

Il recordman dei 153 G.P.

Pilota, «ambasciatore» GPI,
divo TV, Graham «Baffo» HILL
due volte campione
del mondo non
pensa affatto
ad abban-
donare





A sinistra, l'ambasciatore Hill al lavoro nella sua «ambasciata», cioè la Embassy-Shadow di Formula 1, con cui gareggia quest'anno. Qui sotto, Graham vince con la BRM 1500 il Gran Premio di Germania del 1962. In totale, dopo il Gran Premio d'Inghilterra, Hill ha partecipato a ben 153 Gran Premi iridati

LONDRA - Graham Hill, ormai quarantatreenne, è stanco di sentirsi chiedere: «Quando ti ritiri, Graham?». La risposta in fondo è semplice: non intende rinunciare. Ha i gran premi nel sangue e questa è la sedicesima stagione in cui partecipa al campionato mondiale. Ora, poi, che ha annunciato un patrocinio della durata di tre anni, per un team proprio, è chiaro che non intende che questa sia la sua ultima stagione.

Per il 1973 ha assunto un nuovo ruolo. Non soltanto dirige il proprio team di grand prix, ma si è messo d'accordo con la GPI di Treu, per fungere da «ambasciatore» dell'organizzazione della F.1. E chi, meglio di Graham, potrebbe coprire questa carica? Ha un'attrattiva formidabile per il pubblico, che gli ha procurato «fans» anche al di fuori del mondo delle corse. Appare spesso alla TV inglese, a volte per discutere di argomenti corsaioli, a volte come ospite in qualche show.

Da quando cominciò a gareggiare in F.1, nel 1958, Graham Hill ha corso per Lotus, BRM, Rob Walker e Brabham. Compreso il recente G.P. di Gran Bretagna ha partecipato a 153 grandi premi, un totale record, vincendone quattordici e ottenendo per due volte il titolo, con la BRM nel 1962 e con la Lotus nel 1968. La sua ultima vittoria in un grande premio fu quella a Monaco nel 1969; vinse anche il Daily Express Trophy del 1971, ma nei recenti anni non ha sempre avuto a disposizione vetture realmente competitive. Per il 1973 trattava con molte squadre di F.1 e aveva buone possibilità quando qualcuno gli diede l'idea di fare correre una propria squadra, idea che continua a germogliare nel suo cervello. Come dice, lui: «Perché diavolo non dovrei farlo?»

Nel 1972 aveva ottenuto il patrocinio della Jaegermeister (che produce un amaro che serve anche per chi ha ecceduto nel bere!) che gli permise di fare gareggiare la propria Brabham BT38 di F.2. La corsa di spicco della stagione fu il Gran Premio della Lotteria di Monza, che lo vide vincitore.

Aveva ormai alle spalle la gente necessaria, però ovviamente sarebbe stato indispensabile un patrocinatore per intraprendere l'impresa della F.1.

Piano piano, i pezzi del rompicapo hanno cominciato ad incastrarsi. Durante l'inverno Graham vide Treu, capo della nuova GPI, in occasione di un pranzo con ballo del BRDC e, gli venne offerto di diventare «ambasciatore» per aiutare nella promozione delle gare di F.1. Inoltre la GPI combinò che Graham partecipasse a ogni grande premio europeo. Ma la vettura? Treu ci teneva che Hill pilotasse una Shadow e i due discussero la cosa con Don Nichols quella stessa sera. Nichols accettò sui due piedi.

In gennaio l'accordo era stato firmato. Hill si valse di due meccanici di sua fiducia e di Mickey Gomm, il cui padre, tecnico d'impianti elettrici, ha le officine a Old Woking nel Surrey.

Direttore di squadra è, come si sa, il noto dilettante di corse sport, il ventinovenne Alain de Cadenet.

Viene fatto di dubitare che Graham abbia faticato molto, nel trovare un patrocinatore. Il suo nome è talmente noto in Inghilterra che si può anche pensare che ci fosse addirittura una coda, davanti alla sua nuova casa a Shenley, nell'Hertfordshire. Comunque, il risultato è stato un contratto di tre anni con la Wills, la più grande fabbrica inglese di sigarette. La Shadow, iscritta come Embassy Ford, si unisce dunque alle altre «fumatrici».

Il contratto con la Wills lascia intravedere un team di due vetture per il 1974 e Graham non nega — neppure lo conferma però — di potere in futuro costruire le proprie vetture. Dopo tutto, le può costruire Maurice Gomm e a Hill occorre soltanto un buon progettista. Nel mondo delle corse, oggi così commercialmente orientato, una squadra di due vetture ha senso: le spese di trasporto non aumentano e la seconda vettura può fruttare denaro.

Il ruolo di Graham, come «ambasciatore» della GPI non significa che «Baffo» ha il compito di trattare fra costruttori e organizzatori. «Ovviamente — dice — mi piacerebbe vederli insieme...». Si tratta piuttosto di un'attività di stampa e di PR, infatti Hill assiste alle conferenze stampa e alle interviste televisive.

Naturalmente, la GPI ha un altro asso nella manica. Ha già il permesso della CSI per fare correre F.2, F.5000 e vetture USAC nei grandi premi, se lo desidera, oltre a Hill e al team UOP Shadow (che non sono soci dell'associazione di F.1) e ad altre squadre che potrebbero preferire di correre, anziché «scioperare».

Graham non approva però le liti pubbliche fra costruttori e organizzatori. «Non è affatto un bene per lo sport — dice —. Non si dovrebbero rendere pubbliche certe sottigliezze».

Prosegue dicendo che adesso che i concorrenti si sono organizzati e hanno portato più denaro alle corse, per mezzo di ricchi patrocinatori, sarebbe ora che gli organizzatori si aggiornassero in fatto di idee e di sistemi. Qui entra naturalmente in ballo la GPI, perché la sua creazione, con l'aggiunta di Hill come «ambasciatore», è nata per dare una forma più professionale alla F.1. La GPI vuole più patrocinio e più spettatori. Tutto qui.

Più avanti nell'anno verrà teletrasmesso un documentario in cui si vedrà la stagione 1973 di Hill: le sue corse, le sue attività lontano dalle piste e aspetti della vita familiare. Ha inoltre accettato di essere ospite di dieci shows televisivi di mezz'ora ognuno nell'America del Nord.

Graham Hill — pilota, direttore di corsa, «ambasciatore» grand prix, divo della televisione, padre di famiglia non dà assolutamente l'impressione di volere abbandonare!

Michael Kettlewell



Sopra, a sinistra Graham Hill all'epoca del suo primo titolo mondiale, con la BRM. A destra, eccolo nel suo «regno», Montecarlo, dove ha vinto ben cinque volte. In questa occasione ha una Lotus 49. Sotto, «Baffo» al Ricard, in Francia, nel corso del suo 152. Gran Premio, nel quale si distinse per la «resistenza» a Merzario





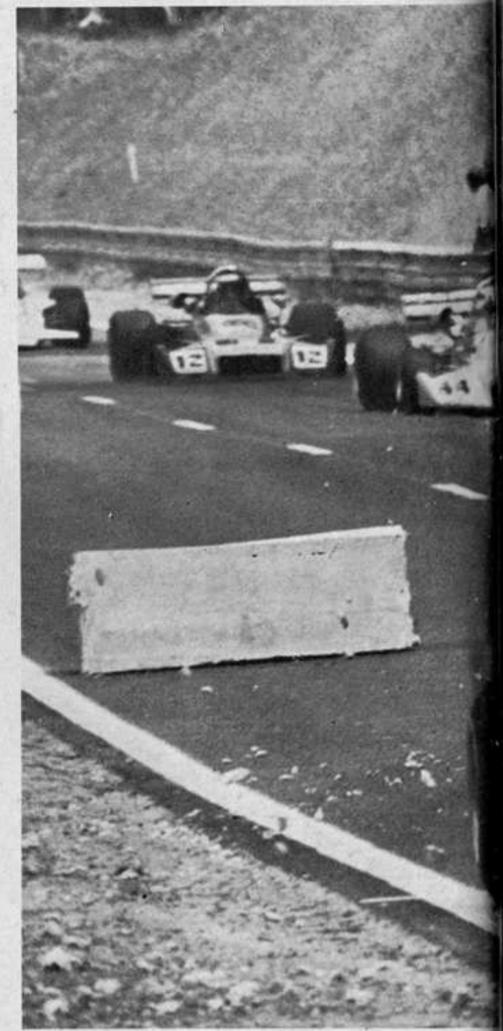
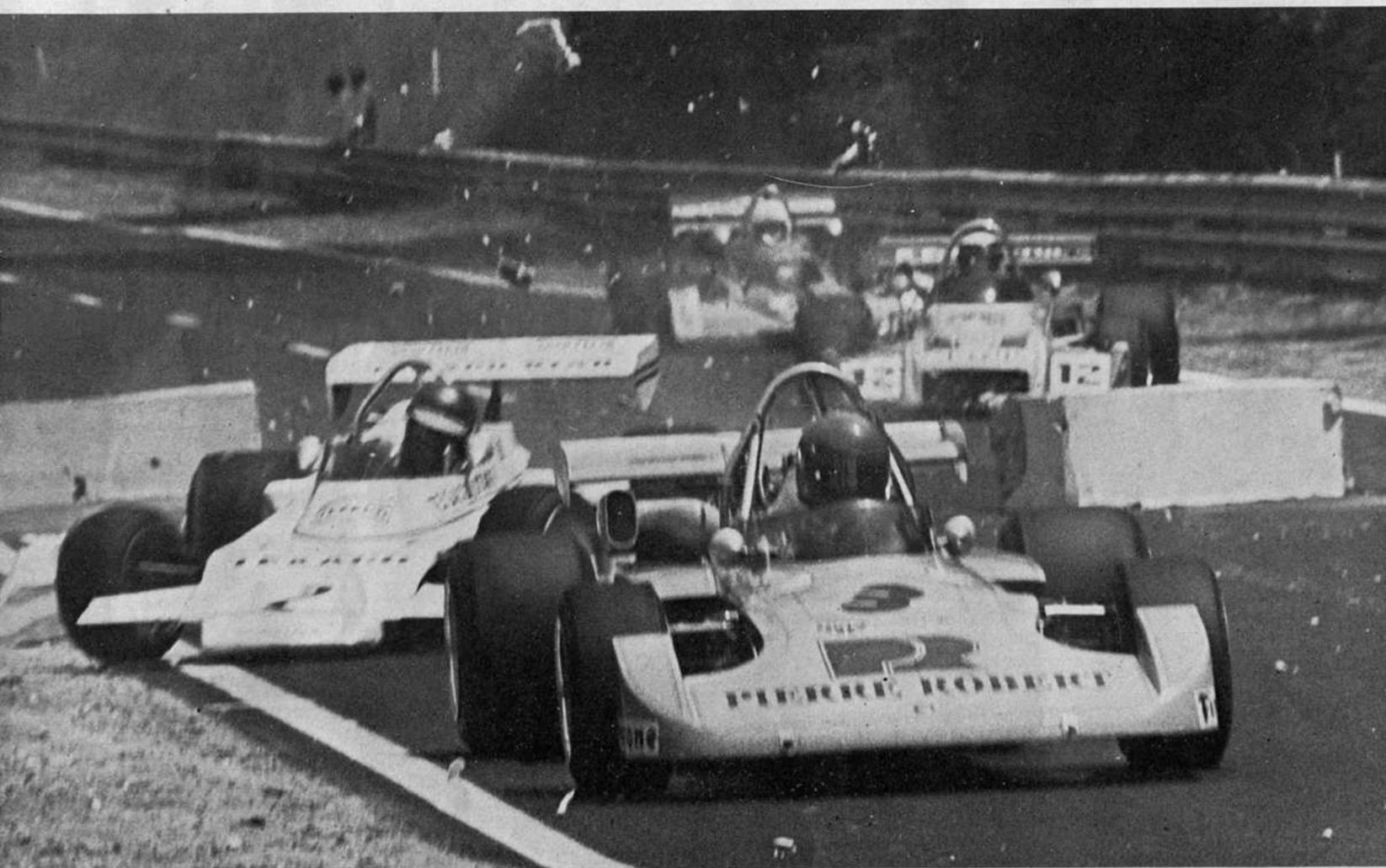
Per tre volte terzo: dalla tragica

giornata di ROUEN

alle urla del team Brambilla ad Hockenheim



BRAMBILLA mi terro



LONDRA - Da quando ho parlato l'ultima volta di F. 2 c'è stato un bel numero di competizioni di questa formula: a Pau, a Kinnekulle, a Hockenheim, poi di nuovo in Francia, a Rouen.

Si è già scritto molto, e lo hanno fatto «giornalisti» assai più eloquenti di me, sulla triste giornata di Rouen, quindi non voglio dire gran che d'altro su Gerry Birrell. Era un mio grande amico, e questo risaliva ai tempi della Formula Ford. Quando qualcuno, ai box mi ha informato durante le prove del sabato pomeriggio, dell'incidente, ho provato soltanto il desiderio di scacciarmi l'accaduto dalla mente. Sono andato dietro ai boxes e ho detto ai meccanici

che volevo una seconda marcia più bassa, per la corsa dell'indomani, e che intanto tornavo all'albergo.

In quel momento sarei stato felice di mettermi subito in macchina per tornare in Inghilterra, ma devo riconoscere che non mi è neppure passato per la mente di non partecipare alla gara. Sentivo semplicemente che volevo concludere al più presto quello che c'era da fare.

In effetti non sono andato subito all'albergo, perché Emerson, dietro richiesta della GPDA, ha indetto una riunione di piloti per discutere dell'accaduto. Quando Gerry ha urtato la barriera Armco, pare che questa fosse staccata perché non era stata fissata in

terra nel modo dovuto. Il punto in cui Gerry aveva forato si trovava alla terza delle tre curve in discesa, che si abbordano a tavoletta, in fondo al rettilineo di partenza e di arrivo: secondo la mia tabella dei rapporti del cambio, con una F. 2 in quel punto si marcia a circa 260 orari, se tutto va bene e se si prendono le curve senza sollevare il piede dall'acceleratore.

Io non ho preso parte attiva alla riunione, anche se trovavo giustissimo che tutti i piloti fossero presenti. Naturalmente la soluzione giusta sarebbe consistita nell'assicurarsi che la barriera fosse sistemata a dovere (Beuttler aveva avuto un analogo incidente, per via della barriera,

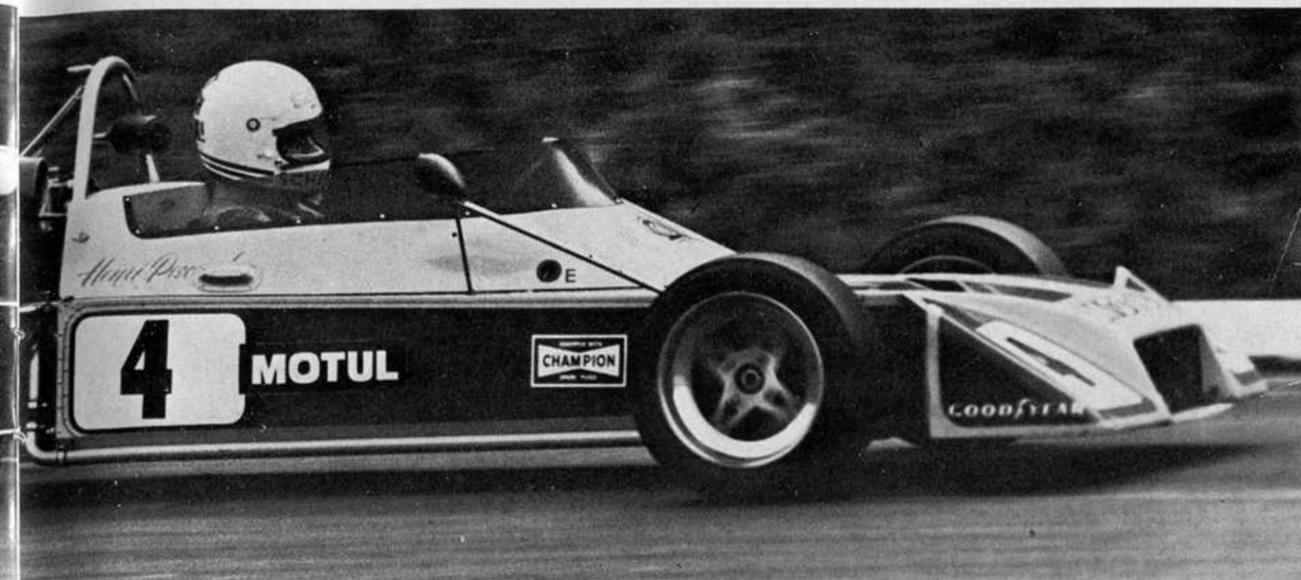
in un altro punto del circuito, incredibilmente fortunato, visto che la sua vettura si era spaccata in due proprio all'altezza delle gambe.

