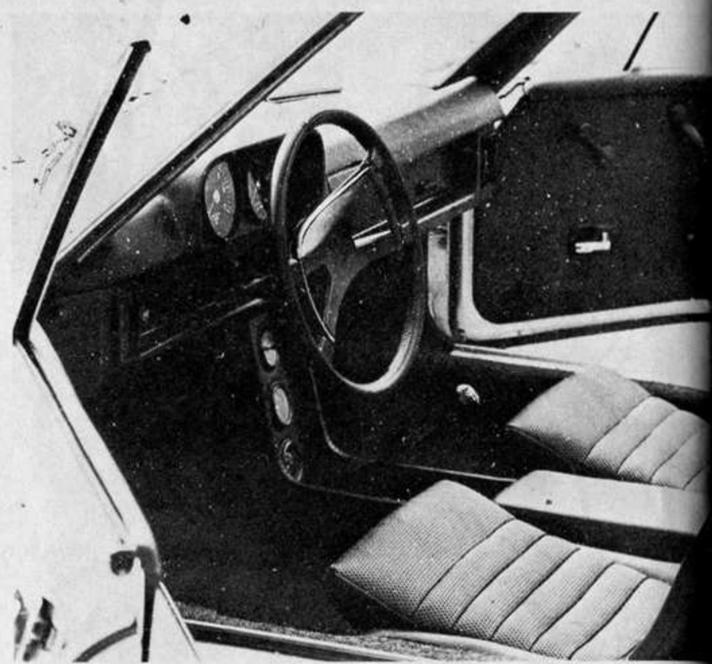
Ah già, dimenticavamo che c'è stato anche qualche critico tanto paziente da attendere fino alla Rallye 2 per accorgersi che una qualsiasi vettura « tutto dietro » esibisce tendenze aliantistiche se transita sparata sul viadotto, uscendo dalla galleria in laterale buriana che impazza e spazza.

Il fenomeno, che abbiamo sperimentato in prova sulla Genova-Savona fino al sollevamento dell'avantreno, non ci è sembrato particolarmente incontrollabile anche se indubbiamente fastidioso. Abbiamo comunque l'impressione che uno spoiler anteriore del tipo « a bavaglino » come quello ultimamente fiorito sul barbozzo della Montreal possa avviare o comunque attenuare questo inconveniente.

Se non siete già partiti in tromba con forbici e lamiera, vi rendiamo noto di aver scovato anche qualcosa di pronto all'Autoaccessorio Certosa di Milano per 19.500 lire.

Per finire, una confidenza: siamo torturati dal punzecchio di sapere quale sarebbe stato il verdetto degli stessi « collaudatori » della Rallydue se qualche buontempone avesse loro aperto la portiera dell'Alpine di Andruet. Voi che ne dite?

La stirpe VW 914 ha trovato finalmente la «misura» giusta dopo gli insuccessi e le polemiche della 1,7 e della 6: la spicup 2.0 in regola anche con le norme di sicurezza



Mette il cappello a 180



Nata nel 1969, la VW-Porsche 914 si dimostrò subito un buco nell'acqua, perché troppa era la differenza fra i due modelli in commercio (la 914 1.7 e la 914-6). Uno, la 914 1.7, montava il motore della VW, che decisamente non era adatto per una vettura sportiva a motore centrale come la 914. L'altra, con il motore Porsche sei cilindri di 2000 cc, andava sì molto bene, ma costava troppo: gli utenti con qualche centinaio di migliaia di lire in più acquistavano la più blasonata Porsche 911 T.

Uno sbaglio questo dei dirigenti tedeschi che ha fatto traballare le fondamenta della casa di Wolfsburg. Accuse e controaccuse, « dimissioni » a livello dirigenziale. Poi si è impostata una nuova 914, che è apparsa sui mercati nei primi mesi del '73. La 914 2.0, monta un motore di due litri di cilindrata, derivato come base dalla VW 411, sul quale hanno messo le mani e l'esperienza i tecnici della Porsche.

Decisamente la versione 2.0 della 914 è all'altezza della fama delle due case che la « firmano ».

Esaminiamo da vicino la 914 2.0:

La linea - Moderna e funzionale, a prima vista può non piacere, ma poi risulta simpatica.

Il motore - Raffreddato ad aria, è un Boxer 4 cilindri, con una buona coppia in basso ed è poco rumoroso.

L'abitacolo - Due posti « secchi », ma ampi e spaziosi, con la possibilità di un posto supplementare (ma non autorizzato) fra i due sedili.

Cambio - E' quello della Porsche, quindi dà tutte le garanzie di sicurezza e di affidabilità.

Sicurezza - Il motore centrale offre la possibilità di avere due bagagliai (370 litri), uno anteriore e l'altro posteriore, che si trasformano in caso d'incidente in zone d'assorbimento d'energia d'urto.

L'abbiamo provata, la 914 2.0, un po' in tutte le condizioni d'uso, dai veloci tratti autostradali, alle marce in salita con molte curve e nel congestionato traffico della città. Contrariamente agli spider tradizionali questa VW-Porsche permette di viaggiare senza il tettuccio in autostrada con una rumorosità e una circolazione d'aria nell'abitacolo che non dà assolutamente noia, fino ad una velocità di 180 kmh. Oltre è meglio fermarsi e mettere il tettuccio.

Il motore ha molta coppia in basso, e permette di riprendere in seconda marcia in città. L'uso del cambio è facile con prima, terza e quinta in basso, seconda e quarta in alto, come era una volta il cambio della Porsche. Il gruppo propulsore della 914 2.0 è dotato di un impianto di iniezione di benzina a comando elettronico, in cui la benzina viene iniettata sulle valvole di aspirazione del motore tramite valvole d'iniezione a funzionamento elettromagnetico. L'impianto di iniezione viene rifornito di benzina da una pompa elettrica.

Si apprezza molto la vettura in condizione di marcia con molte curve in salita per esempio, infatti la disposizione del motore al centro offre una stabilità eccezionale alla vettura che, anche nelle curve più difficili, prese a velocità che con normali vetture nemmeno ci sogneremmo, non sbanda minimamente.

L'abitabilità della vettura è più che soddisfacente, anche se guardandola dall'esterno si ha l'impressione di una piccola vettura. In realtà quando si aprono le ampie portiere e ci si siede al volante ci si accorge che si ha molto spazio a disposizione, sia in larghezza che in lunghezza.

L'interno è tutto nero opaco, i sedgiolini sono comodi anche se un po' troppo rigidi, la strumen-

tazione è come sulla Porsche, con grandi quadranti circolari protetti da riflessi, vi troviamo: tachimetro con contachilometri parzializzatore, contagiri, spia di carica batteria, pressione olio, indicatore livello carburante, e la spia del freno a mano. Tutti i pulsanti come quello del tergicristallo, del lavavetro, e le leve per il riscaldamento sono comodamente raggiungibili per chi siede al volante. Una mensola centrale porta tre strumenti: l'orologio, il voltmetro e la spia per la temperatura dell'olio. Un comodo cassetto portaoggetti è sistemato al centro fra i due sedgiolini.

