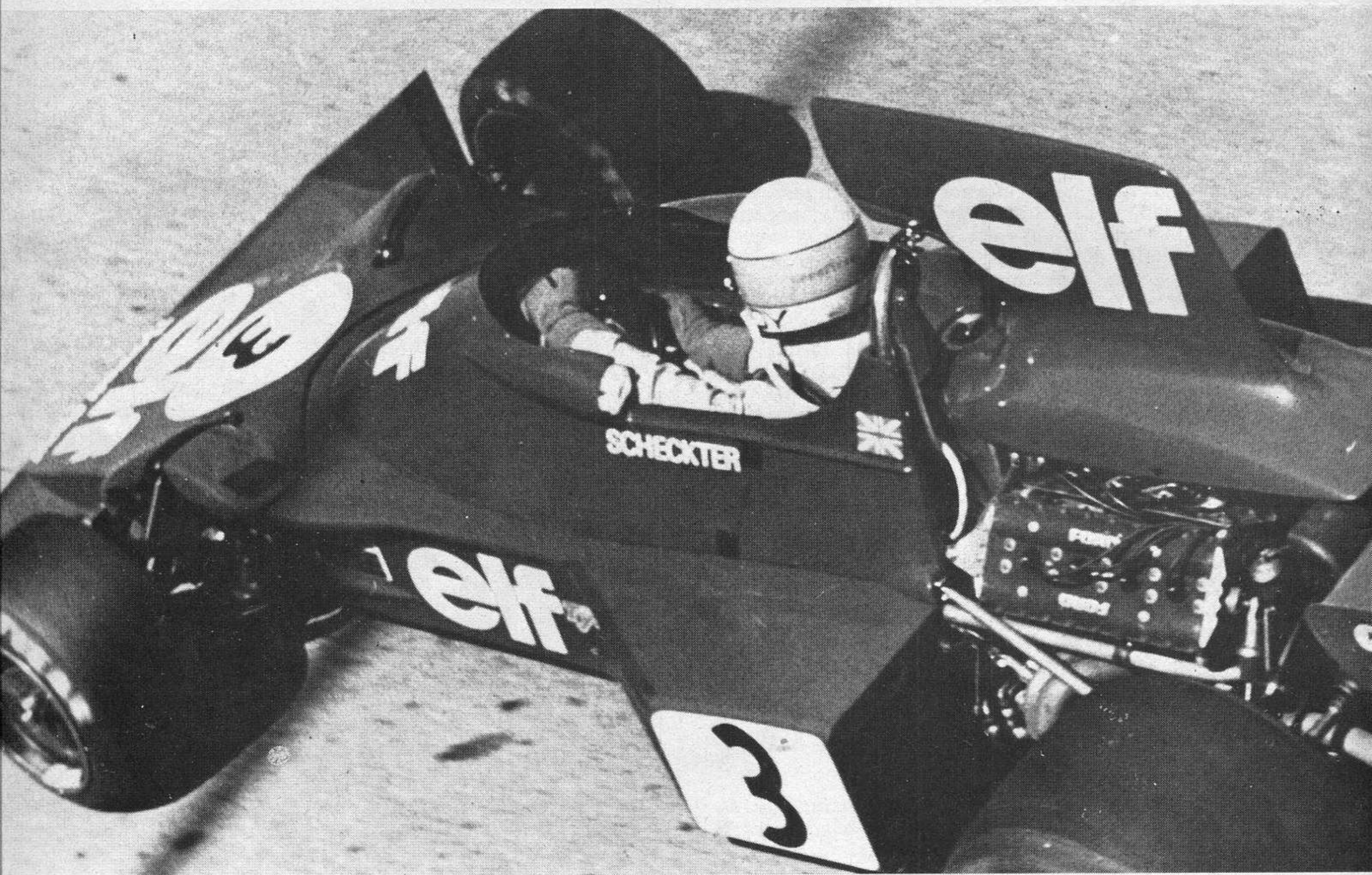