La chicane «chimica»

Alcuni piloti — o per lo meno uno — ritenevano che la gara avrebbe dovuto essere annullata. Ognuno aveva una idea diversa sul da farsi, ma alla conclusione Emerson ha deciso di chiedere agli organizzatori di creare una sorta di chicane prima della curva tripla, in modo da fare rallentare le vetture in quel punto. A suo tempo, gli organizzatori hanno acconsentito, benché in

principio non fossero molto favorevoli.

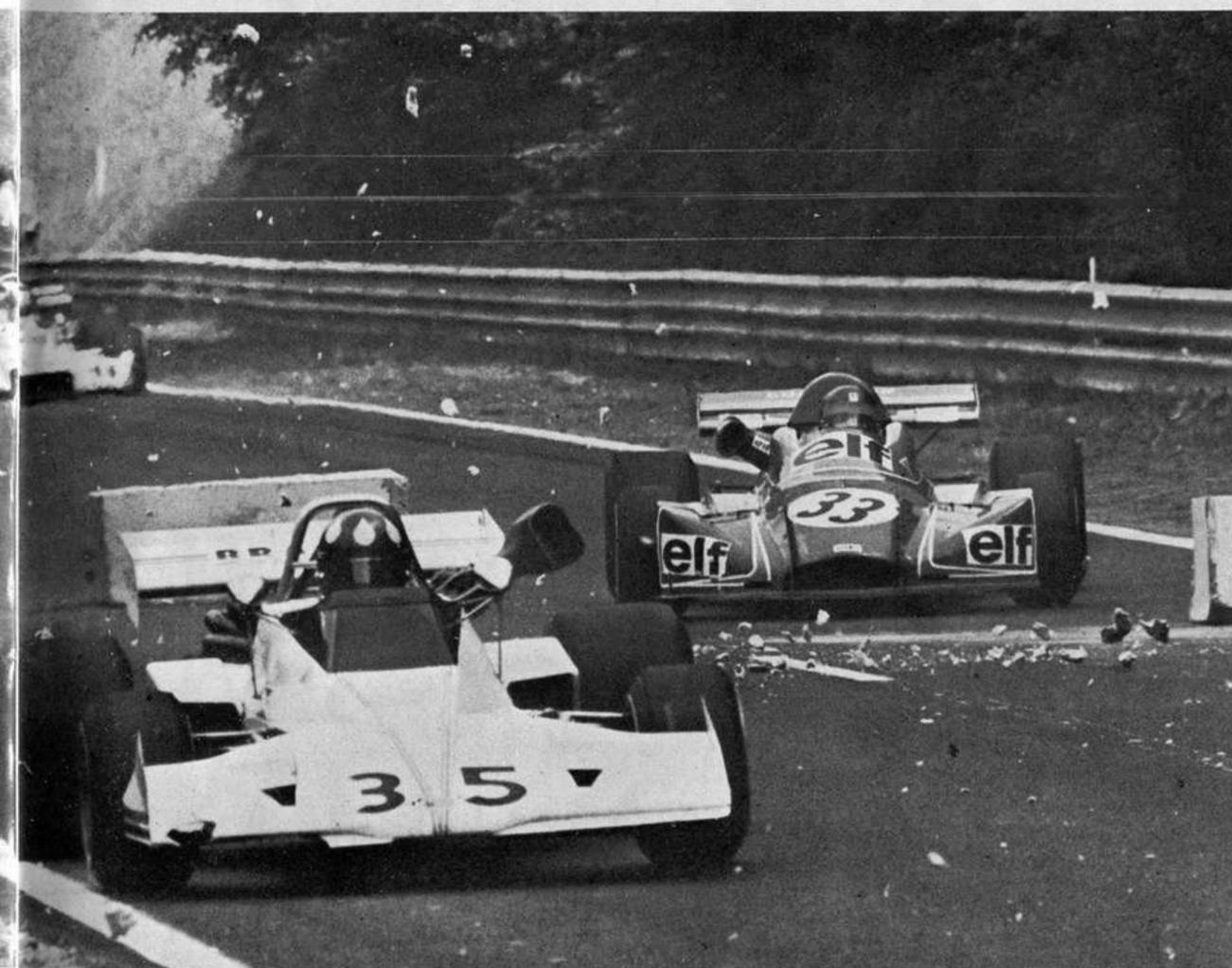
La chicane, che abbiamo tutti messo alla prova durante una sessione extra, la domenica mattina, richiedeva la seconda marcia e contrariamente a quanto dicevano i suoi detrattori, ha effettivamente fatto rallentare la velocità in modo notevole. Ora abbordavo l'ultima delle tre curve più o meno a 212, cioè a una media inferiore di circa 40 orari. Può sembrare comunque una velocità elevata, nell'eventualità che qualcosa si rompa o che un pneumatico si fori, ma a quella media si hanno probabilità assai migliori di rimettere in traiettoria una vettura che stia slit-



A sinistra, Tim Schenken alla guida della Rondel-Motul a Rouen, nella corsa di Formula 2 che ha visto la tragica scomparsa, nelle prove, del suo grande amico Gerry Birrell. In gara, poi, Tim è giunto terzo preceduto dall'imprendibile Jarier e da Mass

Prizza

Nella pagina a sinistra, un po' di caos alla chicane artificiale posta a Rouen per limitare la velocità nella curva che ha ucciso Birrell. E' la Texaco Star di Peterson in difficoltà. Sotto, passa Wilson Fittipaldi, mentre Depailler approfitta dell'assenza di una « fetta » di variante



tando, di quanto si potrebbe fare a 255 orari.

Tralasciando per il momento gli aspetti della pura sicurezza, cioè non parlando del fatto che il guard-rail sia montato bene o male, lasciatemi dire che secondo me quello di Rouen è un circuito fantastico. Quelle curve veloci sono difficili ed esigono molto dal pilota, ma se si affrontano nel modo giusto, e si superano a oltre 240 senza sollevare il piede, se ne ricava grande soddisfazione. Il circuito ha dovuto essere accorciato perché adesso è attraversato da un'autostrada (in gran parte si snoda su strade pubbliche), ma il nuovo anello è ben congegnato, con un paio di diffi-

cili curve da prendere in terza e una da prendere in quarta.

BMW troppo forti

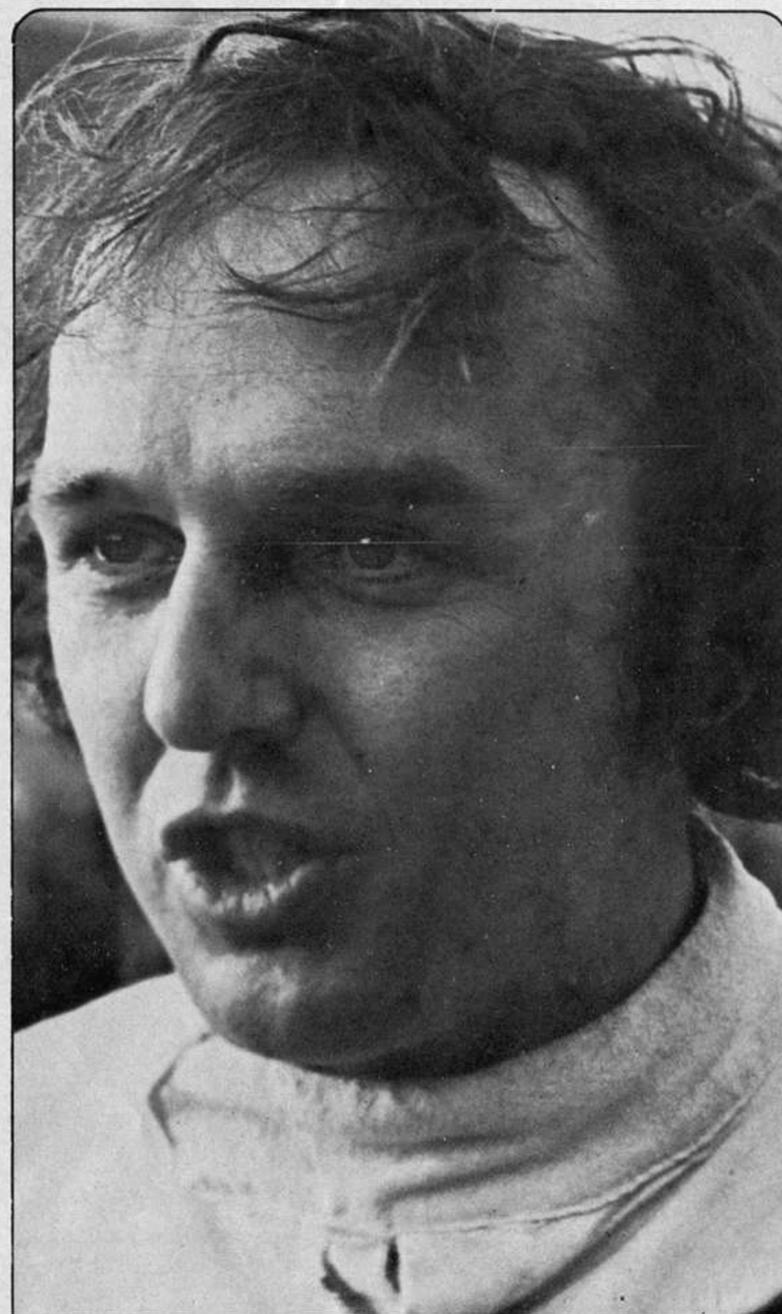
Purtroppo i motori sui quali il team Rondel di F. 2 aveva riposto le sue speranze — i Cosworth FVD di due litri — non sono ancora stati omologati per via di una questione di regolamenti, anche se quando leggerete questo pezzo la questione dovrebbe essere ormai stata risolta. Per questo motivo abbiamo utilizzato BDG col basamento in ghisa, di due litri scarsi, meno potenti di quelli degli avversari. La situazione dei motori di F. 2 presenta ancora il solito

aspetto, cioè i BMW, con cui sono equipaggiate le STP March, regnano indisturbati, soprattutto avendo una banda di utilizzazione più larga. I BMW non ufficiali, cioè quelli delle March di Beuttler e di Vandervell, per esempio, e i BDA Brian Hart di due litri delle Surtees, paiono in condizioni più o meno di parità, ma i BMW Schnitzer (come quello usato da Brambilla) non sono gran che, direi più o meno uguali ai nostri BDG in ghisa.

La corsa di Rouen si è svolta in due manches e una finale: il mio motorino di avvia-

Tim Schenken

CONTINUA A PAGINA 60



GERRY BIRRELL (1945-1973)

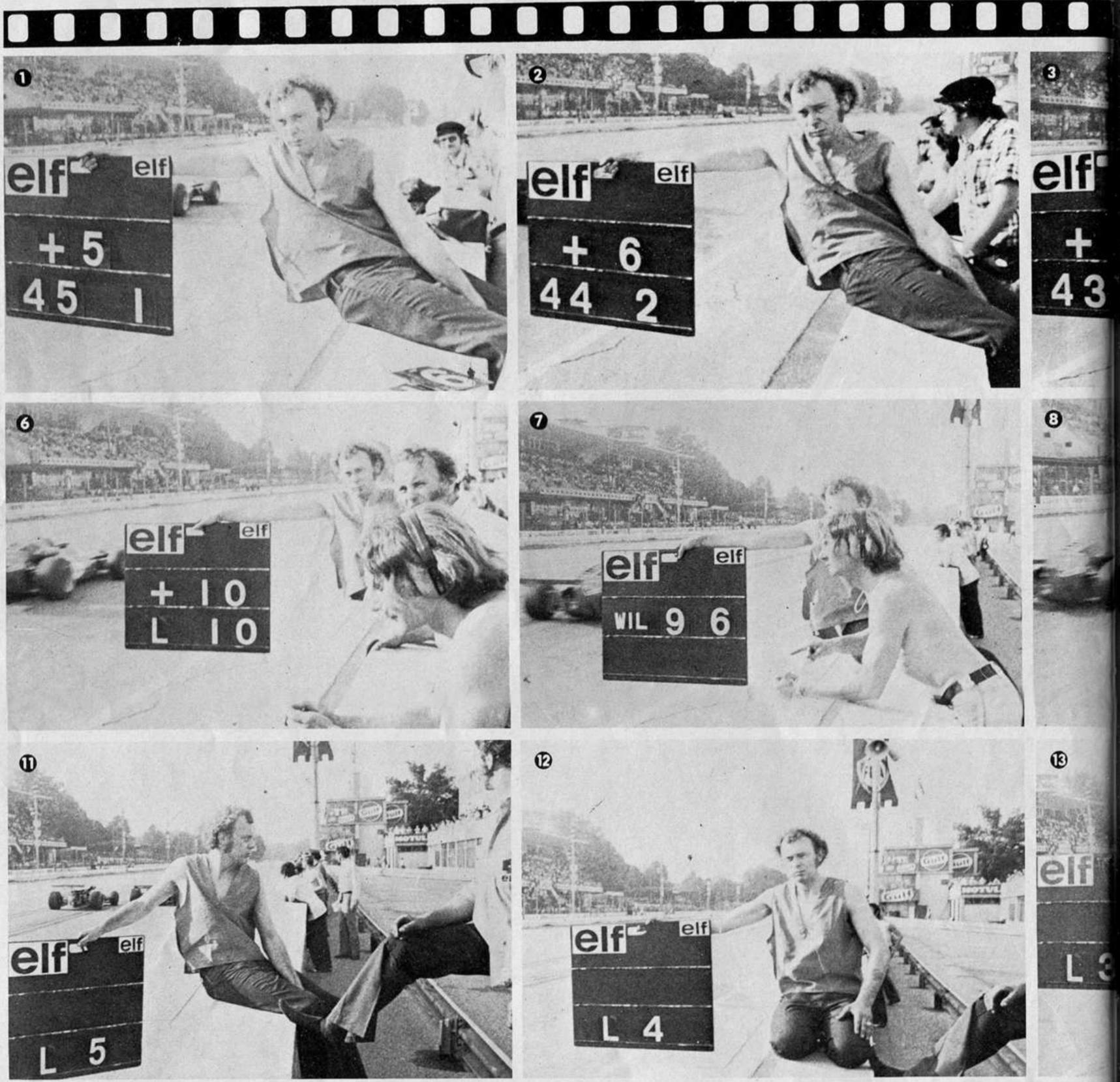
La curva dei « sei fratelli » di Rouen è stata fatale a Gerry Birrell, scozzese, 28 anni. Ma forse, più che la curva e la velocità con cui si affronta, gli è stato fatale, come a Giovannino Salvati, un guard-rail posto con imperizia, assolutamente inadatto a sopportare l'urto di una vettura. Sbandando per l'afflosciamento di un pneumatico, la Chevron di Birrell ha centrato la barriera ad una velocità di oltre 200 kmh, i paletti non hanno tenuto e la barriera ha ceduto. Birrell è praticamente morto al momento dell'impatto, violentissimo

① Siamo al quinto giro e Depailler ha recuperato cinque degli undici secondi che lo separavano da Williamson al termine della prima manche. Il tempo di 1'45"1 viene subdolamente segnalato nel senso di « Guarda, che puoi fare meglio ». ② Girando in 1'44"2, Patrick dimostra di aver inteso, tant'è vero che i secondi struciolati dal vantaggio di Williamson sono diventati sei, al sesto giro. ③ Il segnalatore mantiene la sua faccia da poker, ma dovete vederlo mentre affiggeva beato i sette secondi guadagnati e il nuovo tempo ottenuto dal pilota al settimo giro. ④ All'ottavo passaggio, Depailler ha praticamente raggiunto Williamson precedendolo attualmente di undici secondi. Niente male, per un motore spompato, anche il tempo di 1'42"2 realizzato dal francese, mentre l'indubbio interesse della corsa traspare anche dalle espressioni del clan. ⑤ Ah ah, che sta succedendo? ⑥ Eccoci a metà gara ed ecco come si dimostra che un giro è sufficiente per cambiare faccia. La doccia fredda viene dal fatto che Williamson si è avvicinato di un secondo, il che viene sadicamente sottolineato dalla mancata comunicazione del tempo. In compenso, si avvisa chi ha orecchie per intendere che mancano ancora 10 giri. ⑦ Tanto per far sapere a chiunque il nome di chi insegue — adesso a 9"6 — si comunica che si tratta proprio di compare Williamson. Capito, Patrick? ⑧ Però è dura, fare il corridore. Immaginatevi un po' voi, di essere seduto su una lamiera e mettercela tutta, solo per trovarvi davanti alla perfida segnalazione che non solo il vostro inseguitore vi ha rosicchiato altri otto decimi, ma che (se non lo sai...) lo svantaggio reale è di tre secondi. ⑩ Vista la mancanza di reazioni, al box si decide che è inutile affannarsi e dalla lavagna scompaiono tutte le segnalazioni esclusa quella dei giri mancanti alla fine. ⑨ Dall'eccitazione si passa alla noia... ⑪ ... e perfino alla conversazione con gli amici, nonostante il fatto che il distacco si mantiene sugli undici secondi, visto che le macchine continuano a transitare appaiate. ⑫ Forse, cambiando posizione, si riesce ad evitare di addormentarsi. ⑬ Ah, già: si possono far passare questi ultimi minuti riordinando la busta del tabellone. Ti lascio sul muretto solo quelli che ti servono. ⑭ Uffa, che barba arrivare secondi... ⑮ Dai sbrigati, Patrick, che andiamo a casa.