Le prestazioni di questa VW-Porsche 914 2.0 sono al di sopra della media. In autostrada a 5000 giri minuto si viaggia a 190 kmh, che è anche la velocità di crociera indicata dalla Casa. In un tratto cronometrato, abbiamo raggiunto i 197,500 kmh. Con partenza da fermo abbiamo raggiunto i 100 all'ora in 10"9, mentre le velocità raggiungibili nelle varie marce sono le seguenti: in prima 50, seconda 80, terza 115, quarta 163, quinta 197,500, prestazioni più che ottime per una vettura di questo tipo. Con partenza da fermo, i 400 metri li abbiamo percorsi in 17"4, il km in 32". Il consumo è attorno agli 8 litri per 100 km.

Una vettura complessivamente buona dunque questa 914 2.0, con qualche neo, di poco conto se vogliamo. Quando il posacenere è aperto, girando il volante lo si urta con la mano destra; nel levare e mettere il tettuccio rigido ci si sporca facilmente e il suo inserimento nel bagagliaio posteriore non è dei più agevoli; a finestrini chiusi l'aerazione è insufficiente, perché non esistono deflettori che sono fissi; il motore dietro alle spalle di chi guida ha un pertugio molto piccolo per poterci mettere le mani.

g. c.

A sinistra, il posto di guida della 914, con i sedili larghi e comodi ma un po' rigidi. A destra, l'emblema della nuova 914-2.0. Sotto, due foto scattate durante la nostra prova. La 914 è dotata di una agilità eccezionale, grazie agli ottimi centraggi

PAGELLA della 914-2.0

Abitabilità 8 - Accelerazione 8 - Comfort 7 - Bagagliaio 9 - Cambio 9 - Climatizzazione 6 - Frizione 7 - Freni 9 - Guida 8 - Luminosità 7 - Linea 8 - Motore 8 - Potenza 8 - Prestazioni 8 - Ripresa 8 - Tenuta di strada 10 - Velocità 9 - Prezzo 7.



all'ora



L'identi-kit della VW Porsche 914 2.0

Cilindrata: 1971 cc - **Numero cilindri:** 4 - **Alesaggio:** 94 mm - **Corsa:** 71 mm - **Potenza:** 100 CV (Din) - **Regime massimo:** 5000 giri minuto - **Potenza specifica:** 51 CV-litro - **Raffreddamento:** aria - **Alimentazione:** iniezione indiretta a comando elettronico - **Impianto elettrico:** 12 volt - **Frizione:** monodisco a secco - **Cambio:** 5 marce + RM, completamente sincronizzato - **Rapporto di trasmissione:** 7:31, i = 4,429 - **Trasmissione:** alle ruote posteriori tramite semiassi a doppio snodo - **Telaio:** in lamiera d'acciaio sciolto, stampato e saldato, saldato alla carrozzeria - **Sospensioni anteriori:** ruote indipendenti, guide trasversali, ammortizzatori idropneumatici - **Sospensioni posteriori:** Ruote indipendenti a bracci oscillanti trasversali - **Freni:** a disco sulle 4 ruote, doppio circuito - **Pneumatici:** 165 SR 15 - **Peso a vuoto:** 950 kg - **Serbatoio carburante:** 62 litri - **Passo:** 2450 mm - **Carreggiata A:** 1343 mm - **Carreggiata P:** 1383 mm - **Lunghezza:** 3985 mm - **Larghezza:** 1650 mm - **Altezza:** 1230 mm.

L'inconfondibile linea della Porsche-Volkswagen 914, mantenuta intatta anche nella nuova versione con motore 2000 a quattro cilindri. I due vani bagagli (nella foto quello anteriore) hanno una capacità complessiva di 370 litri



I PREZZI delle 4 versioni...

Della VW-Porsche 914 2.0 esistono quattro versioni, tutte uguali esteticamente e con le medesime prestazioni. Cambiano solo alcuni particolari, come ruote in lega leggera, tappetini in velluto, volante in pelle ecc. questi sono i prezzi in Italia delle 4 versioni (IVA compr.):

VW-PORSCHE 914 2.0	
Versione standard	L. 3.203.200
Versione comfort	L. 3.332.000
Versione sport	L. 3.421.600
Versione comfort sport	L. 3.550.400

...e quello degli «optionals»

Parabrezza stratificato	L. 50.400
Lunotto riscaldabile elettricamente	L. 50.400
Differenziale autobloccante	L. 197.000
Paraurti cromato	L. 100.800
Stabilizzatori ant. e post.	L. 100.800
Ammortizzatori sportivi Bilstein	L. 100.800
Cerchi ruota pressofusi	L. 220.640
Cinture di sicurezza	L. 45.920
Volante sportivo	L. 36.960
Intermittenza tergicristallo	L. 10.080

Tutti i prezzi si intendono IVA compresa.



Protagonisti, vetture e circuiti
di un campionato turismo che avvince
gli americani: quello STOCK-CAR

Festival yankee

Non v'è europeo che non abbia sognato sulle corse all'americana. Mostri superpotenti, piloti stile cow-boys, anelli che permettono velocità di 300 e più km orari, ma soprattutto dollari distribuiti come praline al cioccolato. Indianapolis rappresenta benissimo da sola la cupola del circo.

Ciononostante quella Indy non è affatto la specialità dello sport automobilistico più popolare negli Stati Uniti. Gli stock-cars della NASCAR raccolgono l'unanimità dei consensi e sono stati ufficialmente riconosciuti come il passatempo favorito dell'America. Le gare di stock-cars sono inoltre quelle prove sportive alle quali il pubblico assiste più numeroso, eccezion fatta per le corse dei cavalli con scommesse. Il fenomeno è stupefacente per cui è interessante cercarne una spiegazione.

L'evoluzione

Siate un momento sinceri. Sulla strada, con un vostro amico o con un vostro vicino, non avete mai fatto la corsa? Lo stock-car trova dunque la sua origine in questa domanda e nella sua risposta.

Prima della seconda guerra mondiale, alcuni giovinastri si riunivano la domenica e su strade poco frequentate o su larghi prati abbandonati, si davano a questi epici duelli. Inutile dire che erano mal visti e messi al bando dalla società vicina. Ma il loro numero è aumentato e il bisogno di una organizzazione si è fatto sentire. I più furbi ed i più « commercianti » hanno tratto profitto dalla cosa, decidendo di fare pagare qualcosa a quei curiosi che venivano ad osservare lo spettacolo. Quale contro partita, questi « businessmen » hanno messo in palio dei premi d'arrivo.