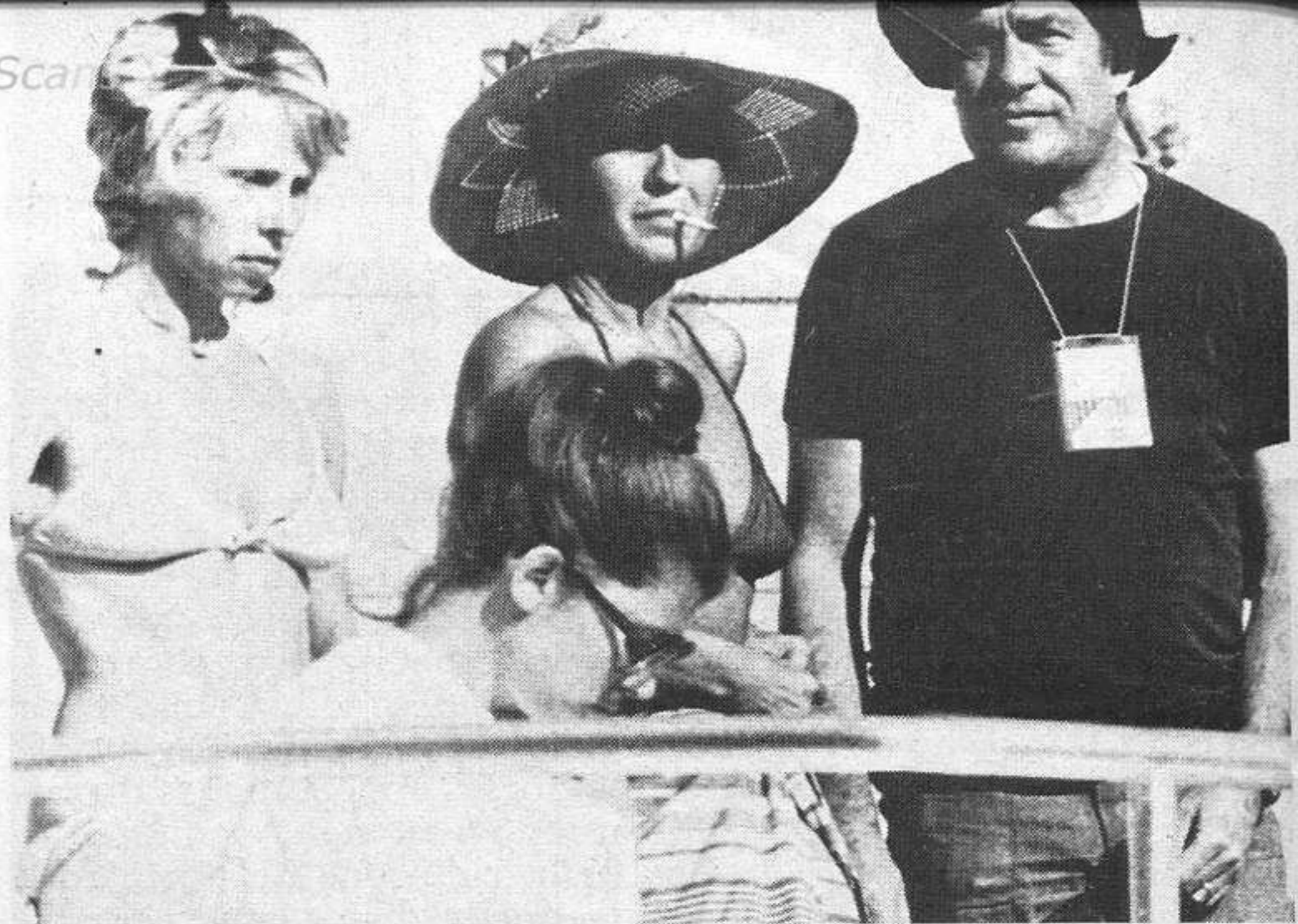