LOTTERIA F.2

Fotoromanzo di un G.P. da 150 milioni

Questa sequenza, che si riferisce alla seconda manche del G.P. Lotteria '73, mostra l'andamento reale dei distacchi visti dal box mentre Depailler e Williamson si divertivano a palleggiare 150 milioni fra i biglietti loro abbinati. Il « film » della corsa visto da questa posizione risulta piuttosto eloquente nelle espressioni degli addetti alla segnalazione e nei « testi » escogitati per indurre il destinatario a darci dentro



CONTINUAZ. DA PAGINA 57
mento si è bloccato sullo schieramento, nella mia manche, per cui sono partito per ultimo, dopo essere stato spinto. Ho però superato il gruppo, piazzandomi secondo, ma non posso trarne molto vanto perché quasi tutti avevano problemi di qualche genere. Molti piloti hanno urtato i blocchi di plastica che formavano la chicane e alcuni ci passavano spudoratamente dritti in mezzo!

Grazie Wilson

Mentre aspettavamo il via

per la finale, con pneumatici da asciutto, un breve acquazzone ha bagnato la parte posteriore del circuito, lasciando tratti incredibilmente scivolosi. Parte della forcella ha il fondo in grossi ciottoli — è un tratto di strada pubblica — e l'unico modo per affrontarli senza disastri, consisteva nel coprire il tratto schiacciando il pedale della frizione, praticamente in folle, ridando potenza appena tornati sull'asfalto. In effetti al primo giro io sono arrivato alla forcella in terza posizione, dietro alla March-BMW di Jarier e alla Brabham di Wilson Fittipaldi. Wilson l'ha gen-

tilmente presa larga e mi ha lasciato così occupare il secondo posto.

Jarier è filato via in distanza, mentre Fittipaldi (lo vedevo nel mio specchietto retrovisore) rallentava piano piano. Circa a metà gara ho visto evidenti segni lasciati da una vettura che aveva slittato alla chicane, poi una macchina che si « dimenava » per uscire dal fossato, avvolta in una nuvola di polvere. Mi sono reso conto che si trattava di Jarier, ma era chiaro che il suo testa-coda non aveva danneggiato la vettura, infatti è ripartito e non sono riuscito a stare al ritmo del suo BMW.

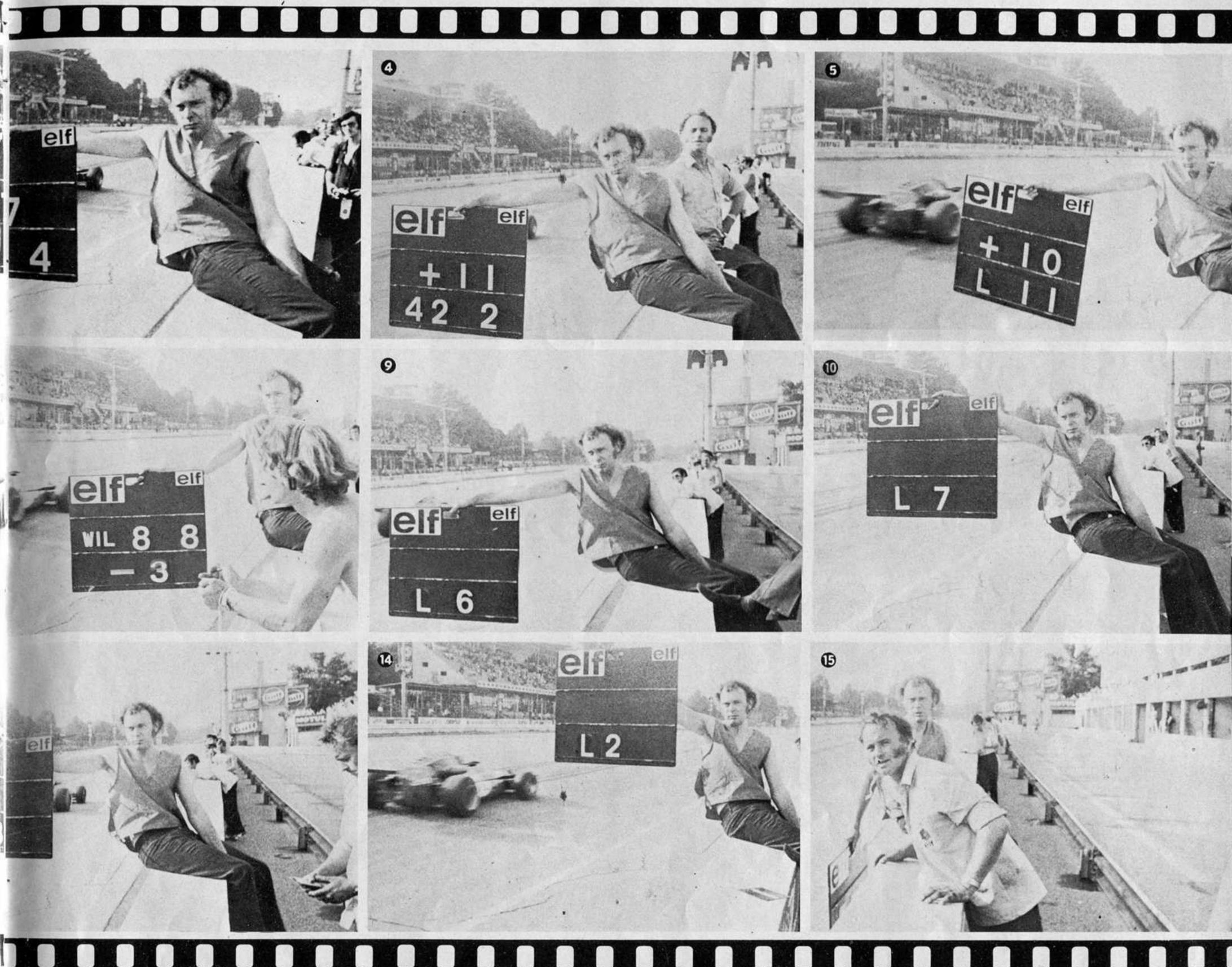
Il terzo, Mass, mi si avvicinava sempre più, poi si è affiancato mentre acceleravamo per uscire dalla forcella e la Surtees-Hart si è subito staccata. Verso la fine della corsa, però, il suo alettone posteriore ha cominciato a piegarsi, così ho di nuovo raggiunto Mass, che alla fine mi ha però preceduto di 1"4.

Coerente al 3. posto

Il mio terzo posto a Rouen è stato coerente con il terzo a Kinnekulle (lavoro duro, su quel piccolo tortuosissimo circuito tutto curve e 48" a

giro, oltre al fatto che avevo problemi di trazione) e con il terzo di Pau, dietro a Cévert e a Jarier. Cévert pilotava una delle Coombs-Elf costruite dall'Alpine.

Quanto a quella di Hockenheim, è una corsa che preferisco dimenticare. La gara si svolgeva in due manche e sul lungo, veloce tratto posteriore, la nostra mancanza di potenza si metteva veramente in luce. Il cronometro a mano dimostrava che nelle parti tortuose dello stadio eravamo fra i più veloci, eppure il mio miglior tempo sul giro in prova era stato di 3" più alto di quasi tutti gli altri, un grosso



marginare per la F. 2 di questi tempi.

Tino il mastino

La prima manche per me è durata soltanto quattro giri. Tallonavo Tino Brambilla, per strappargli la sesta posizione, e Brambilla è un pilota che mi terrorizza comunque, sempre. Aveva abbordato la prima chicane in modo leggermente sbagliato e io usufruivo di una forte scia, per cui mi è riuscito di fare uno scatto per tentare di superarlo. Mentre gli ero addirit-

tura affiancato, filando sul lungo rettilineo a tutto gas, lui ha però deciso di rendermi la vita dura e ha virato a destra, costringendomi a finire sull'erba... a circa 240-255 era piena di erba e di detriti orari.

E' stato un brutto momento, ma per fortuna sono tornato in pista, anche se la presa d'aria della mia vettura e la temperatura dell'acqua era salita alle stelle, quando sono arrivato al box. Chiuso, finito.

A nessuno piace correre sull'erba a quella velocità, infatti mi ero preso una paura del diavolo ed ero furioso co-

me una iena. Sono andato a parlare a Brambilla della questione, dopo la gara, e mi sono sentito accogliere con urla in italiano da tutto il team Brambilla e compagni. Che si può fare, in casi simili? Ho lasciato perdere.

Anche la multa!

La seconda manche non è andata meglio. C'è stata una partenza mobile, e io mi trovavo in fondo, ansioso di rimediare alla mia brutta posizione sullo schieramento. Mentre le vetture in mezzo al

gruppo cominciavano ad accelerare, con tutti noi, dietro, che facevamo altrettanto, quelli della prima fila non avevano ancora preso il ritmo, sicché d'un tratto tutti si sono messi a frenare e io mi sono trovato contro la ruota posteriore della vettura che mi precedeva. A tutto questo si aggiunge che la polvere di cemento che era stata sparsa sull'olio, rimasto in pista nella prima manche, aveva bloccato mezza aperta la farfalla della mia macchina, per cui non mi sono potuto fermare in tempo e ho sbatocchiato il mio radiatore contro la ruota posteriore della vettura di

Ikuzawa. Com'è facile immaginare, ormai mi sentivo veramente frustrato. Ho dunque chiesto scusa a Ron Dennis, a Richie Bray e al mio meccanico Clive, sono balzato sulla mia macchina personale e via, verso casa, senza altre complicazioni. Soltanto dopo ho saputo che i commissari avevano concluso, nella loro saggezza, che avevo cercato di fare una partenza azzardata, multandomi di cento sterline per guida pericolosa, che il povero Ron Dennis ha dovuto «sputare» in mia assenza! Bene, bene, giù altre parole oscure in australiano...

t. s.

Non ti avverte
soltanto se vuol mettersi
ruote in su

Il maggiolone tutto rally

Era inevitabile che prima o poi, dopo avere invaso le strade di tutto il mondo, i maggioloni entrassero nel mondo delle corse, l'unico, sembrava, in cui non avrebbero mai potuto mettere piede.

Invece, da tre anni a questa parte, non c'è rally che si rispetti che non conti alla partenza sulla partecipazione di qualcuna di queste vetture dal muso «aquilino». La maggioranza delle quali nei colori nero-argento della Scuderia Salisburgo che è stata la prima a tentare il salto in campo agonistico con qualche risultato di rilievo.

Il successo è stato sin dall'inizio entusiasmante: i maggioloni erano (e sono tuttora) sulla bocca di tutti; sulle strade sterrate, in quei greppi in cui di solito non transita mai anima viva, anche l'indigeno, forzato spettatore, riusciva nettamente a distinguerli da tutta la massa delle vetture in campo. E ci rideva sopra, senza timore di passare da incompetente.

Già, perché sin dall'inizio i maggioloni hanno fatto sorridere tutti e sono diventati subito simpatici; ed alla fine ogni loro tempo faceva sempre scalpore.

Poi ci si accorse che andavano oltretutto anche forte, ma questo non era poi molto importante, anzi quasi infastidiva, quest'idea che un po' modificava l'immagine di questa macchina che sembrava correre decisamente contro natura. Ma dietro la Scuderia Salisburgo c'era (e c'è tuttora) un tecnico di nome Strasser, un direttore sportivo veramente con i fiocchi, che aveva al proposito idee molto chiare e voleva arrivare molto in alto proprio con questi maggioloni. Pochi cavalli nel motore ma tutti ben utilizzati, pochi meccanici ma tutti mol-

to decisi e molto bravi, pochi abbinamenti ma tutti con gli accessoristi migliori, pochi ordini ma tutti ben precisi. E su questi intendimenti ha imbastito una squadra (pubblicitariamente fortissima) che grazie prima all'apporto di soli piloti austriaci, poi, dal '73, con i migliori specialisti europei liberi da impegni, è arrivata nello scorso settembre ad un soffio dal cogliere un successo strepitoso in una gara del mondiale (all'Alpenhart) e quest'anno si è assicurata la sua prima prova titolata per l'Europeo conduttori aggiudicandosi il durissimo Rally dell'Elba grazie alla coppia Warmbold-Haggbom. Proprio all'Elba, il giorno prima della partenza, abbiamo avuto l'occasione di provare guidandola e facendoci guidare da Trombotto, una di queste Volkswagen sul percorso del Colle Reciso, uno dei tratti più duri che caratterizzano da sempre la corsa elbana.

Dicevamo di Trombotto, il pilota piemontese per l'occasione ingaggiato dalla scuderia Salisburgo, ci ha guidato da buon Cicerone e ci ha aiutati a ben comprendere quali sono i veri pregi ed i pochi difetti di questa vettura decisamente sorprendente. Tanto per incominciare la potenza: 125 cavalli sono pochi, sempre, ma la coppia bassissima dà al motore un'elasticità davvero incredibile che consente al pilota recuperi in tutte le situazioni permettendogli di arrivare anche piuttosto «lungo» nelle curve prendendosi poi il lusso di staccare il piede dall'acceleratore, buttare l'occhio in qua e in là per rendersi conto di come stanno le cose in realtà, e quindi di rischiacciare a fondo ripren-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 67

AUTO
SPRINT
meze
prova SPRINT



In alto, il VW « maggiolone » nel corso della nostra prova sulle strade elbane.

La vettura era quella dell'equipaggio Zanchetti-Trombotto, che vediamo nella foto a destra accudire alla loro vettura prima della gara

Il maggiolone tutto rally

CONTINUAZ. DA PAG. 65

dendo subito il ritmo precedente.

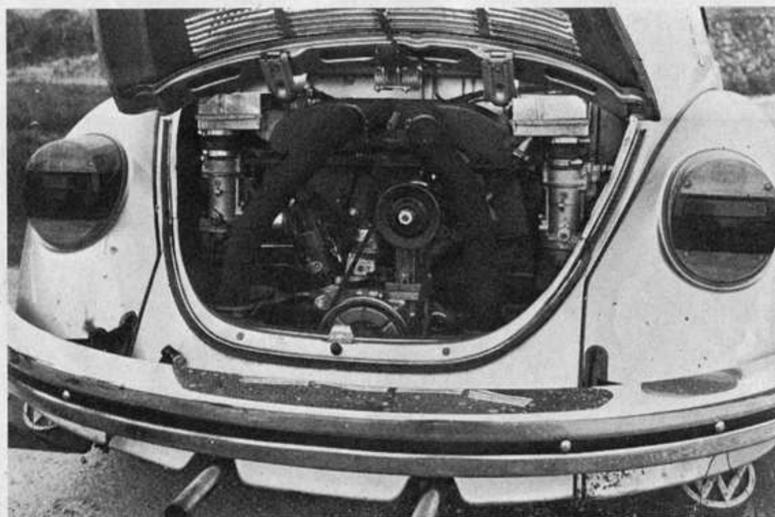
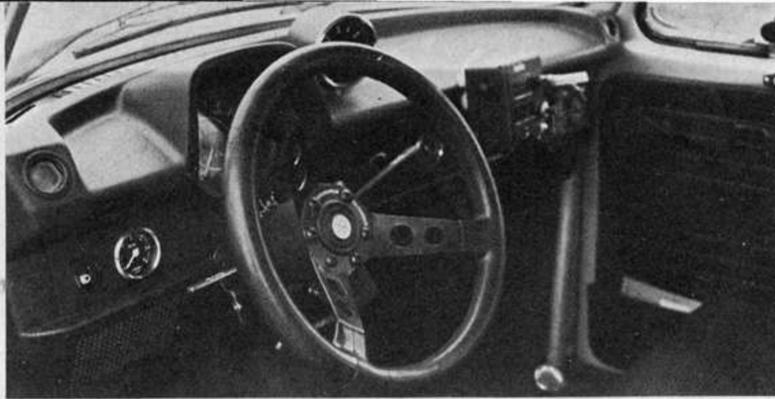
Nella realtà questo è davvero molto comodo perché i rallies, è risaputo, non si svolgono (in genere bisogna dire adesso) su pista e quindi le condizioni del fondo stradale variano continuamente tanto che al momento del passaggio la conformazione del terreno può essere ben diversa (sassi, buche, rotaie scavate nella terra) da quella sempre trovata durante le ricognizioni.