Il fenomeno si è esteso, ma ha soprattutto preso il via negli stati del sud. La spiegazione è semplice: i campi per le corse venivano presto reperiti in quanto non mancavano le distese di sabbia. Nel caso specifico l'avvenimento dell'anno aveva luogo a Daytona, su quella famosa spiaggia e la prova si svolgeva su 150 miglia perché doveva terminare prima dell'arrivo dell'alta marea.

Il successo di queste diverse organizzazioni ha fornito idee a parecchia gente, ma il più dinamico fra essi risultò essere D.C. William France, più conosciuto a Daytona sotto il nome di Bill France. Egli decise di dare una vera struttura a questo sport nascente. Riunì altri quattro attivi membri di questo tipo di corse e li convinse della necessità di una organizzazione centrale. Dal 1949 questa organizzazione diventava operante sotto il nome di National Association for Stock-car Auto Racing, ovvero NASCAR. L'organizzazione stabilì un traguardo ben preciso: dare un profitto a tutti coloro che si occupavano di queste corse.

Immediatamente la NASCAR raccolse un successo incontestabile. Nel 1951 raggruppava già più di 10.000 membri e nuovi circuiti vedevano la luce un po' dappertutto nel sud del paese. Una pietra

importante a questo grande edificio fu posta con l'apertura del nuovo circuito di Darlington nella Carolina del Sud. Da solo rappresentava un enorme investimento e fin dalla sua apertura raccolse un pubblico straordinariamente numeroso. La popolarità di questo sport non cessò mai di crescere e nel 1959 furono realizzati tre dei più importanti ovali per la specialità: Daytona, Atlanta e Charlotte. Per effetto di questo boom le sole cinquanta corse di stock-car di alta qualità riunirono più di un milione di spettatori. Se poi si facesse il conto del pubblico accorso alle gare meno importanti e a quelle su scala locale, gli ingressi raggiungerebbero pressapoco la cifra di 13 milioni e 260 mila unità.

La NASCAR copre oggi tutto l'America. Raggruppa circa 14.000 piloti effettivi e dirige circa 2.000 avvenimenti sportivi nei quali 4 milioni di dollari (2 miliardi e 300 milioni di lire) vengono divisi fra i piloti. Il calendario comprende prove in California (Ontario e Riverside), nel Texas, Michigan, Alabama, Delaware e, naturalmente, sulla costa sud-est, ovvero nelle due Caroline, la Georgia e la Florida.

I due più grossi avvenimenti sono la 500 miglia di Daytona e quella di Riverside; la prima è la « classica delle classiche », come a dire la più importante di quelle che si disputano nell'anno su un ovale. Quella di Riverside, invece, è l'eccezione stagionale in quanto si disputa su un circuito stradale. Richiede pertanto regolamenti particolari per le vetture e delle attitudini di pilotaggio ben differenti e, sovente, il suo vincitore non è affatto un normale conduttore di stock-car.

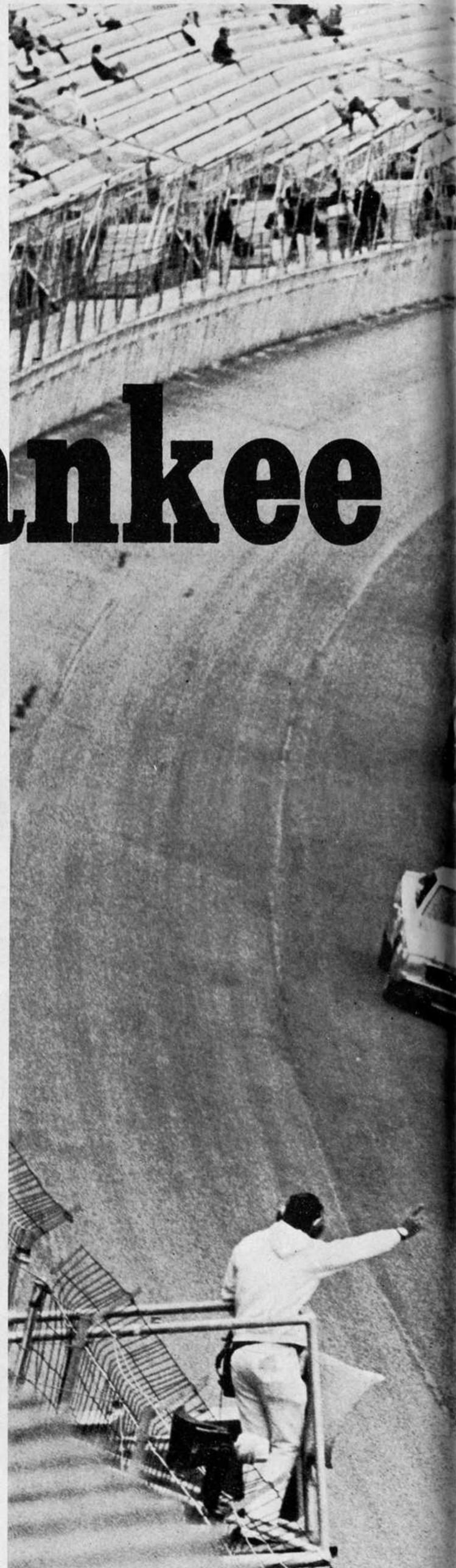
L'avvenire sembra preannunciarsi tinto di rosa ai membri della NASCAR e il loro più grande desiderio è quello di eguagliare con la « 500 miglia di Daytona » la celebrità di Indianapolis. E' tuttavia vero che la NASCAR ha delle difficoltà per farsi riconoscere in campo internazionale, cosa che non succede con le prove USAC. Ciò è dovuto principalmente alla sua formula che si limita esclusivamente a vetture di tipo americano. Nel momento però in cui il gruppo 2, in Europa, comincia ad ottenere una interessante parabola verso il pubblico, non è impossibile immaginare, un giorno, degli incontri Europa-America sulla base delle vetture turismo. Per ora le due formule, NASCAR-Gruppo 2 sono ancora molto lontano fra di loro e se un simile incontro dovesse verificarsi, ciò accadrebbe per primo fra il Gruppo 2 e la formula Trans-Am che regola vetture assai più vicine alla normativa europea.