Tra carrozzerie
di tutti i tipi
MONTECARLO
offre il «punto»
tecnico dei G.P.



Vi piacciono le banane

MONTECARLO - Eccoci ormai in prossimità del «giro di boa» nell'incertissimo mondiale F. 1 '74, in una stagione che iniziava nel dubbio — giustificato — che le corse in automobile fossero destinate al novero dei ricordi pre-crisi energetica. Per ora, invece, l'astrologo ha fatto cilecca (tiè). Ci sembra giusto, a questo punto, riassumere brevemente gli sviluppi (e le involuzioni, che non sono mancate) del materiale rotabile da Gran Premio.

Nel calderone che sempre più ribolle di litanie pubblicitarie diventa piuttosto difficile trovare un ingegnere e si finisce per intruppare ad ogni pie' sospinto in un press agent, un mass media executive o chissaché altra carica sotto la quale troneggia chi fino a ieri era un qualsiasi Mr Smith. Comunque, ci siamo dati da fare ed eccovi il succo delle nostre fatiche, aggiornato fino alla vigilia di Anderstorp (Svezia).

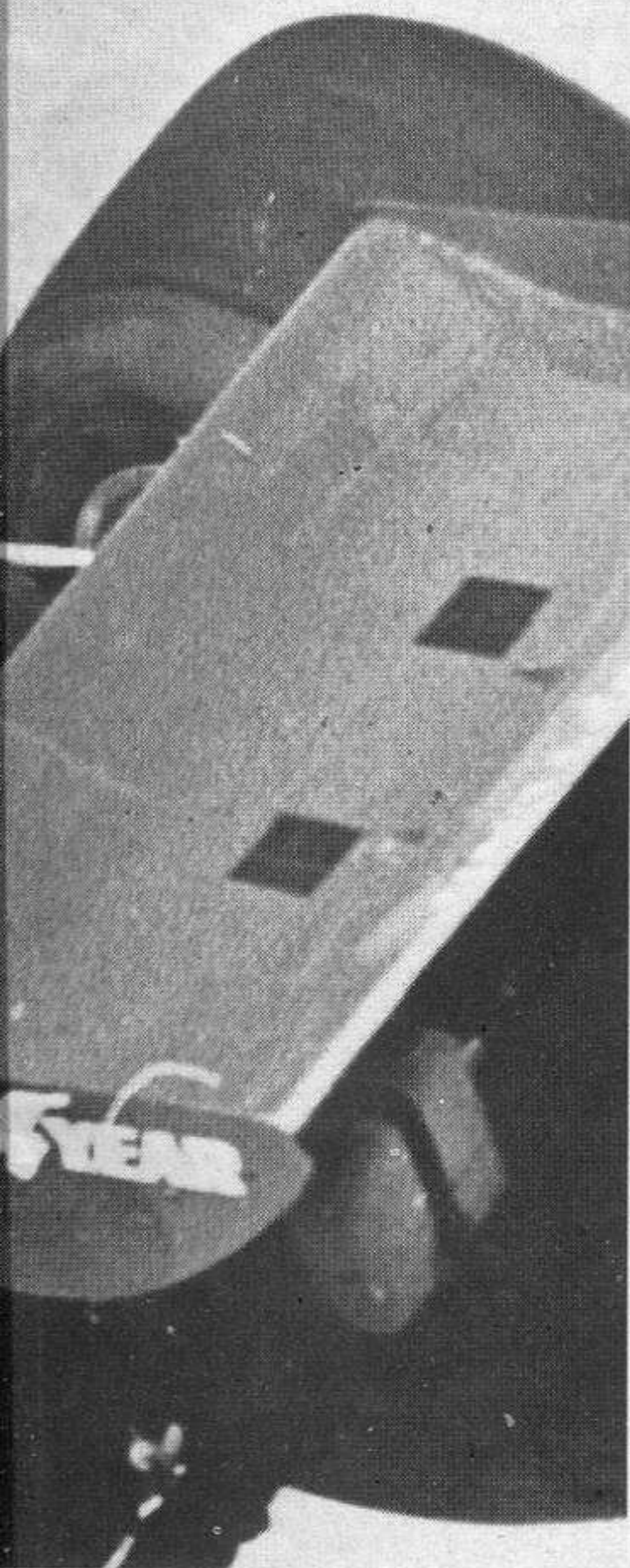
Iniziando dalla fine, abbiamo preferito per sordidi ed ovvii motivi che fosse Ronnie Vichingo a vincere il GP di Monaco, piuttosto che Fittipaldi o qualcun'altro più «introdotto» ai piani superiori della classifica. E questo inserisce bene il discorso tecnico, visto che la Lotus ritorna a vincere lasciando la via nuova per la vecchia.