Ciononostante, l'impressione che si ha al volante (meno al fianco di Trombotto) è che la vettura sia piantata per terra e non nel senso della stabilità (di cui parleremo poi) ma in quello della velocità. Guidandola sembra infatti di condurre una normale vettura da turismo di media potenza con cui ci si potrebbe tranquillamente

potrebbe venire ovviato abbassando molto la scocca e montando magari ruote da 13" anziché da 15", ma alla fin fine non si guadagnerebbe molto in tenuta.

L'abitacolo è molto accogliente con due sedili Recaro perfettamente avvolgenti che mettono a proprio agio nonostante la posizione di guida sia forzatamente rannicchiata attorno al volante, e il cambio a cinque marce (omologato per le vetture G. 2) contribuisce molto ad accrescere la già decantata elasticità del propulsore, mentre i freni (a disco davanti ed a tamburo dietro, ma del tipo più grande montato di serie sui modelli 1600) a caldo denunciano una certa insufficienza.

In complesso può ritenersi una vettura abbastanza adatta per i rallies « all'italiana » specialmente per le sue doti di robustezza che richiedono



In alto, l'interno del « maggiolone » gruppo 2 incattivito da volante speciale, twinmaster, contagiri manometro olio, sedili speciali. Sopra, il motore da 125 CV alimentato da due carburatori Weber doppio corpo verticali da 46 mm

L'identi-kit del « maggiolone » da rally

Modello: 1302-1303 LS - **Cilindrata:** 1584 cc - **Potenza:** 124-128 CV a 6000 g/m - **Rapporto di compressione:** 9,1:1 - **Coppia massima:** 16 kmg a 4300 g/m - **Peso:** 940 kg - **Carburatori:** 2 Weber doppio corpo 46 JDA243 - **Cambio:** omologato a cinque marce tipo Porsche - **Cerchi:** canale da 5-1/2" - **Pneumatici:** Pirelli 165x15 - **Ammortizzatori:** Bilstein - **Freni:** anteriori a disco, posteriori a tamburo tipo VW 1600 - **Lubrificazione:** a carter secco.



mente portare a spasso la famiglia la domenica.

Questo fatto condiziona anche l'impressione che se ne ricava in curva dove la buonissima tenuta di strada sembra derivare dalla relativa poca velocità, mentre al contrario è il frutto dei sapienti lavori all'assetto che i meccanici austriaci hanno perfezionato in oltre due anni di gare. Il sovrasterzo è in complesso abbastanza contenuto e soprattutto la macchina non scappa mai all'improvviso dalle mani, sempre preannunciando per tempo le sue intenzioni, salvo forse la sua (naturale) predisposizione a mettersi all'improvviso gambe all'aria che deriva dalla concezione piuttosto antiquata del complesso delle sospensioni aggiunta alla troppa altezza del baricentro rispetto al passo decisamente molto stretto. Il problema (ma solo in par-

quindi una manutenzione relativamente limitata.

Al proposito sappiamo che alcuni piloti si sono fatti avanti con Strasser per averne una la prossima stagione, ma sappiamo anche che sarà molto difficile che possano venire accontentati in quanto (specialmente in Austria) le richieste sono molte e le vetture disponibili poche. Oltretutto il reparto corse lavora soltanto (per la preparazione di vetture ex-novo) nei mesi di novembre e dicembre, in stagione morta quindi, restando disponibile durante l'anno solo per le normali manutenzioni alle vetture della scuderia o dei clienti più seguiti.

Il costo comunque, nel caso che riuscite ad entrare nella lista di quelli che vengono accontentati, si aggira sui 4 milioni di lire (compreso quindi l'acquisto della vettura nuova).

C. C.

Sopra, il VW da corsa fa sensazione, attorniato da un gruppo di giovanissimi tifosi di ritorno da scuola. Sotto, Zanchetti e Trombotto assieme alla loro Volkswagen all'inizio della strada del Colle Reciso, una « classica » dell'Elba



Le prossime gare dei « maggioloni » ufficiali

IN ITALIA:

Rally di S. Martino di Castrozza, 30 agosto - 1 settembre. Almeno una vettura per Fischer o Grunsteidl essendo questo rally valido per il campionato austriaco.

ALL'ESTERO:

Osterreichische Alpenfahrt, 12-16 settembre. Almeno cinque vetture con piloti ancora da decidere, ma quasi certamente con Kallstrom e Fall.

ALFONSO FERRARI, un meccanico ora ottantenne, era la seconda guida del «Drake», negli anni ruggenti: qui rivive l'epopea di una Modena già tutta motori



«Quella volta Ferrari pianse»



Sopra al titolo, Alfonso Ferrari oggi. Qui sopra, assieme ad Enzo Ferrari su Alfa Romeo al circuito di Alessandria, vincitori due anni di fila



Alfonso Ferrari aveva chiamato Tazio il proprio figlio. Ecco insieme al mantovano, che fu grande amico del meccanico



Durante una prova, nel 1923, Alfonso Ferrari sta cambiando una ruota all'Alfa 30/40. Lo assiste Enzo Ferrari, in piedi sulla sinistra

Alfonso Ferrari, classe 1893, cinque anni più di Enzo Ferrari del quale fu il primo meccanico e anche seconda guida. I suoi ricordi di quegli anni lontani sono tanti e spesso si sovrappongono. E' uno degli esponenti ancora viventi dell'automobilismo modenese dal primo dopoguerra alla costituzione della scuderia Ferrari nel 1930.

«Iniziai con Guido Corni — argomenta subito il popolare "Alfonsi" — che era un appassionato, ma anche un gentiluomo dell'auto sportiva...».

— Possiamo parlare degli anni dal '13-14?

«Era ancora prima della guerra. Poi andai soldato e fui assegnato a un battaglione di specialisti dell'aviazione a Torino e qui conobbi Massimino che stava progettando motori di aerei.»

— Praticamente dall'aviazione ci sono stati datumi per le costruzioni dei motori di auto speciali.

«Indubbiamente molto dobbiamo all'aeronautica... poi ritornai a Modena e rientrai nella officina di Guido Corni (che divenne, poi, Governatore della Somalia); facevamo dei carburatori.»

— Come conobbe Enzo Ferrari?

«Aveva una officina in via Jacopo Barozzi con la rappresentanza dell'Alfa Romeo. Mi ricordo del padre di Ferrari, persona molto ingegnosa. Da via Jacopo Barozzi, Ferrari passò al garage Gatti al Ponte della Pradella, dove poi venne Orsi. E qui iniziò la sua attività di pilota, (credo fossimo nel '19) partecipando alla Parma-Berceto, arrivando quarto di categoria. Poi la Targa Florio.»

— Lei era meccanico e seconda guida di Enzo Ferrari, quale è il suo giudizio su Ferrari pilota?

«Un conoscitore della macchina, un ottimo corridore, spingeva molto in salita... un po' meno in discesa.»

— Lei ha mai preso il volante durante le gare in coppia con Enzo Ferrari?

«Mai, perché era forte e resistente; si metteva alla guida e non la lasciava per nessuna ragione. Aspirava, sempre fortemente, al successo...mi ricordo che al Mugello, costretto al ritiro da un guasto irreparabile alla RL Alfa, si mise a piangere; vinse — mi pare — Nazzaro. Ma quello che mi è

rimasto maggiormente impresso è stato il successo che Ferrari, al quale ero a fianco, ottenne per due anni consecutivi al Circuito di Alessandria. Ho presenti i suoi successi a Pescara con la RL, al Savio, nella Coppa Acerbo. Faceva parte della squadra Alfa con Ascari, Sivocci, Campari, Wagner. Anch'io poi ho svolto attività come pilota; come vede porto i segni di una ferita; le mie macchine sono state le Alfa e basta... In preparazione a una Mille Miglia con la 1750 Alfa di Corelli, nei pressi di Cremona, nel tentativo di superare una inglese MG uscimmo in curva. Era notte, pioveva, nei tratti più pericolosi facevano luce con le fiaccole. La M.G. andò a ...erba, i fiaccolai accorsero per soccorrere i due piloti e noi restammo al buio; vedemmo una striscia bianca, ci sembrò la strada, era invece una casa sulla quale andammo a sbattere. Ci trovammo all'ospedale. Mormorai a Corelli: se possiamo parlare vuol dire che le ferite non sono gravi. Enzo Ferrari vinse anche le volte il Circuito di Modena che si svolgeva su un percorso Via Emilia-Via Vignolesse collegate dalla Scartazza e dalla Via Valdrighi.

«Quante amicizie ho avuto in quegli anni! Nuovolari, ad esempio, che resta un mito. Battezzai mio figlio col nome Tazio. Mi dedicai a un'attività in proprio con una officina in Via Poletti. Ho avuto modo di assistere anche il marchese Lotario Rangoni, che aveva una delle due «Ferrari 815»; L'unica, credo, che sia rimasta l'ho avuta io in officina ed è stata venduta per duecentomila lire...»

— A proposito, Alfonso, andiamo a vedere questa prima costruzione di Enzo Ferrari?

«E perché no?»

Con l'amico Guglielmo Zoboli, studioso e appassionato di meccanica auto-moto (centauro con Gianni Leoni ed altri negli anni trenta) e col nostro fotografo Giorgi, ci siamo subito recati a San Martino in Rio dove nel Museo ormai famoso si può vedere la 815. Abbiamo voluto seguire Alfonso Ferrari in questo incontro, dopo tanti anni, con una macchina storica, progettata da Alberto Massimino (che doveva pure venire con noi per un accertamento definitivo sulla identità della macchina).

«E' proprio la 815! — ha gridato Alfonso Ferrari — nulla cambiato, tutto originale. E' quella del marchese Lotario Rangoni; mi pare che il parabrise fosse unico, mentre questo è duplice... mi pare... sì, le ruote sono le stesse; ecco il motore derivato dall'accoppiamento di due 1100, una macchina che faceva i 180 orari...»

Alfonso Ferrari sale al volante con certa commozione, rivive quegli anni; ma quando vede una magnifica Alfa 1750, allora i suoi occhi luccicano.

«Beh, questo è stato il mio primo e unico amore; io però, non avevo il motore sovralimentato, questo ha il turbo ma praticamente è la stessa...»

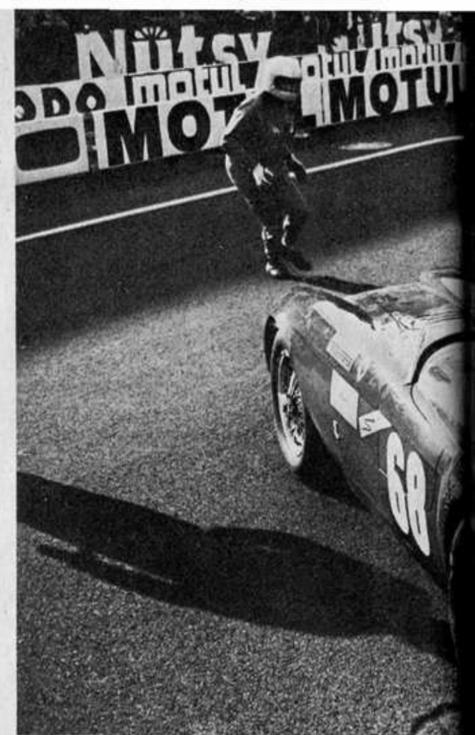
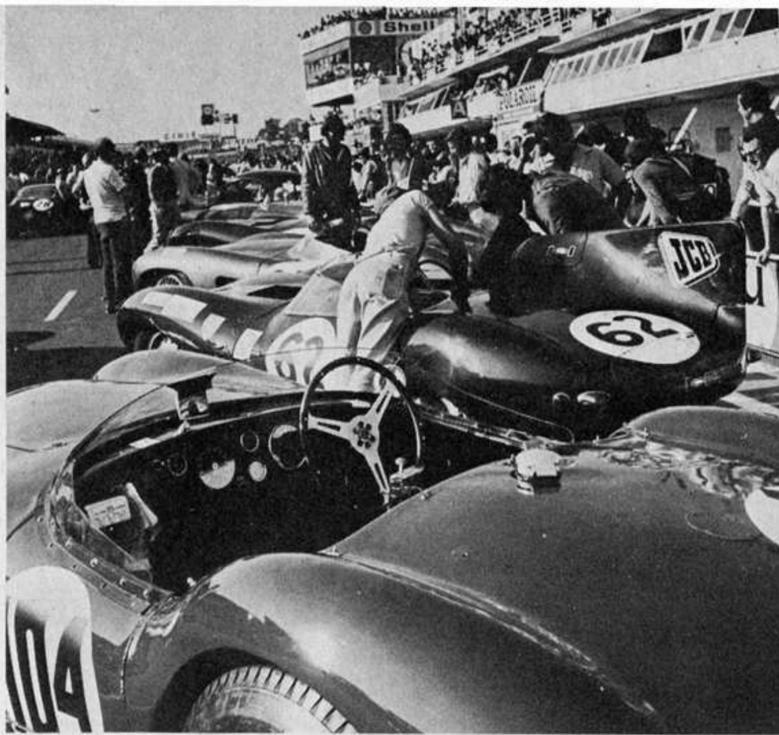
Alfonso Ferrari, che aveva portato da casa il berretto a quadretti («E' inglese — ci dice — ne avevo acquistati due, per usarli in corsa, però lo mettevo con la visiera di dietro e gli occhiali»), si mette al volante, regola il faro di fianco alla guida (a destra) che fa anche da retrovisore, sembra pronto per il via. Si sistema il berretto alla Campari e poi, in mancanza degli occhiali da corsa, estrae quelli da vista e li mette sulla fronte; Alfonso Ferrari rivive, in pieno, l'epopea di quegli anni, quando i modenesi vincevano la Coppa delle Alpi e si affermavano nel miglio lanciato. Prima di uscire dal Museo controlla ancora le ruote, le sezioni delle gomme della 815 e della 1750 Alfa e dà pace a Emilio Storchi, che ci ha ospitato per questa improvvisa visita, affermando: «Lei ha dei grossi capitali, qui; sono veramente macchine originali e non truccate o ricostruite...pensi che la 815 è stata venduta per 200 mila lire...».

Ribatte Emilio Storchi, artefice del Museo: «Abbiamo rifiutato 30, abituati...».

Alfonso Ferrari, abituato ancora alle lire di un tempo, non ha parole. Non dice nemmeno: «Se l'avessi tenuta in officina». Perché sa che non ha né il temperamento, né il coraggio per certe operazioni di mercato. E' soddisfatto di aver rivisto due gioielli legati alla sua carriera: la 1750 Alfa e la 815 Ferrari.

Mario Morselli

Il « film » della partenza a Le Mans delle veterane. Da sinistra si effettuano le ultime cure prima del via: si vedono la Lister e la Jaguar D del '54. Al centro la corsa dei piloti che caratterizzava la partenza delle 24 Ore fino a qualche anno fa. A destra, alcuni piloti con qualche difficoltà, sono attardati già al via. Ma non importa. L'importante è partecipare!



Le corse ieri

50 anni di

E ormai divenuta consuetudine, in occasione delle grandi manifestazioni dell'automobilismo sportivo, l'esibizione in pista, nell'ambito del programma delle giornate di gare, delle auto del passato. Quelle veterane che 20, 30, 50 anni fa tennero a battesimo le varie Targa Florio, 24 Ore di Le Mans, i più « vecchi » Gran Premi, ecc. si tratta a volte di semplici passerelle, per nonne rimesse a nuovo dalle esperte e amorose mani di collezionisti danarosi che trovano finalmente soddisfazione per l'impegno (spesso a colpi di milioni fitti) sostenuto in precedenza in arroventate aste.