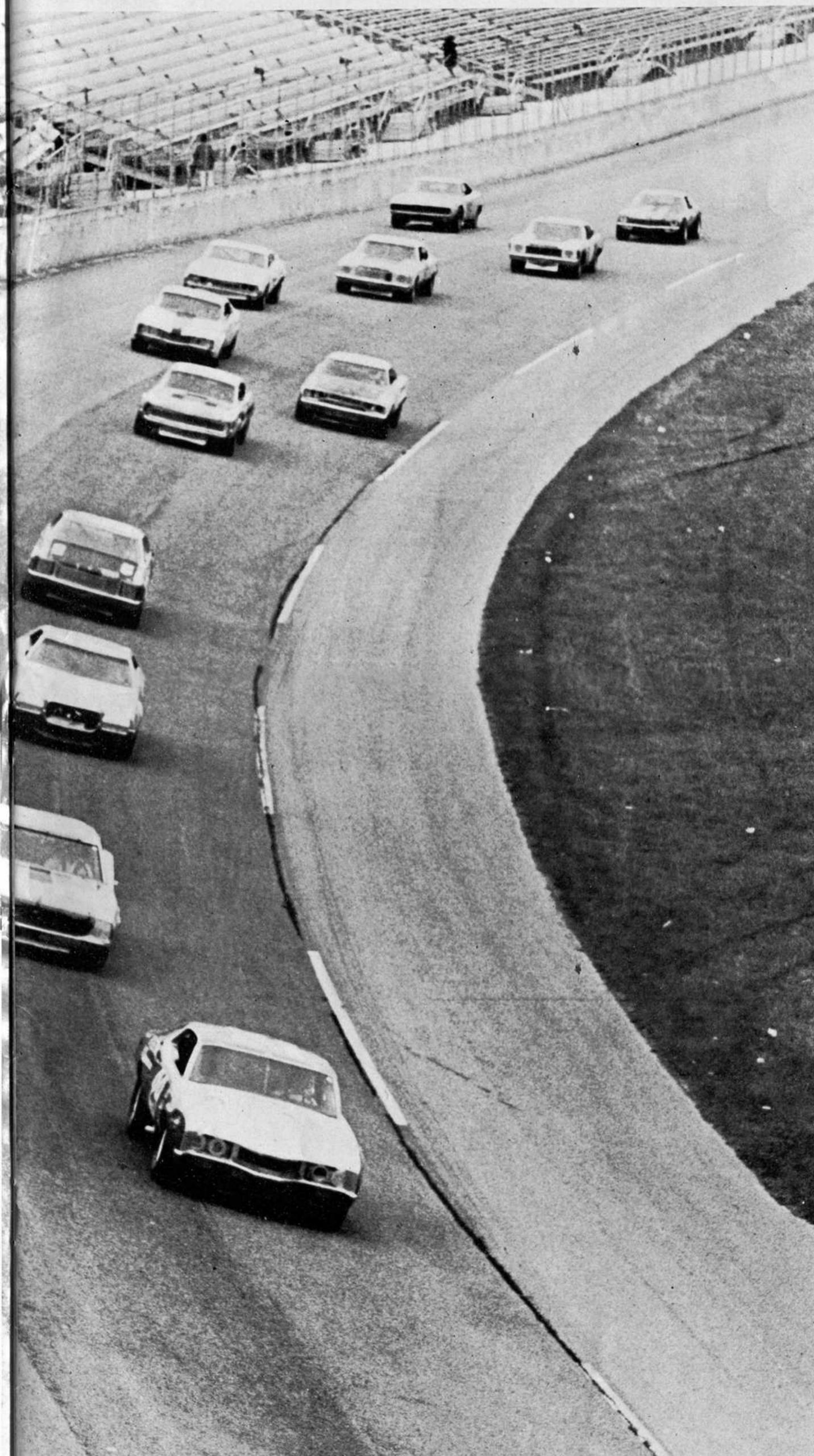
Gli uomini

La maggior parte dei piloti possiedono lo stile (o del tipo « ragazzo buono » oppure « cattivo cowboy ») che molti di essi hanno il piacere di mo-

CONTINUA A PAG. 44

Philippe Toussaint





A sinistra, le stock filano amucchiate, sulla grande bancata sopraelevata che è il loro regno, sotto l'occhio vigile dei commissari. Sotto, per entrare si fa così: le porte sono saldate!



Sopra, Richard Petty termina la sua evoluzione per entrare nella Plymouth. Sotto, Cale Yarborough, un altro degli assi della NASCAR. In basso, le cinture a sei punti sono obbligatorie



Festival yankee

Sotto, una Matador dell'American Motors preparata da Roger Penske.

Si nota il piccolo spoiler anteriore e l'assenza dei fari. In basso, tre stock si inseguono in curva.

Il gioco delle scie è molto importante, anche perché è pericoloso balzare fuori dalla sagoma di chi precede, per le reazioni aerodinamiche delle grosse carrozzerie

CONTINUAZIONE DA PAGINA 40

strarci. Il pubblico li ammira, ma non arriva a divinizzarli come succede per i piloti da Gran Premio in Europa. Ma non bisogna confondersi: tutti questi piloti sono diventati dei disincantati professionisti e intascano, ogni anno, migliaia di dollari.

Il più celebre è sicuramente Richard Petty. Di fatto egli è proprio il figlio di suo padre, Les Petty, che fu a sua volta un grande campione NASCAR, avendo vinto tre campionati e riportato un totale di 54 vittorie prima di subire un serio incidente che lo ha menomato nel 1951 a Daytona. Da quel momento Les Petty decise di formare una propria squadra e ne divenne l'esperto in telai; il figlio Maurizio si specializzò nella preparazione dei motori, mentre Richard fu scelto per gareggiare. Già nel 1967 Richard aveva battuto il famoso record di suo padre, portando a 60 il numero di vittorie ottenute nel campionato NASCAR. Oggi, dopo quindici anni di competizioni, egli ha riportato 150 corse NASCAR vincendo quattro campionati, il che rappresenta un fatto assolutamente eccezionale. I suoi guadagni in corsa superano largamente il milione di dollari!

La passione per le corse prese Richard indubbiamente allorché ebbe l'occasione di assistere alle prove di suo padre; a 15 anni, tutto solo, aveva già costruito un motore completo. Richard Petty fu estremamente fedele alla Chrysler e quando la casa si ritirò dalle corse egli ne divenne il migliore preparatore di motori. Fino ad oggi ha sempre corso sotto quei motori ad eccezione di una stagione nella quale disputò le competizioni al volante di una Ford. Richard non nasconde di certo che nel corso della sua carriera ha avuto l'occasione di guadagnare, in una sola stagione, oltre 200.000 dollari (circa 120 milioni di lire). Petty può essere paragonato ad un buon Fangio nella sua specialità. Quest'anno corre con una Dodge STP e si è lasciato crescere dei grossi baffi che faranno certamente invidia a Clay Regazzoni. A quarant'anni d'età Richard non pensa neppure lontanamente di ritirarsi; è sposato e ha tre ragazzi, Kyle, Sharon e Lisa.

Bobby Allison è un altro pilota di stock-car molto conosciuto. Nel 1972 ha terminato il campionato NASCAR in seconda posizione dietro Richard Petty, ma è riuscito ad intascare un maggior totale di vincite arrivando a oltre 271 mila dollari (oltre 160 milioni di lire) essendo stato il principale avversario del campione durante la stagione. Ha riportato dieci vittorie nell'annata ed è stato dichiarato il miglior pilota americano del 1972; senz'altro il pilota più popolare. Come nel 1972 egli correrà il nuovo campionato a bordo di una Chevrolet '73 sponsorizzata dalla Coca-Cola.