Niente da fare per la «76» nei carrugi monegaschi: ne ha fatto fede una serie di esasperanti ten-

tativi di Jacky in prova, che non si è risparmiato nella ricerca di una via di intesa col più sterzante dei retrotreni che abbiamo avuto occasione di ammirare su strada.

Si è tentata anche la via della spiegazione sul piano rosa-giallo e non si può negare a priori che il belga si trovasse in giornata balorda, ma la logica ci rimanda alle pubbliche scenate di Chapman a Silverstone nei confronti della Goodyear, quando

Fotografati a Montecarlo, Ugo Tognazzi e James Hunt mostrano di condividere certi interessi per le carrozzerie aerodinamiche. Nel frattempo, Jody è al lavoro e fa del suo meglio con la Tyrrell 007. Notare, prego, quant'è libero il passaggio dell'aria che deve lambire il radiatore che, in effetti, se la deve prendere da sopra la ruota, visto che attraverso la sospensione anteriore non c'è posto



e?

Peterson non riusciva a fare i tempi della Hesketh di Hunt e nemmeno i suoi stessi di qualche mese prima.

Questo, parlando in generale, è un altro busillis che affligge oltre ogni dire gli aficionados dei «due secondi in meno all'anno», sul tempo record di ogni pista del Mondiale.

Se la risposta e la soluzione

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 8



CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

rientrassero fra le cose facili, non c'è dubbio che qualche diabolik fra gli addetti ai lavori avrebbe già rimediato, provocando la scelta reazione a catena. Il fatto che la canzone continui, invece, sugli stessi registri ha dato luogo a varie ipotesi, fra le quali ci sembra suggestiva quella della disintegrazione del manto stradale indotta dalle sempre più artigianti mescole degli attuali battistrada. Guardatevi le foto e fateci sapere.

Un altro dei motivi può benissimo essere rappresentato dalla nuova ubicazione dell'ala imposta dal regolamento tecnico. Con l'ala avanzata si perde in braccio di leva rispetto ai mozzi e si è costretti — volendo lo stesso carico sulle ruote — ad aumentare l'incidenza negativa del profilo alare. Cosa che ci ritroveremo sul gobbo nel dritto, pagandola con qualche centinaio di giri/min. in meno quantunque si schiacci.

Inoltre si obbliga il povero

Quanto, poi, agli 80 cm max al disopra del fondo scocca (quota da non superare con l'alettone, secondo norma), ci pare che alcuni abbiano dimenticato di mettere la macchina in piano prima di misurare ma, visto che non eravamo noi gli addetti alle verifiche, chi scrive può benissimo dire che non c'era e se c'era dormiva...

Fosse domani che certe Grandi dell'automobile, contrite, facessero autocritica della loro assenza dalle piste; bisogna dire però che gli assemblatori di BSFI (British Standard Formula 1) cars, nelle scatole di montaggio acquistate al self-service in offerta speciale con la figurina, trovano proprio tutto: anche le istruzioni per fare i tempi.

E meno male che ci ha pensato Nikolaus, vero Santa Klaus della situazione, a interrompere con l'extra-sistole di Jarama il battito di un cuore meccanico nel quale bisogna aver ben altro che i tappi Quies nelle orecchie per non riconoscere la presenza in pista di almeno una delle Grandi

«V», se entrambi considerati con funzioni di struttura portante ed eziandio spingicarretto.

Per il resto, la Rossa di Maranello non appare molto variata rispetto al dopo-Zeltweg 1973, anche se la geometria di sospensione ha ricevuto i suoi bravi aggiornamenti e il vetturino viaggio più avanzato causa re-distribuzione dei pesi.