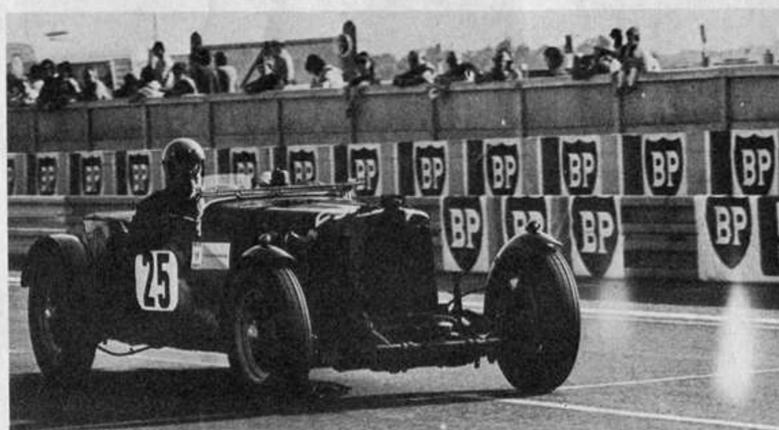
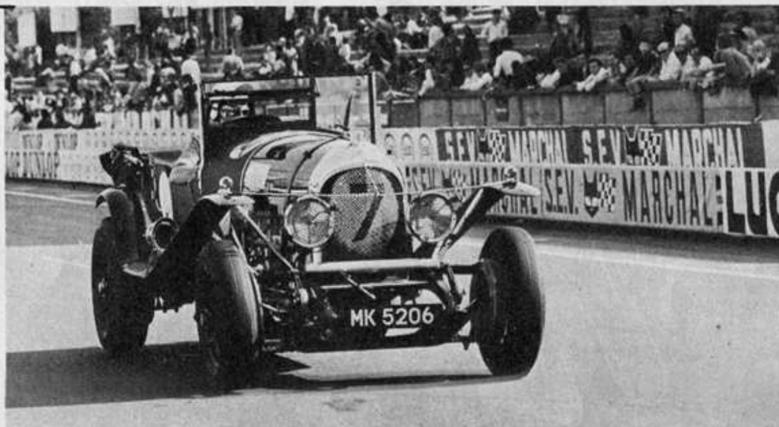
A volte invece queste « vecchie signore » dell'automobilismo vengono chiamate a rinverdire duelli sportivi che un tempo seppero accendere l'entusiasmo delle folle alla stregua di quello suscitato dalle pazze rincorse tra i Fittipaldi, gli Stewart e Peterson di oggi. Il pubblico che attende di vedere i bolidi di oggi accoglie volentieri questo spettacolo che aggiunge colore alla manifestazione (non mancano spesso sfilate di ammirabili soubrettes).

Per i più anziani si tratta di un tuffo nel passato, di un ritorno ai tempi di favolose imprese, alle accese discussioni al caffè, alle « fughe » tenute segrete alle mogli per correre ad applaudire il passaggio di quelle macchine che, allora, trascendevano il fatto sportivo puro e semplice per assumere un valore quasi « magico » e sacrale, simboli di una società che celebrava il proprio balzo (e capitolombolo?) in avanti. E per i cinquantenni, i sessantenni e oltre, la commozione, in queste occasioni, raggiunge a volte l'umidore sotto gli occhi, presto trattenuto e fatto sparire, quasi si trattasse di sudore, con una passata col dorso della mano.

Per i giovani, per coloro che non hanno vissuto da vicino, che non hanno sentito fremere la propria pelle all'annuncio gracchiante della radio del caffè che riferiva la vittoria degli Ascari, dei Nuvolari, dei Varzi, si tratta di uno spettacolo sempre interessante. Il loro occhio è più distaccato, riesce a cogliere anche l'aspetto storico-tecnico, riesce a fare confronti e dare giudizi, e perché no, anche a sorridere divertito, come per una barzelletta « vecchia, ma sempre buona ».

Alla Targa Florio, alla 24 Ore di Le Mans, al G.P. di Francia, per non parlare delle corse in Inghilterra dove la presenza delle veterane è divenuta quasi di rigore e ha portato ad un revival anche di gare tiratissime, le vecchie Ferrari, le Mercedes, le Jaguar, le Bentley, le gloriose Alfa, vanno a ricevere il meritato e diremmo doveroso tributo della folla.

Bastano pochi minuti, alcuni giri di pista, gli applausi raccolti qua e là, tra uno sbuffo e una « fumata » di un motore che nonostante tutti gli sforzi non riesce a dare più di tanto e a nascondere l'usura del tempo. Un tempo che poi, spesso, è più breve del pensabile, così a prima vista. Quella che sembra, oggi, una vettura « preistorica » non ha poi che 30, 40 anni di vita. Ma che importa? La folla che ora ride divertita perché il motore ha piantato in asso la « vecchia signora », proprio al centro della pista, sottoposta agli sguardi di tutti ed anche al sorrisetto cattivo di chi vorrebbe urlarti, senza troppi riguardi, di stare a letto, che gli anni pesano. Che importa? Non sono forse, loro, le dive di oggi, le Miss Tyrrell, Lotus, Ferrari, stirpe della stessa stirpe, sangue dello stesso sangue?



In alto, la gloriosa Bentley « Speed Model » di tre litri. Le Bentley vinsero a Le Mans nel 1924, e dal 1927 al 1930. Sopra: Le Mans anni trenta: ecco la Aston Martin type Le Mans di 1498 cm³. che fu protagonista di numerose edizioni.

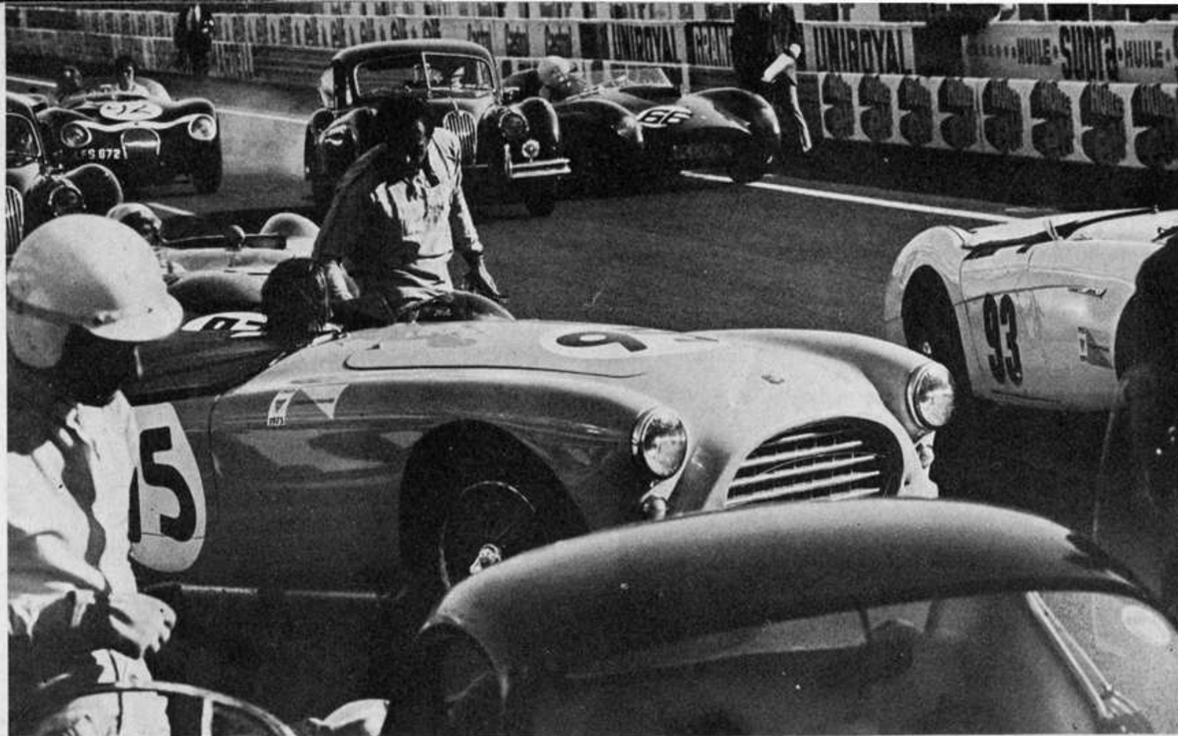
Sotto in azione una Ferrari di 1992 cm³. Al volante l'attuale (barbuto) proprietario francese



Tra le prove più prestigiose della storia quasi ottantenne dello sport dell'automobile (la prima gara — la « Parigi-Rouen » — risale al 1894) figura la « 24 ore di Le Mans », che quest'anno si è disputata per la quarantunesima volta, con la bella affermazione della Matra-Simca MS 670 di Henri Pescarolo-Gérard Larrousse. Le Mans conta cinquant'anni di storia, la prima edizione risale al 1923.

Ci sono state altre gare di durata, che hanno conquistato un'importanza notevole, per esempio la favolosa Targa Florio, che ebbe luogo per la prima volta nel lontanissimo 1906, oppure la classica inglese Tourist Trophy, risalente pure al 1906, ma oggi quasi dimenticata. La classissima Mille Miglia appassionò tutta l'Italia per decenni (dal 1927 al 1957). Purtroppo queste gare sono parzialmente scomparse, solo la Targa Florio, regina delle corse su strada, ha saputo sopravvivere. Le Mans ha saputo mantenere il suo massimo vigore, rimanendo — forse — la corsa più importante del mondo.

Come nacque Le Mans? Durante il Salone di Parigi, l'allora notissimo giornalista francese Charles Faroux, s'incontrò con Georges Durant dell'Automobile Club de l'Ouest (quello di Le Mans) e con Emile Coquille della Rudge-Withworth. Si discuteva l'idea di una gara automobilistica tutta particolare, qualche cosa di veramente nuovo. La Rudge-Withworth era disposta ad offrire una grande coppa. Faroux voleva creare qualche cosa che ricordasse lo spirito delle corse eroiche, quelle che andavano di città in città, come la « Parigi-Bordeaux », la « Parigi-Vienna » o la « Parigi-Madrid », tutte gare disputate alla fine del secolo scorso o ai primi anni del nostro secolo. Poi Faroux pensò ad una gara su circuito chiuso che durasse tutta una notte. Infine Georges Durant dell'ACO disse: « E perché non facciamo una corsa di ventiquattro ore? ». La « Le



LE MANS

Mans» era nata. Faroux incominciò a stabilire i regolamenti. Questi prevedevano che la gara si disputasse con delle macchine di serie con almeno quattro posti. Tutti i pezzi di ricambio dovevano trovarsi a bordo delle macchine, solo le ruote di scorta potevano essere depositate ai box.

Come campo di gara si scelse un circuito stradale, dove aveva già avuto luogo il Gran Premio dell'Automobile Club di Francia. Era un circuito di campagna che toccava la città solo in periferia. Si trattava già, più o meno, del classico percorso, poi diventato così famoso. Le prime edizioni della corsa si disputarono su di un circuito più lungo di quello attuale, poiché il cosiddetto «rettilineo» delle tribune si prolungava in direzione della città, fino all'incrocio di Pontlieue (oggi in piena Le Mans). L'allora rettilineo delle tribune non era ancora bello diritto, si trattava di una strada di campagna con gobbe e curve. Da Pontlieue il percorso si snodava verso le zone di Tertre Rouge, dove continuava sulla strada nazionale No. 158, vale a dire la famosissima «ligne droite» di Hunaudières, allora ancora non asfaltata. I sassi volavano. Nel 1929 la parte cittadina di Pontlieue venne tagliata fuori e si costruì un raccordo (strada privata) fra il rettilineo delle tribune e Tertre Rouge. Dal 1929 in poi venne sempre utilizzato questo tracciato.

Dopo il grave incidente del 1955 si allargò la zona antistante ai box, poi, nel 1968, la parte veloce precedente le tribune venne interrotta dalla nuova Curva Ford (finanziata dalla casa americana), in modo di rallentare la velocità davanti alle tribune. Nel 1972 si eliminò anche la «S» pericolosa di Maison Blanche, dove venne costruito un misto collegante Maison Blanche alla Curva Ford.

Per l'anno venturo l'Automobile Club de l'Ouest intendeva modificare il circuito sostanzialmente, eliminando la

«nazionale» No. 158, sostituendola con un nuovo rettilineo parallelo a quello di Hunaudières.

Le Mans vuol dire cinquant'anni di storia di automobilismo. In tutti questi decenni vi sono state marche vincitrici francesi, inglesi, italiane, tedesche ed americane. La prima edizione — quella del 1923 — venne vinta dai francesi André Lagache e René Lionard con una Chenard et Walcher (2978 cmc) alla media di 92 chilometri l'ora. Ma nel 1924 s'imposero già gli stranieri, la Bentley inglese di Duff e Clement. Il dominio delle mastodontiche Bentley continuò poi dal 1927 al 1930; seguì l'era dell'Alfa Romeo, che s'impose per quattro anni consecutivi (dal 1931 al 1934). Poi — nel 1935 — vinse di nuovo una marca inglese, la Lagonda. Le ultime edizioni anteguerra si conclusero con le vittorie delle francesi Bugatti (la Bugatti era stata fondata dal milanese Ettore Bugatti, trasferitosi poi a Molsheim in Alsazia) e Delahaye.

La «24 ore» venne ripresa nel 1949, con la prima vittoria della Ferrari, una Barchetta due litri dodici cilindri, guidata da Luigi Chinetti e da Lord Selsdon (Chinetti aveva già vinto a Le Mans, su Alfa Romeo, nel 1932 e nel 1934). Fu memorabile l'edizione del 1950, quando Louis Rosier con la sua Talbot 4500 condusse per quasi tutta la gara, conclusasi poi con la sua vittoria. Per soli dieci minuti (due giri) l'eroico Rosier si fece sostituire al volante dal proprio figlio. Il 1951 portò la prima vittoria Jaguar, con il modello C. Nel 1952 il francese Pierre Levegh guidò ininterrottamente la sua Talbot per ben 23 ore, ma quando la vittoria sembrava sicura il motore lo tradì e vinse la Mercedes 300 SL.

Storica la vittoria della Jaguar C nel 1953: si trattò della prima affermazione del freno a disco (Dunlop), allora montato solo sulle macchine inglesi. Nel 1954 seconda vittoria Ferrari con la dodici ci-

lindri 4900 di Gonzales e Trintignant.

Poi seguì la catastrofe del 1955: la Mercedes 300 SLR di Pierre Levegh urtò le barriere davanti alle tribune scoppiando letteralmente, uccidendo oltre ottanta persone. Seguirono gli anni felici della Jaguar tipo D, poi nel 1958, nuova vittoria Ferrari, con la Testa Rossa dodici cilindri 3000.

Dopo un'affermazione della Aston Martin nel 1959 seguirono gli «anni d'oro» della Ferrari con ben sei vittorie consecutive (dal 1960 al 1965), nel 1963 ci fu anche l'unica vittoria di due piloti italiani: Lorenzo Bandini e Lodovico Scarfiotti.

Dopo «l'era Ferrari» giunsero i «tempi moderni» con le vittorie Ford (dal 1966 al 1969), Porsche (1970 e 1971) e Matra (1972 e 1973). La media record venne stabilita nel 1971 da Helmut Marko e Gijs van Lennep con la Porsche 917 cinque litri, ben 222,3 chilometri all'ora, questo nonostante la curva Ford, che diminuisce sensibilmente la velocità sul rettilineo delle tribune. Nel 1967 la Ford Mark II 7000 di Dan Gurney e Antony Joseph Foyt aveva stabilito il precedente record (senza curva Ford) di 218,0 chilometri l'ora.

Nella sua cinquantennale storia Le Mans ha mutato carattere: da corsa per «macchine di serie con quattro posti» diventò una gara per bolidi destinati esclusivamente alle piste, anche se vi hanno sempre partecipato macchine di serie (preparate). La bella vittoria della Ferrari 365 GTB/4 nella categoria gran turismo nell'ultima edizione della corsa ha dimostrato una volta di più, che le macchine derivate dalla serie possono offrire uno spettacolo meraviglioso.

In occasione della 41. edizione della «24 ore» di Le Mans sono state organizzate anche due corse da 45 minuti ciascuna, riservate alle veterane di Le Mans.