David Pearson è un altro habitué delle corse di stock-car. Oggi conta 43 anni ed è stato uno dei più grandi piloti della specialità, vincendo tre volte il Grand National nel 1965, nel 1968 e nel 1969. La sua migliore stagione è stata indubbiamente il 1969 nella quale egli è riuscito a guadagnare quasi 174 mila dollari, ovvero circa 110 milioni di lire. In quella stagione ha vinto la Winston 500 a Talladega e la Daytona Fire-Cracker 400. Quest'anno correrà con A.J. Foyt, nel team Purotor, a bordo di una Mercury 72.

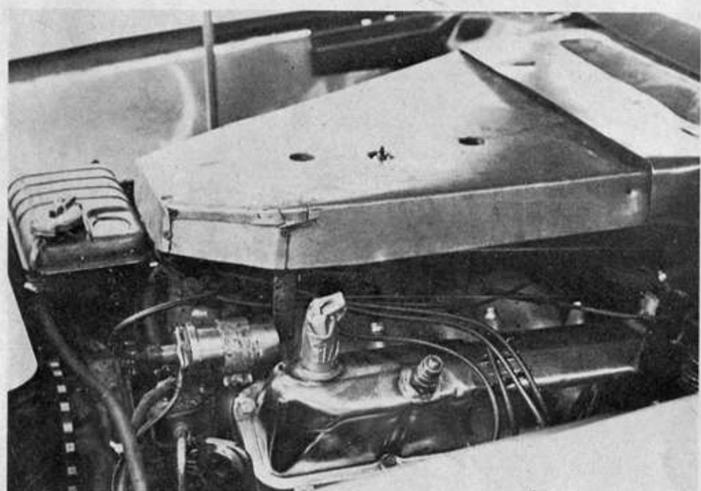
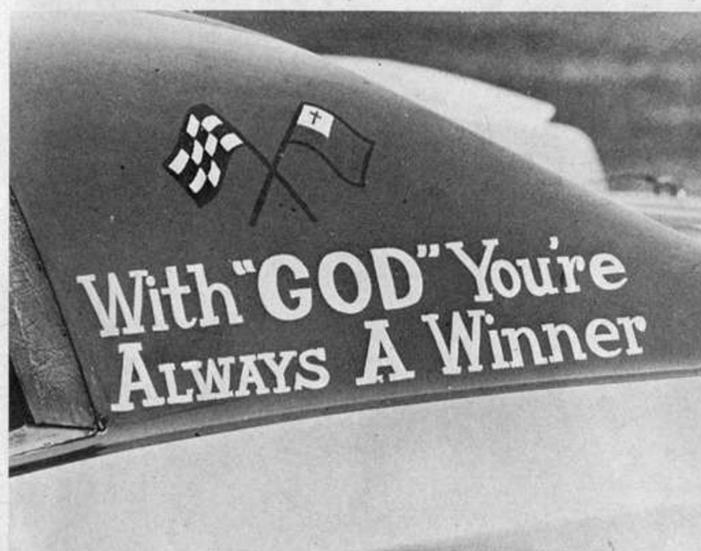
A.J. Foyt non si presenterà più. D'altronde egli non è un vero e proprio specialista delle corse NASCAR, ma si è sempre interessato soltanto di quelle che avevano il monte premi maggiore. Così nel 1972 A.J. Foyt ha vinto le due corse maggiormente dotate, ovvero la 500 Miglia di Daytona e la 500 miglia di Ontario, arrivando secondo nella Atlanta 500 e nella Texas 500. Foyt fa ancora parte del Team Purotor e quando scenderà in gara, se ne vedrà l'interesse, sarà al volante di una Chevrolet '73.

Cale Yarborough è un altro specialista degli stock-car. E' stato particolarmente brillante negli anni 60, dove si distinse con una squillante vittoria nella 500 Miglia di Daytona, 68 e 70. In seguito si è trovato meglio con le vetture della formula USAC, ma è presente nelle principali prove stock. Leeroy Yarborough (da non confondersi con Cale) ha vinto a Daytona nel 1969, ma in seguito egli ha diminuito la sua attività.

Buddy Baker è l'astro che sorge. Attualmente



Sotto, una scritta singolare: « Con Dio, sarai sempre vincitore ». In basso, l'aspetto anonimo di un V8 stock. L'alimentazione sfrutta dei carburatori americani a quattro corpi, i CV sono circa 600. A destra, una Ford '72 in piena velocità. Queste vetture, di circa 1600 chili di peso, raggiungono e mantengono velocità di circa 300 kmh



guida una Dodge e al compimento dei 32 anni spera di diventare una delle stelle del NASCAR. D'altronde egli si è aggiudicato la « pole position » per la 500 Miglia di Daytona del 1973. Suo fratello Buck Backer ha avuto il momento di maggiore notorietà verso gli anni 50 quando pilotava una Chrysler. Era un amico intimo di Joe Westherley, un'altra figura estremamente conosciuta nel mondo della NASCAR. Quest'ultimo ha vinto il titolo nel '62 e nel '63, ma, malauguratamente, restava vittima di un incidente mortale nel '64 a Riverside quando la sua Pontiac si frantumava letteralmente contro le barriere di protezione.

Un altro grande nome: Fred Lorenzen che poté correre una intera vita grazie all'appoggio del preparatore Ralph Woody. « Fireball » Roberts cominciò la sua carriera come giocatore di base-ball (da qui il suo famoso nomignolo di Fireball - palla di fuoco). Sfortunatamente Fireball che era uno dei piloti più simpatici sia sulla pista che nel parco conduttori, trovò la morte nel 1964 nel Charlotte Motor Speedway durante la disputa della World 600. Infine, non daremmo una cronistoria completa se non parlassimo di Paul Goldsmith che era giunto alla NASCAR dopo parecchie corse USAC, alle quali, comunque, ritornò. La sua specialità era quella di sapere intrufolarsi fra le vetture partendo dalla posizione più incredibile.

Tattica e guida

Quali sono le qualità più particolarmente richieste ad un pilota NASCAR nei confronti di quelli che corrono nelle altre specialità? In effetti la schiacciante maggioranza delle prove si corre su un ovale e le qualità di guida non debbono essere di primaria importanza; all'entrata di ciascuno dei due, tre o quattro curvoni che sono parte dell'anello, è semplicemente necessario rallentare per poi piazzare stabilmente la vettura sul declivio. Il resto è una questione di regolarità, di entrate in velocità sull'anello e di potere d'accelerazione. Ma il più importante consiste nel sapere approfittare di un qualsiasi « buco » per potervicisi infilare.