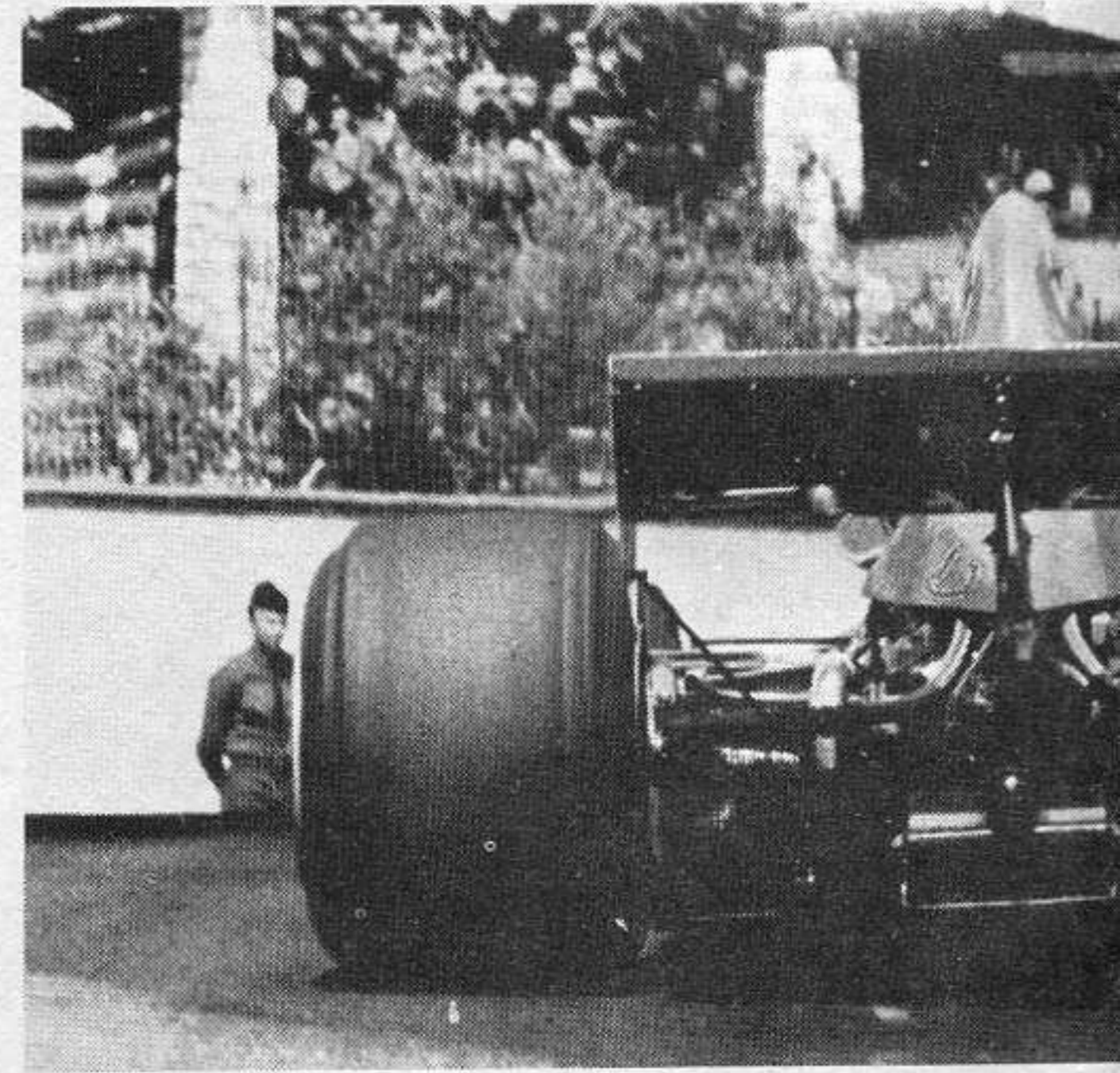
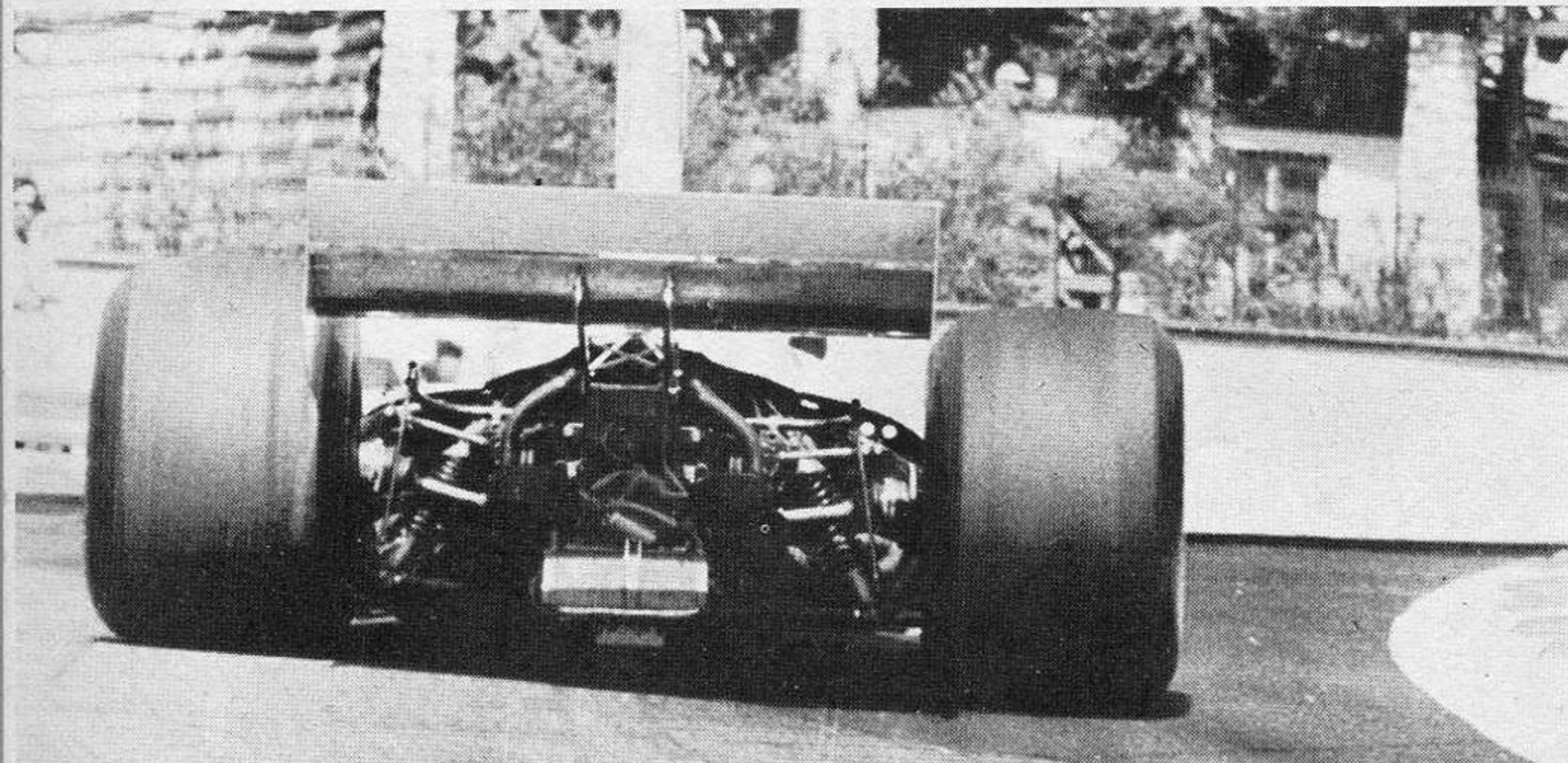
Ci sconvolge meno, lo confessiamo, il dramma della ripartizione (anzi, frazionamento) della cilindrata che accomuna Ferrari e BRM (con Matra per altri versi), probabilmente già dibattuto alla corte della Regina Teodolinda che a Monza era di casa. Chissà perché, ma ogni volta che ritroviamo la contabilità dei cilindri agli onori della cronaca non sappiamo se pensare alla Catena di S. Antonio o alla minestra riscaldata e distribuita con la pompa; ma non abbiamo niente di personale contro i gusti altrui, questo sia ben chiaro.