Adriano Cimarosti



In alto, la Aston Martin DBR1 di 2493 cm³. Sopra la Ferrari Barchetta 2000, dodici cilindri, che nel 1949 diede la prima vittoria alla Casa di Maranello, nella 24 Ore. Sotto questa è la Ferrari Berlinetta 250 GT, con la quale Stirling Moss partecipò, nel 1961, alla 24 Ore. La vettura apparteneva alla scuderia di Rob Walker



la tecnica alla
portata di tutti

AUTO
SPRINT
1 mese

l'ing. SPRINT

126 anni fa
mr. R.W. Thomson
depositava
all'ufficio brevetti
degli Stati Uniti,
l'invenzione
di un «cuscinetto
elastico lungo
i cerchioni
delle ruote di
un veicolo».
Negli ultimi anni
il pneumatico
ha subito forse la
più rapida
evoluzione tra tutte
le parti
dell'automobile

GOMME dall'A alla Z



Dice: «Per il prossimo "Ing. SPRINT", tutto sui pneumatici. Ugh... ho parlato!». Voi, che avreste fatto? Siamo o non siamo contestatori, permissivi e rivoluzionari? Beh, io non so che cosa avreste fatto VOI... So solo che fa caldo e sono solo all'inizio del comandato sgobbo. Gomme, gomme eterni dei!
In data 8-5-1847, l'ufficio brevetti degli Stati Uniti di America protocollava — al N. 5104 — l'invenzione ovver scoperta di tale Mr. Robert William Thomson, suddito fedele di sua Maestà Britannica: «Applicazione di un cuscinetto elastico lungo i cerchioni delle ruote di un veicolo, allo scopo di ridurre la potenza necessaria a trainarlo, di renderne più agevole l'avanzamento e di diminuire inoltre il rumore che le stesse ruote producono durante il rotolamento».
«A tale riguardo — dice il Thomson — io preferisco usare una CINTURA CAVA costi-

tuita da materiale impermeabile all'aria e all'acqua, come guttaperca o CAUCCIU' SOLFORATO, gonfiata con aria in modo che le ruote abbiano a presentare in ogni punto della periferia un cuscinetto d'aria fra cerchione e terreno, o rotaia, o binario sul quale esse rotolano».

Sforbiciando opportunamente, troviamo in seguito: «Preferisco assicurare la necessaria tensione sulla cintura elastica mediante aria compressa, dal momento che questa meglio di qualsiasi altra cosa si addice allo scopo; ma si può raggiungere la stessa finalità inserendo all'interno della cintura differenti sostanze solide di natura elastica, come ad esempio MOLLE METALLICHE DI ACCIAIO (!!?) spezzoni di caucciù solforato o guttaperca, crine di cavallo, spugna marina ecc.»

I successivi centosette anni non dovrebbero aver introdotto variazioni spettacolari, per

lo meno a dar retta al Melzi che, nella parte scientifica del suo Dizionario Enciclopedico (XXXIV edizione aggiornata, 1954), così pontifica in merito: «PNEUMATICO. - Per bicicletta: inventato da G. Shergod, calzolaio britannico. (1888)». Lapidario, anche se poco esauriente.

Fantasie corsaiole

In realtà, nessuna altra parte dell'automobile ha presentato una evoluzione così rapida negli ultimi anni, quanto il pneumatico o, per meglio dire, la ruota (considerando che nel relativo progresso si ebbe per forza di cose a comprendere altresì compare cerchione). Pieni di concetti, di acutezze e di scherzi come siamo, ci schizza fuori l'esempio adatto in virtù del quale facciamo osservare a Lor Signori che, nel 1956, un certo Stirling

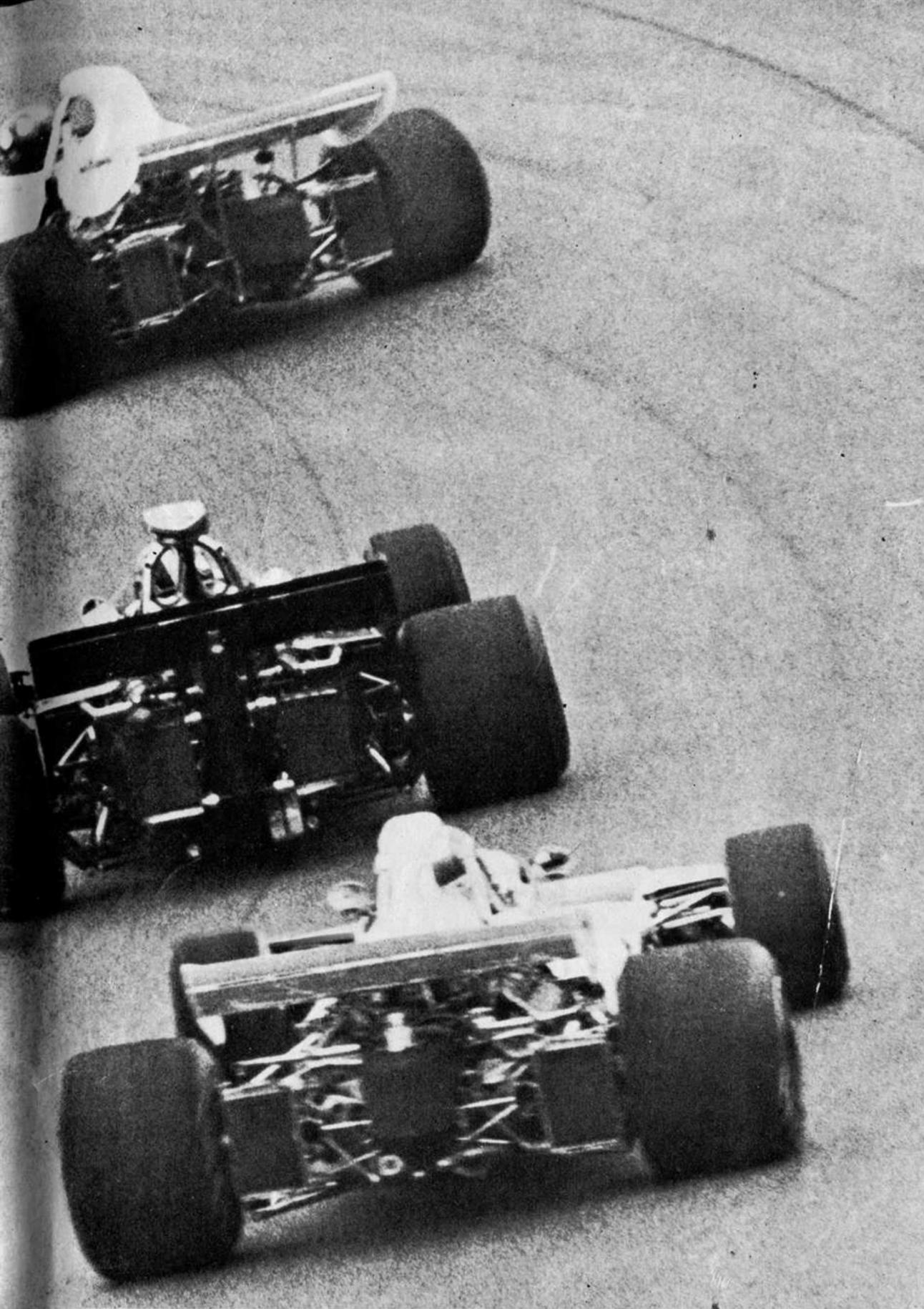
Moss su Maserati 250 F stabiliva il record lap di Silverstone a 164,300 km/ora. Dieci anni dopo, la stessa macchina o sua sorella stabiliva ancora un record di Silverstone (162,700 kmh), questa volta nel corso di una gara per «nonne storiche». Conduttore, Charles Lucas.

Possiamo tranquillamente dar per scontato che la potenza disponibile nel secondo caso non era maggiore (e nemmeno la stessa) di quando la vettura era «ufficiale» del Tridente. E se Charles Lucas poteva così bene sostenere il confronto indiretto con Moss, perché mai non l'abbiamo a suo tempo notato nelle classifiche del Campionato Piloti? Risposta semplice: Stirling correva coi Dunlop R4 a carcassa in cotone e copertura in gomma naturale, mentre Lucas poteva disporre delle R6 Green Sport, nettamente superiori per aderenza. Ne risultavano miglior accelerazione

nonché frenata e diversi chilometri orari in più prima di addezzare una curva. Compresa l'importanza?

Per noi che stiamo a guardare, l'aspetto che più ci colpisce la fantasia è dato dalla sempre crescente larghezza delle coperture e dei canali che le ospitano; questo vale non solo per le vetture di formula ma anche per le nostre bagnarole da passeggio e possiamo concludere con una importante affermazione del senso di poi osservando che, con pneumatici più larghi, si ha non solo più gomma per terra ma anche una maggior rigidità trasversale del complessivo ruota. Ragionamento che in apparenza non fa una grinta, ma che non sottoscriveremmo volentieri non foss'altro che per il fatto che in tanto tempo nessuno di color che sanno ci aveva ricamato nemmeno un pensierino.

D'altra parte, non è difficile recepire nella letteratura di-



Tre monoposto in curva. Tra loro ed il suolo ci sono i pneumatici, larghi, sempre più larghi e sempre più aderenti. Si può dire che l'attuale tecnica telaistica si sforza quasi unicamente di mettere i pneumatici in grado di lavorare al meglio, adattandosi alla loro continua evoluzione. Un'evoluzione che arriva, fortunatamente, anche alle gomme delle nostre auto

massima parte dei casi, in lega d'alluminio e se ne magnifica con alte strida la superlativa leggerezza.

Se chiediamo all'acquirente soddisfatto che ha appena fatto la sua scelta in base all'apparenza « cattiva » delle ruote acquistate, egli ci dirà quasi certamente che, dal ridotto peso delle masse non sospese, certamente si aspetta una miglior tenuta di strada, evviva, evviva. Astrazione fatta dalle ruote che il nostro intervistato stringe in pugno, siamo perfettamente d'accordo ed abbiamo riportato più volte la stessa considerazione su AUTOSPRINT. Vorremmo solo essere convinti (per esser con lui felici e contenti) che tutte le ruote in lega di cui è possibile fare acquisto siano effettivamente più leggere della ferrosa contropartita di serie.

Possiamo supporre che i cerchi più leggeri disponibili sulla pubblica piazza siano quelli fusi in pezzi unici, in elektron o roba così; ma si dà anche il caso che essi costino il proverbiale occhio della testa. Se ci facciamo tentare dai più accessibili cerchi in due pezzi con mozzo in lega e cerchio riportato in acciaio, eccoci in pieno campo delle sette pertiche, visto che il peso relativo non sarà gran che diverso da quello della ruota standard, arrivando in certi casi a superarlo per certe esigenze di fusione che portano ad avere più metallo al centro.

E chi lo frena poi, Jack il Veloce, quando si addiverrà al cambio delle gomme? Ci potete scommettere che si farà tentare da qualcosa di erotico e più saran larghe e più gli piaceranno, alla faccia di quello che dice la bilancia nell'ipotesi improbabile di un semplice controllo. Andrà a finire, come è sempre accaduto e probabilmente continuerà ad accadere, che le masse non sospese acquisteranno per merito delle coperture quel tanto in più che non si può compensare con l'eventuale alleggerimento introdotto dai pur costosi cerchi. Ma valga il buon voler, s'altro non lice, e chi ci cascherà viva felice.

Sì, ma... Mickey Thompson, in quella 500 Miglia del '63... D'accordo, abbiamo capito e non vogliamo certo dir male di Garibaldi. Né tampoco ci sognamo di affermare che la «depressed crown» antesigna-

na degli odierni «barili» da Gran Premio, non abbia avuto allora la sua ragion d'essere. Arriviamo addirittura ad ammettere che certi vantaggi in cornering power e tenuta di strada possano — fino a un certo punto — essere riversati pari pari da cùrribile a bagnarola.

Anche senza ritornare a parlare di pesi, e di sforzi, basta considerare che fra gli elementi di progetto di una sospensione esiste un esoterico «braccio a terra» (ricordate «Ma cos'è questo camber»?) che presiede ad un'equa ripartizione dei carichi su perni, fusi e cuscinetti. Maggiorando la carreggiata, non potremo evitare di fare altrettanto sullo «sbalzo» (leggi «braccio») esistente fra il punto ove è applicata la reazione di appoggio ed i punti di articolazione dello scuotimento e della sterzata, per non parlar del mozzo e relativo cuscinetto, poverini.

La diatriba del canale

Avete mai visto, per parlar d'altro, qualche bel GTV coi passaruota posteriori pustolosi e neri per l'attrito... interno dovuto ad inebrianti partenze? Capita, quando ci si dimentica di sollevare tutto l'assieme vettura o non si adottano i parafanghini. L'una e l'altra delle operazioni, saranno comunque e sempre soldi spesi in carrozzeria.

Qualche parola ancora per precisare quanto già accennato più sopra a proposito di canali allargati. Esiste una normalizzazione A.T.R.A. (American Tire & Rim Ass'n) che raccomanda, per il cerchio, una larghezza max. da flangia a flangia pari al 75% della corda. Va notato a questo proposito che la casistica relativa ai cerchi montati di serie dalle Case e delle coperture su essi fornite dà per questo valore indici compresi fra il 70 e l'80% mentre l'A.T.R.A. dal canto suo insiste nel raccontarci che un canale largo più del 75% della corda mette il pneumatico nelle condizioni di comportarsi come un «racing», con tutto il rataplan che ne consegue.

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 82

sponibile un implicito consiglio a chi voglia pasticciare e riservarsi di vedere in seguito ciò che succederà. Si comincia di solito con l'aumento della pressione di gonfiaggio rispetto a quanto specificato dalla Casa Fabbricante. Sei o sette decimi di atmosfera (o una decina di libbre/pollice, se preferite) vi daranno già la possibilità di giudicare se il gioco vale la candela, visto che una eventuale maggior aderenza andrà a discapito del comfort e di qualche chilometro percorso con quel treno di gomme.

Sempre ragionando per quel verso, ma stavolta mettendo mano al borsellino, si potranno acquistare cerchi più larghi (diciamo di un pollice) e su questi montare le gomme in nostro possesso. Così facendo, le coperture verranno allargate centralmente e si avrà un guadagno in fatto di resistenza alla flessione laterale.

Il che rende inutile, ma lo

facciamo per maggior sicurezza, osservare che per nessun motivo si dovranno utilizzare coperture più larghe dei cerchi nominalmente destinati ad accoglierle. Fate i bravi e non venite fuori per incastrarci subito con l'avveniristico Pirelli a fianchi portanti: abbiamo letto anche noi i giornali, ma se mai parleremo anche di quello quando ne sapremo di più. Leggete, piuttosto, in seguito, quel che si fa in America.

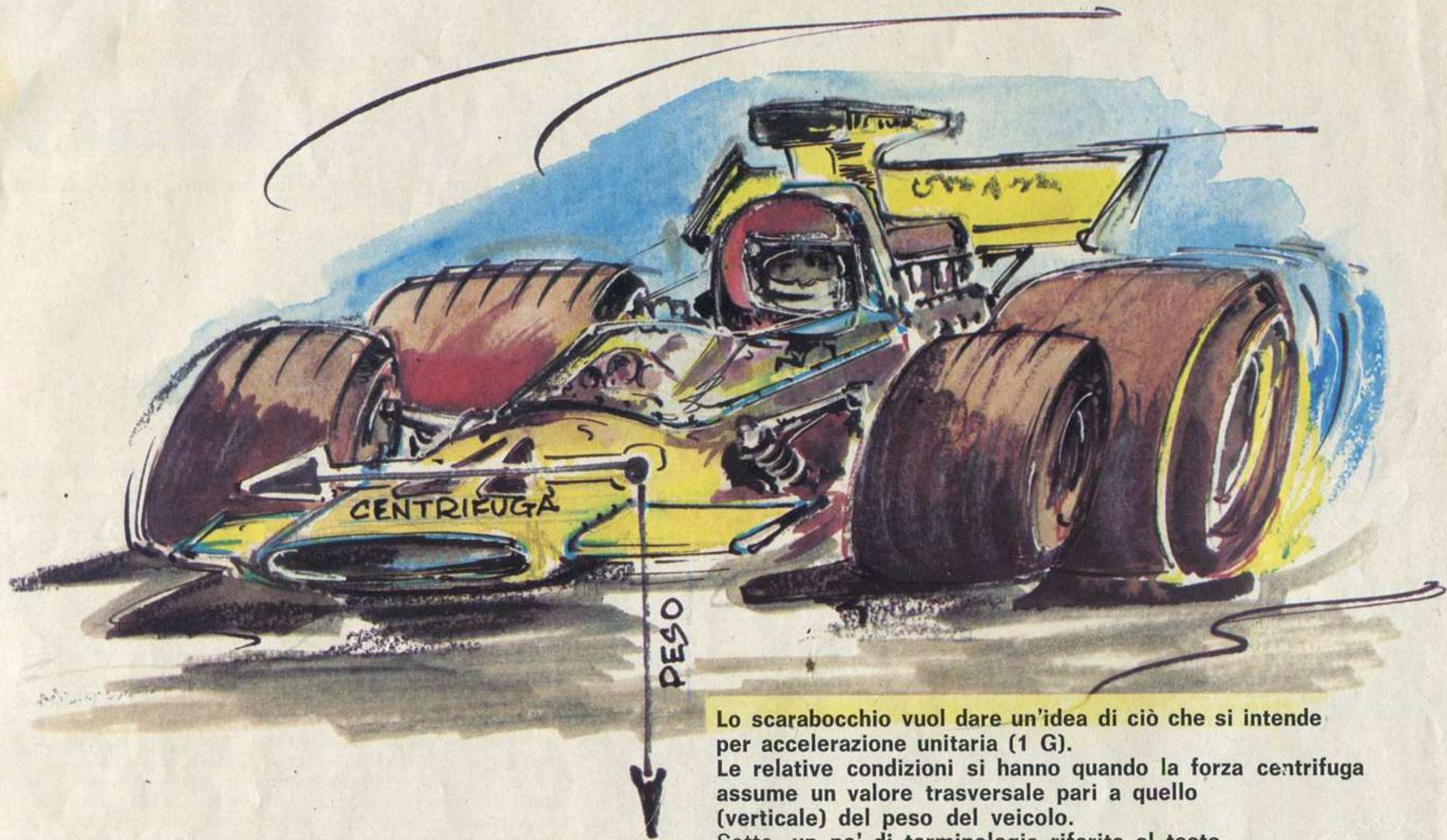
L'erotico del cambio gomme

Con un po' di senso della scena e tanta ingenuità da parte di chi guarda, sappiamo ormai tutti che un qualsiasi motorcocchio può essere «dragsterizzato» da fermo col ricorso ad accessori (leggi ruote) da fare impressione. Purtroppo c'è gente che, quando vede una funny car effigia-