Queste vetture di 1.600 kg possono evolvere alla

velocità di 300 kmh e vista la loro massa (lunghezza e larghezza medie 4,85x1,95) lo spostamento d'aria è enorme. Succede anche che talune vetture si mettano di traverso sulla pista per il solo fatto di essere uscite soltanto a metà dalla scia di chi le precede, perché in quel preciso istante i piccoli spoiler permessi assumono una funzione squilibratrice. Lo stock-car NASCAR richiede quindi una perfetta conoscenza dei giochi delle scie e il modo nel quale un pilota riesce a districarsi nel gruppo di vetture è di preminente importanza per vincere. Molti arrivi di queste corse di circa 800 km si giudicano sul filo, quando non si è costretti addirittura a ricorrere al foto-finish.

Un'altra delle qualità richieste è di sapere utilizzare la potenza del proprio motore al momento opportuno in quanto il propulsore gioca un ruolo ancora più importante che non nei normali circuiti stradali di tipo europeo. Questi motori sono terribilmente sollecitati dato che vengono usati dal principio alla fine ai loro regimi massimi; le cadute di regime sono estremamente rare. D'altronde il rispetto dei giri/minuto massimo è essenziale.

Richard Petty è drastico a questo proposito: « La salvaguardia del mezzo meccanico è assolutamente preminente ». Delle sue 150 vittorie, molte sono state ottenute per la coscienza con la quale egli rispettava il mezzo meccanico.

Un'altra caratteristica particolare di queste corse è quella di potere trarre profitto anche del più piccolo incidente che si verifici sulla pista. In effetti, dopo che le luci gialle si sono accese, il raggruppamento generale delle vetture, in fila indiana, dietro la vettura pilota, si impone onde permettere ai commissari ed agli altri ufficiali di gara di sbarazzare la pista dagli eventuali ostacoli e renderla impeccabile. Nel corso di questi giri obbligati che si svolgono ad un ritmo inferiore al normale, la maggior parte dei piloti ne approfitta per i rifornimenti. Automaticamente gli scarti si riducono e la corsa si trova rilanciata, almeno se colui che è in testa non ha più di un giro di vantaggio sui suoi diretti antagonisti. Se si verifica un tal caso, qualsiasi incidente rappresenta per il leader un tempo morto benvenuto e il rifornimento per se stesso può decidere per la vittoria. Le

squadre americane possiedono, a questo proposito, un allenamento straordinario. D'abitudine, in una corsa di 500 miglia, gli stock-car vengono riforniti da cinque a sei volte (i serbatoi sono obbligatoriamente limitati ad una capacità di 84 litri ed il consumo medio può essere calcolato sui 60/80 litri per 100 km); un rifornimento normale richiede circa 30 secondi e sulla maggior parte delle piste (salvo Daytona ove il giro è un po' più lungo) un rifornimento è sufficiente a far perdere un giro nei confronti di chi guida la corsa.

Quando si accendono le luci gialle, il giro non può essere percorso a più di 105 kmh di media e pertanto è possibile rifornire una vettura di modo che la stessa resti nel medesimo giro e non perda quindi posizioni. Ma attenzione, è assolutamente proibito effettuare sorpassi con le luci gialle e se un concorrente non rispetta questa regola, viene immediatamente penalizzato di un giro.

80 litri in 17 secondi

E' opportuno, in questo momento, fissare qual è il record di un rifornimento in corse NASCAR: è di 17 secondi per 80 litri di carburante e il cambio delle due ruote destre, in quanto appunto i pneumatici destri sono i soli dei quali ci si deve preoccupare per tutta la durata della corsa. Sugli ovali si corre soltanto nel senso contrario al movimento delle lancette dell'orologio e pertanto i piloti non effettuano che curve a sinistra. Soltanto sei uomini sono autorizzati a lavorare attorno ad una vettura, nell'apposito spazio all'esterno dei boxes. Questa abilità nei rifornimenti ha permesso molti successi e se la maggior parte del pubblico si diverte di questo aspetto particolare di una corsa, il purista, per contro, deplora che il risultato di una competizione debba dipendere talvolta da questa alea supplementare.

Il minimo segno di fumata blu allo scappamento, fa scattare automaticamente l'arresto del concorrente per mezzo della bandiera nera ed i com-

CONTINUA A PAGINA 48



Festival yankee

CONTINUAZ. DA PAGINA 45

missari non esitano mai a prendersi le loro responsabilità. La minima colpa è altresì immediatamente sanzionata in quanto la direzione di corsa può sorvegliare l'intero percorso.

Infine, è evidente ai nostri occhi che un pilota di formula 1 o anche di vettura turismo gruppo 2 possiede maggiori qualità, e ne deve fornire la prova, di quelle di un conduttore NASCAR. Tuttavia, quest'ultimo è sempre alle prese con una vettura la cui tenuta di strada è assai delicata, gli spostamenti in curva sono sempre differenti, e con dei problemi aerodinamici quasi del tutto sconosciuti nelle corse europee.

Le vetture

Il successo degli stock-car negli Stati Uniti fonda su un principio di base ben chiaro: l'uomo della strada vede correre la « propria » vettura contro quella del vicino o del miglior amico. Partendo da questo concetto la NASCAR ha fatto di tutto per mantenere assolutamente intatta questa illusione e pertanto le vetture conservano la loro carrozzeria strettamente di serie, anche se i fari e i segnalatori di direzione possono essere tolti e le cavità così formatesi possono essere colmate. Senza dubbio questa operazione ha una importanza fondamentale sul piano aerodinamico. Da quest'anno è proibito chiudere completamente la calandra anteriore e il materiale che la ricopre deve lasciare filtrare l'aria: ciò ha fatto diminuire un poco le medie sul giro e testimonia l'importanza che assume l'aerodinamica in questo tipo di corse.

Quali vetture possono essere ammesse alle corse NASCAR? In effetti, tutte le vetture berlina di produzione americana, con carrozzeria in acciaio, ed al massimo vecchie di due anni. Ciò esclude automaticamente qualsiasi vettura europea ed è un vero peccato perché sarebbe divertente vedere in questo circo di « graziose americane » una Mercedes 300 SEL 6,3 litri fare lo sgambetto a tutti gli specialisti locali. La limitazione relativa all'età delle vetture dà la sicurezza di vedere sempre in corsa i modelli più recenti perché non bisogna dimenticare che le carrozzerie cambiano di anno in anno negli Stati Uniti e che il cliente cambia la vettura molto più frequentemente di quanto non succeda in Europa.

Fra queste americane ammesse, vengono inoltre fatte tre suddivisioni. Per prima v'è la categoria delle « standard », ovvero quelle vetture che hanno un passo minimo di 119 pollici (da mt 3,02 in su). Si tratta in qualche modo di quelle grandi vetture americane, tipo le Dodge Polara, le Ford Galaxie, le Plymouth Fury, ecc. Poi vengono le « intermedie » che hanno un passo minimo da 115 pollici (2,92 metri) fino a 119: le berline tipo Dodge Coronet e Dodge Charger, Ford Fairlane, Plymouth Belvedere, ecc. Da notare che ora queste marche tentano di riservare alcuni modelli ben definiti per l'iscrizione alla NASCAR. Ford spinge la Gran Torino, AMC la Matador, Chevrolet la Chevelle, Dodge la Charger e Plymouth la Satellite.

L'avvento delle compact

Dapprima la NASCAR si limitava a queste due categorie, ma l'apparizione delle « compact » e delle sportive come la Mustang, molto popolare, ha costretto l'associazione ad aprir loro le porte e così è nata la categoria « Sportsman » per la quale il passo è limitato a 109 pollici. Ad ogni modo questa classe di vetture non è ammessa in tutti gli Stati Uniti, ma soltanto in qualche stato del sud. I modelli più correnti sono evidentemente la Camaro e la Mustang, mentre la Pontiac River, la Plymouth Barracuda e altri « pony-cars » e « compact » sono ancora escluse perché il loro passo è inferiore a 109 pollici. Il peso minimo imposto per queste vetture è di 1.600 kg e le trasformazioni della carrozzeria si limitano all'adozione di piccoli spoilers anteriori e posteriori di limitate dimensioni e alla soppressione delle sorgenti luminose.

Il telaio, peraltro, può essere modificato, rinforzato e ritoccato in modo da aumentare la sicurezza del conduttore. Sotto questo profilo la rigidità dell'insieme è largamente aumentata con l'adozio-

Qui a destra, quattro stock in lotta serrata. All'estrema destra, due Ford Gran Torino. Vi è un tifo accanitissimo specie negli stati del sud, fra i sostenitori delle varie marche. In basso, la Ford Mercury del team Purolator con cui ha gareggiato Foyt nella scorsa stagione

ne delle famose gabbie in tubi d'acciaio e dalla saldatura delle portiere. Le sospensioni possono essere completamente modificate e le ruote raggiungere larghezze di 8 pollici e mezzo, mentre è assolutamente proibito modificare il passo, così come deve restare fissata a 6 pollici e mezzo l'altezza minima da terra. Nell'anteriore, i bracci delle sospensioni vengono realizzati in materia più resistente di quella d'origine e barre stabilizzatrici enormi fanno la loro apparizione, mentre vengono montati anche due ammortizzatori per ruota. La sospensione posteriore gioca un ruolo di importanza capitale visto che sull'ovale essa deve essere idonea ad armonizzare il lavoro della vettura in modo da conservare una aderenza sufficiente alla ruota interna alla curva. E' necessario, d'altronde, notare a proposito della sospensione posteriore che viene conservata una certa possibilità di regolazione della stessa in funzione delle diverse inclinazioni delle curve, da circuito a circuito. In generale il preparatore conserva a sinistra le molle originali a 5 spirali, mentre a destra utilizza molle speciali che molto spesso hanno 7 spirali e che lavorano in modo particolare nei confronti della compressione imposta dalla forza centrifuga che si viene a creare sull'anello. Gli ammortizzatori posteriori sono quattro, molto lunghi e del tipo Heavy-Duty.

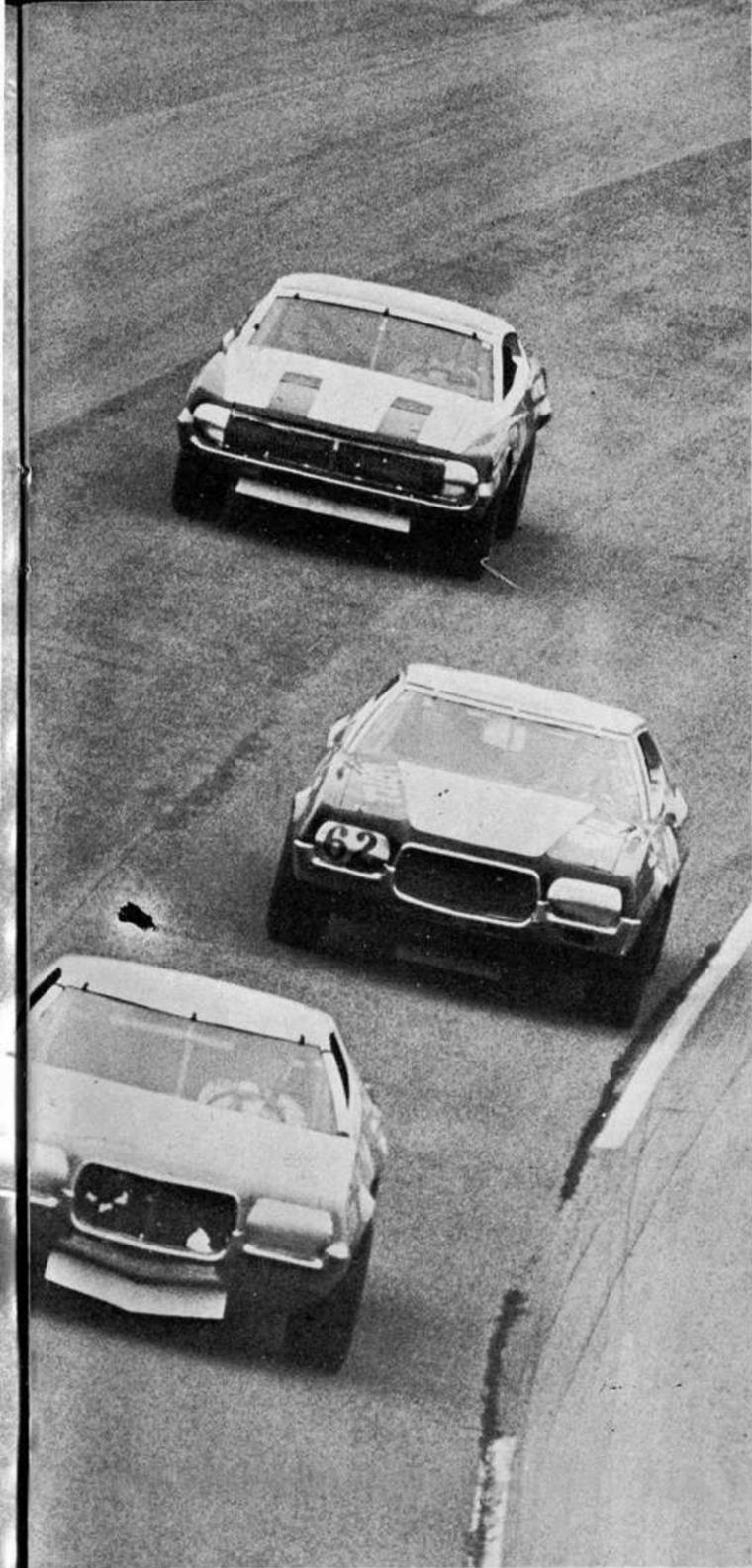
Dopo aver preso le misure di sicurezza indispensabili, cioè dopo il montaggio della famosa gabbia tutta d'acciaio, dopo aver rinforzato la pavimentazione che ricopre il serbatoio, per proteggere il pilota in caso di esplosione, dopo il montaggio di un estintore di notevole capacità, dopo la sostituzione dei sedili originali con un solo sedile avvolgente molto efficace e dopo aver ricoperto completamente tutte le sporgenze dell'abitacolo con materiale assorbente, il preparatore cerca allora di giungere al peso minimo spogliando completamente l'interno della vettura. Generalmente le pareti dell'abitacolo sono completamente nude, resta soltanto la forma del cruscotto, ma anche questo si trasforma in supporto per nuovi strumenti quali un indicatore di temperatura dell'acqua, un « livello » per la benzina e un indicatore di pressione dell'olio.