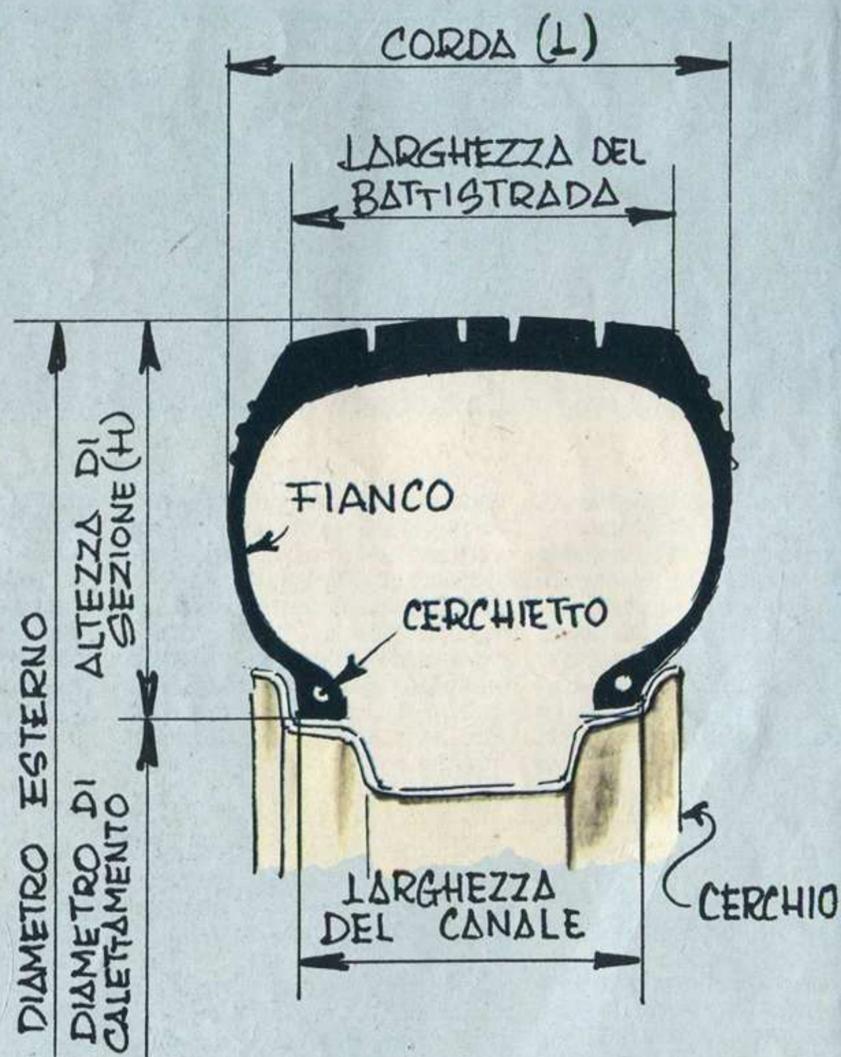
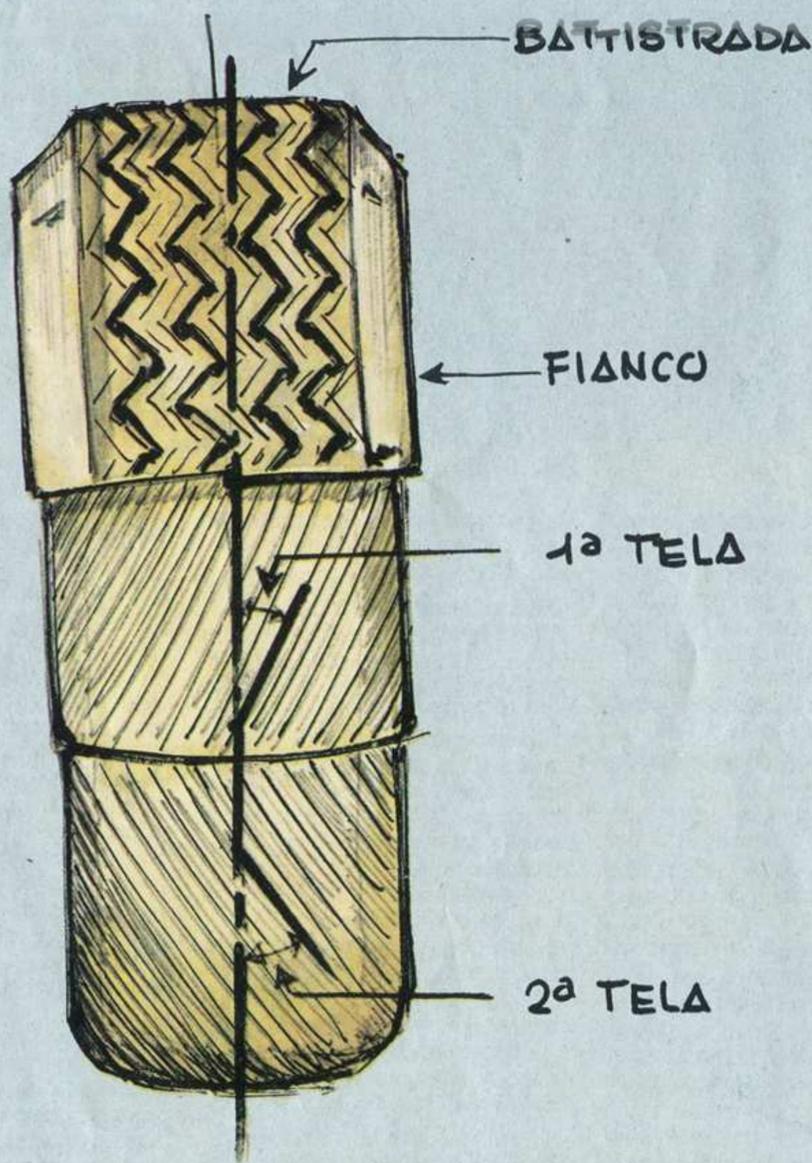
ta su qualche rivista del sesso o qualche pattumiera esumata dalla cantina per andare a vedere il Gran Premio, decide seduta stante che il detto aborto (di scimmia) è, né più né meno, quanto essi avran da avere per esser felici in fatto di vettura personale.

Dicono che il nostro sia un paese libero, per cui non è il caso di obiettare sui gusti altrui, fossero pure quelli del gatto che si toiletta. Premesso questo, andiamo avanti osservando che ruote e gomme fantasiose possono effettivamente appagare l'occhio, ma che non è igienico farsi guidare solo da quest'ultimo se quello che ci interessa sono le prestazioni della nostra limousine.

Magnesio e zirconio, lo sanno tutti, sono i componenti base dei cerchi favolosi montati da coloro che corrono sul serio. Le «supersport» che noi troviamo invece sul bancone dell'accessorista sono, nella



Lo scarabocchio vuol dare un'idea di ciò che si intende per accelerazione unitaria (1 G).
 Le relative condizioni si hanno quando la forza centrifuga assume un valore trasversale pari a quello (verticale) del peso del veicolo.
 Sotto, un po' di terminologia riferita al testo



NOMENCLATURA (SPICCIOLA) DEL PNEUMATICO

PNEUMATICO A CARCASSA DIAGONALE (O CONVENZIONALE)

GOMME

dall'A alla Z

CONTINUAZ. DA PAGINA 81

Solo gli americani, ma le dimensioni delle loro ruote sono qualcosa di inusitato per noi, arrivano a tollerare cerchi un zinzino più stretti della copertura con il che, Pirelli insegna, si fanno lavorare i fianchi. I massimi eccessi, specificati anche in questo caso, arrivano al paio di pollici di differenza; come dire, ruote da 10" su cerchi da 8" o super-tires da 12" su mag-wheels da 10". Io, al vostro posto, non ne farei niente.

E giacché siamo arrivati a blaterar di gomme da 12" su vetture da passeggio consideriamo anche il vituperio delle genti che ancor oggi ogni tanto ci tocca vedere, nonostante la lotta all'analfabetismo: gomme racing per vettura stradale da parcheggiare, neanche a dirlo, fuori del bar. Questa abitudine la potremo paragonare alla barbata e dispettosa vecchia che, oltretutto, era sorda da un orecchio. Si arriva addirittura ad ammirare buggie e semicupi analoghi appollaiati in cima a molle in apparenza ereditate

dalle FF.SS. al solo scopo di sollevare il tutto per far posto a due slicks da F. 2. Abbiamo anche potuto osservare un caso di delirium tremens sfociante nell'uso di ruote originali Ferrari ex 512...!

Pensare che basterebbe aver visto una volta, una sola, la sezione trasversale di un « racing » per ricavare dai fianchi cartacei e dall'eterea carcassa un istantaneo incentivo a cose più serie. E quello che non si vede, non è che migliori le cose perché i quattro chili di pressione interna combinati con la ridotta angolazione delle tele vi daranno la sensazione di collaudare «l'altra idea» di R.W. Thomson: quella delle molle metalliche d'acciaio al posto dell'aria, per intenderci. La prossima volta che vi salta all'occhio la solita « sportiva » con rosario avvolto al retrovisore e gomme da 12" for racing purposes only, lasciate perdere l'invidia e datevi al sano esercizio della commiserazione.

Un po' di misure

Quasi a testimoniare della loro origine britannica, i primi pneumatici venivano contraddistinti da misure in pollici anche nei paesi del Sistema Metrico decimale: 6,50x16" potevano essere, ad esempio, le dimensioni delle gomme di Papà giovanotto, intendendosi con questo una corda di 6,50 pollici (165,1 mm) e un diametro di calettamento di 16" (mm 406,4). Attualmente que-

sto sistema viene mantenuto in Europa per la serie « Super Balloon » che presenta un rapporto H/C=0,88 ca. Due esempi rispettivi di quanto precede potrebbero essere il 5,50-12 della Fiat 850 e il 5,60S-13 della Fiat 1300/1500, in cui « S » sta per esecuzione sportiva ed autorizza i 175 kmh il che è un bell'andare.

Veniamo avanti nel tempo e troviamo la serie « Super Low Section » che presenta un H/C dell'ordine di 0,82. I mercatanti del ramo cominciano a preoccuparsi per l'equilibrio mentale dei gommisti e stabiliscono che le nuove coperture si distingueranno dalle altre per avere la corda espressa in pollici prima e in millimetri poi. Da questa complicazione di affari semplici nascono le sigle del mistero come 155/6,15-13 nella quale 6,15 è il valore della corda espressa in pollici. Se per caso Vi risultasse che 6,15x25,4 fa 156,210, potete sempre sporgere reclamo presso l'European Tyre and Rim Technical Organisation (E.T.R.T.O.), responsabile degli studi di normalizzazione.

Ed eccoci finalmente ai pneumatici radiali, che non abbiamo descritto in dettaglio perché meritano una chiacchierata a parte (che faremo prima o poi). Le dimensioni di corda saranno in millimetri e l'H/C assume mediamente il valore di 0,82. Abbiamo inoltre dei prefissi letterali che si combinano con la « R » di « radiale » e indicano le velocità massime di esercizio.

(SR per 180 kmh; HR per 210 kmh; VR per velocità superiori). Come esempio vi proponiamo le scarpe del 124 Sport che, definite come 155 SR-13", avranno perciò 155 mm di corda e 13 pollici di calettamento, nonché un'esecuzione sportiva (SR) capace di scarrozzarci in giro a 180 kmh se il motore è d'accordo.

Qualora dopo l'espressione dei millimetri di corda trovassimo una barra e quindi un « 70 », un « 60 » o un seppur improbabile « 50 », questi ci indicherebbe l'appartenenza della gomma considerata alle serie radiali aventi profili abbassati, ovvero altezza pari al 70, 60 o 50% della corda. Naturalmente assai, il profilo della copertura incide sulle caratteristiche del cerchio destinato ad ospitarla. Un esempio calzante a quanto immediatamente precede può essere costituito dal pneumatico 165 SR 14", che vi ritrovate — diciamo — sull'Alfetta coi suoi bravi cerchi da 5" di canale mentre, se lo preferite obeso (185/70-SR 14), vi serviranno cerchi larghi almeno 6".

Le tele

Quanto appena finito di dire potrebbe farci balenare l'idea di aver definito a sufficienza le intime virtù di un pneumatico sol che citiamo ad alta e squillante voce la rispettiva sigla dimensionale. Così facendo giungeremo ad accontentare QUASI tutti, ma non il solito tetesco di Cer-

mania per il quale una sigla appena appena decente potrebbe essere: « Reifen 6.45/165-14/4 PR DIN 7803 ».

A parte il « DIN 7803 » che è un richiamo a tabella di unificazione, troviamo di incognito il « 4 PR », che non è un quadruplo suono scurrile ma un coefficiente nominale: suonerebbe per esteso come « 4-Ply Rating » ed avrete già dedotto, traducendo letteralmente, che è come se il nostro pneumatico avesse quattro tele.

Alé, ci risiamo: ecco un altro argomento che ha menato a prematuro climaterio più di un fabbricante di gomme, visto l'entusiasmo col quale l'uomo della strada accetta le novità e in particolare quelle di carattere sottrattivo.

Nel 1961, qualche persuasore occulto decise di render noto al colto e all'inclita che il progresso della tecnologia aveva testé reso possibile la realizzazione di pneumatici a due soli strati di tele in luogo dei normali e precedenti quattro. Il che, obiettivamente, è santo poiché la causa principale dello sviluppo di calore e dell'innalzamento di temperatura all'interno del pneumatico è l'attrito che si genera per i movimenti relativi fra le tele. Come se ciò non bastasse, la presenza di più tele e di conseguenza il maggior spessore della copertura, impediscono la dispersione del calore formatosi.

CONTINUA A PAGINA 84



Riportiamo questa tabella, di chiara origine britannica, non tanto per l'utilità costituita dall'enorme diffusione dei modelli considerati, quanto per fornire una base a quella che ciascuno degli interessati potrebbe completare coi modelli di suo gradimento a partire da quello di sua proprietà qualora (il che è probabile) esso non sia già compreso. Al centro dell'interesse possiamo porre le due prime colonne che danno il carico per asse (in libbre) all'avantreno e al retrotreno: parametri importanti che permettono di stabilire la pressione di gonfiamento in base al tipo di copertura. Dalla terza colonna risulta il tipo di cerchio montato di serie sulle vetture considerate, riportato comunque nella letteratura tecnica fornita dai costruttori. Nella colonna dei tipi, « X-play » sta per « Cross-ply » ovvero convenzionale o diagonale. Le dimensioni risultano già normalizzate secondo le consuetudini europee, oggi disciplinate dalla E.T.R.T.O. La percentuale di Aspect Ratio corrisponde al coefficiente H/C di cui si fa cenno nel testo, classificabile nei tipi anch'essi citati « Balloon », « Super Balloon », « Low Section », « Super low Section », ecc.

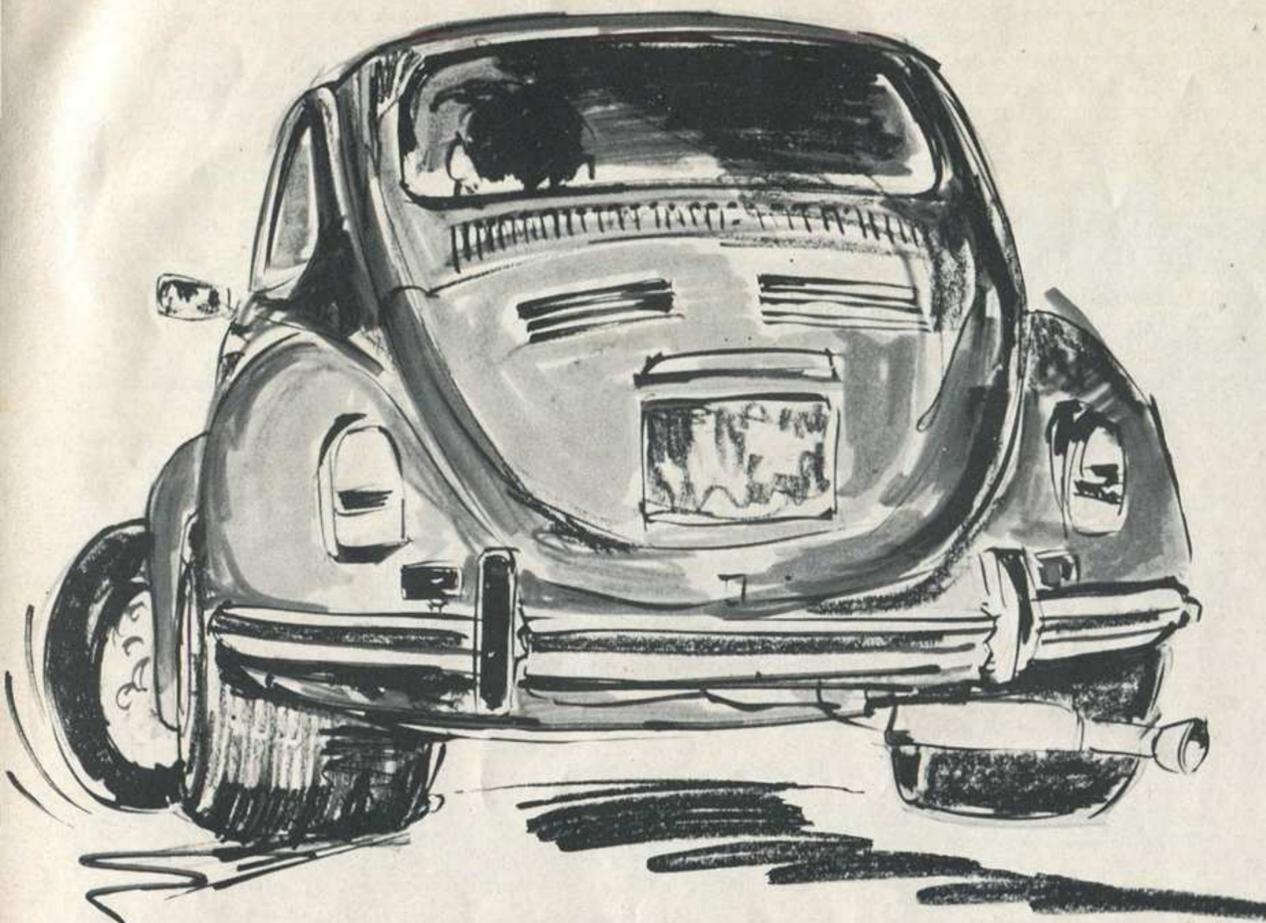
Car	Tyre load, normal laden, lb		Rim width, in	Tyre			Suppliers
	Front	Rear		Type	Size	Aspect Ratio per cent	
Aston Martin DBS	808	1389	6JK	Radial-ply	205VR-15	82	Avon
Austin Maxi	784	658	4½	Radial-ply	155-13	82	Dunlop
BMW 2800	990	1030	6J	Radial-ply	DR70HR-14	70	Continental, Firestone, Veith-Pirelli
Daf 55	575	672	4B	Radial-ply	135SR-14	82	Michelin, Vredestein
Datsun 1800	672	695	4½J	X-ply X-ply	6.50-13 6.50S-13 ♦	88 76	Bridgestone, Toyo Bridgestone
Ferrari 365 GT 2+2	1210	maximum	7½	Radial-ply	215-70VR-15	70	Michelin
Ford Escort	543	674	3½C	X-ply	5.50-12	88	Avon, Firestone, Goodyear
Ford Escort GT	572	685	4½C	Radial-ply	155SR-12 •	82	Dunlop, Firestone, Goodyear, Michelin ZX, Pirelli
Ford Capri 1300, 1300 GT and 1600	605	640	4½J or 5J	X-ply	6.00-13	88	Goodyear, Firestone
Ford Capri 2000 GT and 1600 GT	670	630	4½J or 5J	Radial-ply	165SR-13	82	Dunlop SP.68, Firestone, Goodyear, Michelin ZX, Pirelli
Jaguar XJ6 4.2	1067	1243	6JK	Radial-ply	E70VR-15	70	Dunlop S.P. Sport
Mercedes-Benz 300 SEL 6.3	1210	1290	6½J	Radial-ply	FR70VR-14	70	Continental, Dunlop
Peugeot 504	825	1010	5	Radial-ply	175-SR14	82	Dunlop, Kléber-Colombes, Michelin
Reliant Scimitar GTE	799	783	5½J	Radial-ply	185HR-14	82	Pirelli
Rover 3500	865	1050	5½J	Radial-ply	185HR-14	82	Avon
Sunbeam Rapier	688	845	4½J	Radial-ply	165SR-13	82	Dunlop, Firestone
Triumph 2.5 PI	845	927	4½J	Radial-ply	185SR-13	82	Goodyear
Triumph TR6 PI	673	739	5½J	Radial-ply	165HR-15	82	Dunlop S.P., Sport, Michelin XAS
Vauxhall Victor 1600	714	798	4½	X-ply	5.60-13	77	Avon, Firestone, Goodyear
Vauxhall Victor 2000	728	798	4½	X-ply	6.2S-13 *	77	Avon, Firestone, Goodyear
Vauxhall Ventora	818	798	4½	X-ply	6.9S-13	95	Avon, Goodyear, Firestone, Uniroyal
Volkswagen 411	738	903	4½J	Radial-ply	155SR-15	82	Continental, Fulda, Metzler, Uniroyal-Englebert, Veith-Pirelli

- Optional, as are radial-ply tyres on all models.
- ♦ Optional on standard wheels.
- Optional with 4½C rims on Escort Standard, De Luxe and Super.
- * Available on Victor 1600 models. Radial-ply tyres are also available for the Ventora and Victor models.

GOMME

dall'A alla Z

CONTINUAZ. DA PAGINA 83



L'Automobilista Ciccillo E-sposito, d'altronde, non ha mai saputo abbastanza in fatto di fabbricazione del pneumatico per capire in realtà quello che compera. Intuisce solo, a regola casaria, che se quello che gli vogliono propinare ha due tele sole, avrà anche una resistenza dimezzata rispetto al «quattrotele» ormai liscio col quale si è presentato dal gommologo.

Eppure sbaglia, perché il «duetele» che gli viene proposto dispone tranquillo di un 4 PR simile a quello di cui si disse guari. E scorrendo la colonna dei PR su una qualsiasi tabella DIN, vediamo che giammai si scende sotto il valore 4, mentre non sono rari i corrispettivi di sei e addirittura otto tele.

Un riassunto storico ci può chiarire l'arcano: negli anni venti, si confezionavano tele con cotone di qualità scadente, al punto che ne occorrevano otto per sostenere una vettura (e non dimentichiamo che il peso dell'automobile media è aumentato continuamente dalle origini in poi). Successivamente, possiamo dire in proporzione inversa, abbiamo avuto la diminuzione del numero delle tele con aumento — incredibile dic-tu — della percorrenza chilometrica media del treno di gomme. Ovviamente un motivo ci sarà ed in effetti siamo passati dalle otto tele in cotone macilento alle sei tele di cotone pregiato. Quattro tele furono il successivo passo avanti, dovuto all'introduzione del rayon, fino alle attuali carcasse bitela rayon/nylon o magari monotela in acciaio.

In fondo, è abbastanza logico: a ciascun miglioramento qualitativo della materia prima impiegata, poteva far riscontro una diminuzione del numero di tele, visto che ciò portava con sé evidenti vantaggi come una minor temperatura di esercizio e un maggior chilometraggio percorribile. Dal canto suo, la maggior flessibilità acquisita di riflesso, costituiva un'ulteriore difesa contro le inevitabili sberle da prevedere sempre nell'esistenza di un pneumatico e capacissime di far superare al medesimo (magari solo in un punto) il limite di deformazione elastica, con gran gioia del gommista.

Considerazioni a ruota libera

Uno si potrebbe anche domandare a questo punto: «Ovvia, ma quel signore che ha fabbricato la macchina e me l'ha venduta non potrebbe avermici anche montato le gomme più giuste?» A parte il fatto che questo succede entro limiti ragionevoli e non ci risulta che una vettura non mantenga le (promesse) prestazioni a causa delle coperture di serie, va considerato il ben noto aspetto della mass production, per cui divengono

appetibili le riduzioni di costo risultanti da ogni lira risparmiata in produzione.

Nonostante quanto si va dicendo ormai da dieci anni e passa, non siamo ancora arrivati alla generalizzazione del pneumatico radiale, alla barba del fatto che i progettisti abbiano scoperto il trucco per inventare sospensioni adatte ad esso come al tipo convenzionale.

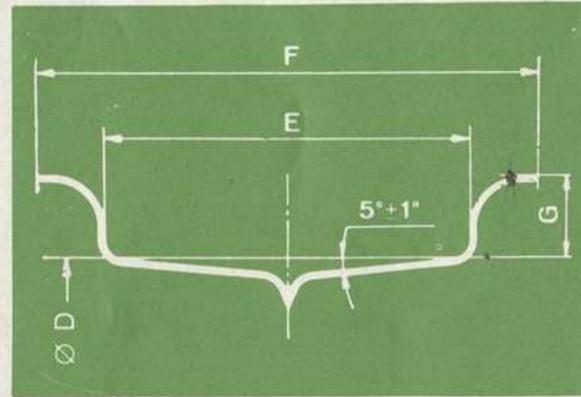
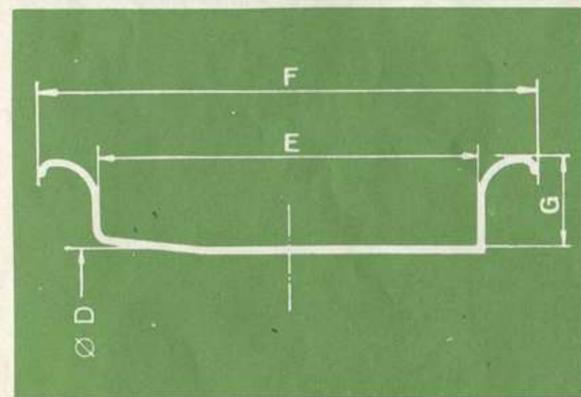
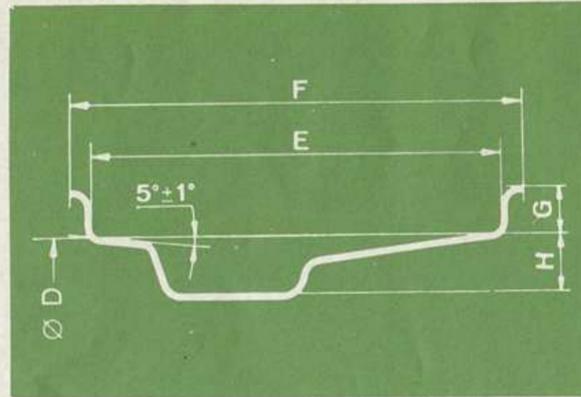
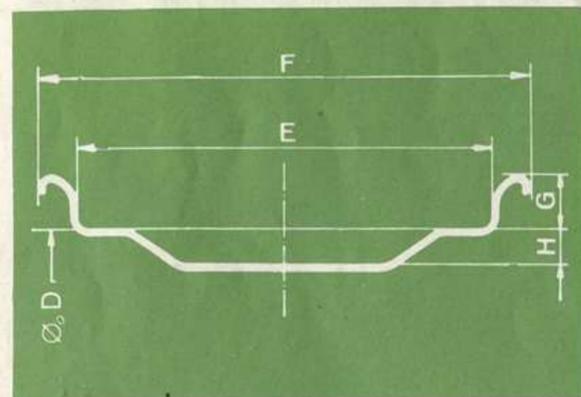
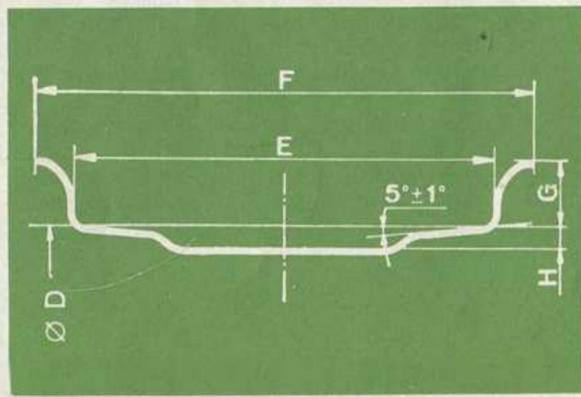
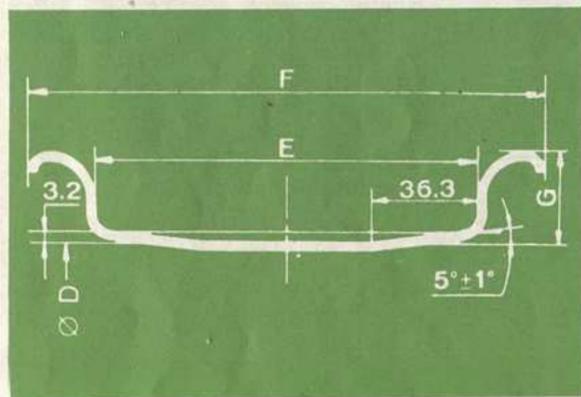
Non ci siamo altrettanto, invece, per quanto riguarda i danè e questo ci suggerisce idee equivocate sul sospetto col quale certa gente delle gomme squadra le sospensioni tutt'fare di cui sopra. Certe formidabili concioni illustrate da grafici delle frequenze e vibrazioni connesse, oppure i minuziosi esami di risposta allo sterzo a seconda della flessibilità intrinseca del fianco, il wobbling, il road-roar eccetera, diverrebbero forse più comprensibili accennando al fatto che un radiale ha circa il triplo di componenti rispetto a suo cugino povero, il diagonale. Mentre tutti i componenti di quest'ultimo possono essere schiaffati l'un dopo l'altro su un tamburo, l'assieme risultante preso, introdotto nello starnoc e buonanotte, il radiale richiede la formatura separata della carcassa con relativi cerchiati. Solo allora si potranno aggiungere la cintura, il battistrada ed eventuali fianchi separati.

Alcuni fabbricanti, come Pirelli, hanno recentemente trovato il machiavello per sfornare i radiali d'un botto, il che avviene su macchine (P.8) fantasiose ed all'uopo concepite ma richiede tuttavia assai più tempo di quanto accade per i «cross-ply», o convenzionali che dir si voglia. Il che serve a dimostrare che i costi dei due tipi canonici sono destinati a rimanere diversi almeno un po'.

Quanto sopra vale anche per ciò che si fa attualmente in campo corsaiolo, dove le infiltrazioni del radiale sono ancora poche e in genere limitate alle formule minori, mentre i «barili» da Gran Premio rimangono diagonali sebbene con particolare angolazione della trama. Sarebbe comunque errato saltare alla conclusione che l'esperimento abbia dato risultati negativi, visto che i bonzi del ramo lasciano intendere che quella del radiale alle corse sia una idea come un'altra.

State pur certi che, se un fabbricante dovesse imporsi in un G.P. coi radiali e la concorrenza fosse costretta a rispondere, basterebbero un paio d'anni per fare di necessità virtù e le corse avrebbero dato un altro «contributo tecnico» di quelli che piacciono agli storiografi dell'automobile.

Giuliano Orzali



Ecco in sezione, i vari profili che può avere il canale di alloggiamento del pneumatico. Le lettere dell'alfabeto riguardano: F, la larghezza totale del cerchione; E, la larghezza del canale che porta il pneumatico; G, l'altezza della «spalla»; H, la profondità della gola centrale. La misura D indica il diametro di calettamento del pneumatico