Ad oltre 290 kmh

Per quanto riguarda il motore, la cilindrata non può superare i 430 pollici cubici, cioè 7 litri. E' possibile rialesare il blocco di base per giungere a questa cilindrata massima. Generalmente i preparatori prendono come base un motore già preparato dalla casa, fabbricato e venduto come minimo in 500 esemplari. I pistoni sono in alluminio stampato e il tasso di compressione raggiunge l'11:1. Le luci di immissione e di scarico sono naturalmente ingrandite e l'albero a cammes è nuovamente disegnato per poter sopportare un regime motore di 6000 giri al minuto senza danni. Il sistema di alimentazione elettrica può ugualmente essere ritoccato e anche quello di lubrificazione vede aumentata la sua capacità totale. I motori ad aste e bilancieri e quelli a semplice albero a cammes in testa non hanno la stessa tolleranza di apertura per quel che riguarda il carburatore (generalmente un quattro corpi). La potenza ottenuta in NASCAR si avvicina ai 600 cavalli, su una gamma di regime abbastanza ridotto (da 5600 a 6000 giri al minuto) visto che i motori sono quasi sempre tenuti al massimo. La trasmissione viene effettuata attraverso il cambio a quattro marce originale, ma il rapporto del ponte può essere modificato in quanto esso varia a seconda dell'anello o della pista utilizzata; generalmente la velocità di punta sulla maggior parte dei circuiti supera le 180 miglia, cioè i 290 kmh.

Bisogna ancora notare che nessuna di queste vetture è provvista di vetri laterali, poiché questi sono proibiti. Il pilota, tuttavia, ha di fianco una rete che lo protegge dai sassi e dal terriccio che eventualmente possano colpirlo. Il vetro posteriore è realizzato in plexiglas, mentre davanti è obbligatorio l'uso del parabrezza triplex. Gli stock-cars non possono avere nessun retrovisore esterno. Il modo in cui il NASCAR provvede alla sicurezza nelle sue auto e a quella dei piloti risponde indubbiamente ad una cura costante e precisa. I piloti,





Nelle gare stock, grande importanza hanno i rifornimenti, anche sei ogni corsa, che costringono le « crew » di meccanici ad imprese pazzesche per far perdere meno tempo ai loro piloti. In questo, si sono raggiunti record incredibili



inoltre, possono adottare sulla parte anteriore della vettura un paraurti rivestito di gomma.

Lo spettacolo

Per un europeo è a tutta prima un po' sconcertante. La partenza lanciata, con 40 mostri che spingono a fondo sul filo dei 300 kmh, è senza dubbio spettacolare. Del resto, i primi giri rassomigliano più al traffico di Parigi nelle ore di punta che ad una vera e propria corsa automobilistica. Il pilota più intelligente è allora quello che riesce ad evitare ogni impatto e a sganciarsi rapidamente dal plotone; tuttavia è molto raro che un pilota possa subito prendere un margine di vantaggio sensibile e infatti c'è sempre almeno un concorrente in grado di seguirlo, se non altro nella sua scia e fin da questo momento si può prevedere che il duello sarà permanente. Sulla maggior parte degli anelli, il pubblico non perde mai di vista il pilota che è in testa: infatti, gli spettatori che stanno nel Grand Stand, cioè nella tribuna principale, possono seguire in ogni istante le evoluzioni delle vetture sul circuito, contrariamente a quello che succede nelle corse europee. E se l'aver costantemente sott'occhio i leaders della gara toglie un po' di quella suspense che provano gli spettatori europei nell'attendere il passaggio delle vetture, d'altra parte bisogna riconoscere che nelle corse NASCAR non esiste mai il minimo tempo morto, come succede da noi sulla maggior parte dei circuiti.

Naturalmente, i rifornimenti rilanciano l'interesse della corsa, come del resto gli eventuali incidenti che costringono le vetture a subire il regime delle luci gialle; si può dire che quasi ad ogni incidente la corsa è completamente rilanciata, come se si effettuasse una nuova partenza. Lo spettacolo dei rifornimenti in se stesso non è certo da trascurare e quando le vetture hanno parecchi giri di distacco la situazione non è mai perduta, se si pensa che un giro viene generalmente compiuto in

meno di 30 secondi. Un'altra segnalazione importante per il pubblico: una torre luminosa sistemata al centro del circuito indica permanentemente in tutte le direzioni la posizione delle prime sei vetture.

L'incidente è quasi sempre compreso nel prezzo del biglietto. Infatti è la formula stessa che lo richiede: tante vetture che corrono alla stessa velocità su una pista così corta, e nonostante tutto, più o meno derivate dalle auto di serie, producono inevitabilmente collisioni, errori di guida, incidenti meccanici, tutti spettacolari all'inverosimile, ma raramente drammatici. Allo stesso modo è assodato che ovunque possa succedere l'incidente, tutto il pubblico lo vede, lo comprende, lo segue, come non accade invece sulle piste europee, dove a volte gli spettatori delle tribune ignorano un incidente avvenuto a poche centinaia di metri. Per l'informazione sul circuito, lo speaker annuncia i programmi più diversi e questo rivela una organizzazione molto avanzata, anche sul piano professionale, cui dovrebbe ispirarsi la vecchia Europa.

Infine la passione, per non dire il fanatismo, che queste corse suscitano nel pubblico deriva senza dubbio anche dalla marca delle vetture che partecipano alla gara: c'è il clan delle Plymouth, il clan delle Ford, il clan delle Chevrolet e ogni vettura che corre sulla pista rappresenta veramente un interesse più tangibile agli occhi del pubblico che ha qui una conoscenza dei mezzi maggiore di quanto non succeda in Europa con le monoposto o con le stesse vetture di Gruppo 2. Per farci meglio comprendere, immaginatevi a Monza, con incontri di ritorno a Silverstone, a Hockenheim o a Montlhéry, per assistere ad una lotta incertissima fra Ford Capri, BMW, Alfa Romeo, Mercedes, Citroen, Renault, FIAT, Lancia, Peugeot, VW, Opel e Simca. Inutile dire che un simile spettacolo farebbe certamente il « pieno ».

La formula NASCAR è ciò e nient'altro, ma su scala americana!

ph. t.