La guerra dei motori prosegue intanto — mentre Duckworth ne è tanto impensierito da pen-

brey Wood (sì, il mondo è piccolo), che da «Le Patron» ha ricevuto — ricordate? — l'incarico di preparare un «12» per la «308» con la clausola fissa di non disturbare il Team degli orsi per meno di 500 cavalli visti al freno.

Una apparente semplicità distingue la creatura di Harvey Postlethwaite e non spiega se non con le ormai indubbie capacità di Hunt i brillanti exploits esibiti spesso e volentieri dalla macchina senza adesivi pubblicitari. Da notare in primo luogo l'assenza di freni anteriori sospesi, attuale distintivo del progettista impegnato, nonché quella di sospensioni a caratteristica sincopata. Tutto il contrario, nonostante la tranquilla modestia di Derek Gardner, per quanto riguarda la 007 Tyrrell, sulla quale non abbiamo mancato di far ballare l'occhietto fosforescente, suscitando il manifesto ribrezzo degli addetti ai lavori.

Messi a suo tempo in allarme da attendibilissime pubblicazioni che riportavano un passo di...



alettone a lavorare in una zona ove turbolenze e flatulenze impazzano assai più che non due spanne per l'addietro; non saranno gran che, i due motivi ipotizzati, ma ci sembra che la loro somma potrebbe portare per l'appunto un sensibile incremento sui tempi. Cosa che, in sé, non ci turba affatto specie se contribuisce, come sembra, alla selezione dei valori in campo.

Si è generalizzato così il legittimo desiderio di ottenere il massimo carico (aero)dinamico sulle ruote motrici per ogni grammo di alettone che si porta a spasso: la risposta attuale si concretizza per tutti nel cosiddetto profilo «a banana» dovuto all'ingegno del Prof. Liebeck, guarda caso, tedesco di Germania.

che-non-si-vedono.

Fatto sta che il boxer Ferrari ha vinto una corsa, ne stava vincendo altre e speriamo «ci rifaccia» quanto prima, riportandoci a casa il Campionato Mondiale.

Lo ha fatto dopo che la 312B3 era stata aggiornata con modifiche riguardanti più il telaio che il motore. Ma appunto del telaio fanno parte certi lucidi e robusti elementi tubolari che al motore si sovrappongono con la stessa funzione delle stacche di balena nel busto delle signore di taglia forte.

Ci sembra così confermata l'ipotesi fatta a suo tempo — senza ricorrere alla scienza di Archimede — per cui un motore piatto appare più esposto al mal di schiena che non suo fratello a

sare alle... trasmissioni — con certe prove del «V12» Weslake effettuate da BRM tanto per ammazzare il tempo. Ma in pentola c'è anche qualcosa di apparentemente più serio e fatto in casa dal solito Peter Windsor-Smith, si dice con l'ausilio esterno di qualche cervellone: si chiamerà, pare, P.192 e sarà diverso dall'attuale frullatore per alcune quisquiglie come teste, corsa e alessaggio.

Per adesso, dunque, il decalogo dell'assemblatore di BSFI inizia sempre con: «Io sono il motore DFV, non avrai altro propulsore al di fuori di me». Ciò non toglie che esista almeno un ateo, col quale è meglio non nominare Keith Duckworth invano e che si... ricorda di santificare Lord Hesketh. Si tratta di Au-

3068 mm. come se la cosa fosse normale, ci siamo presentati a mo' di sartore constatando de visu con la fettuccia che quanto comunicato da Doug Nye ad AUTOSPRINT era scrupolosamente esatto: lo 2,08 pollici, pari a qualcosina meno di metri 2,60. Lunga sì ma con giudizio, dunque: e non solo per tranquillizzarne il comportamento, ma anche per inventare spazio fra conduttore e unità motrice onde sistemarci un po' di bagaglio in benzina e lubrificante.

Chris Amon e/o Gordon Fowell per suo conto, hanno avuto la stessa idea solo un pochino di tempo dopo ed in entrambi i casi, abbiamo posizioni di guida piuttosto avanzate. Le coincidenze continuano col rapporto fra passo e carreggiata media, che vale circa 1,6 per l'una e per l'altra e col quale non si minimizza il momento polare di inerzia del veicolo rispetto al suo asse verticale. Una differenza notevole esiste invece nell'ubicazione della carreggiata più larga, che Gardner preferisce all'avantreno e che ritroviamo invece

FDS AUTO modelli

METAL-KITS SCALA 1:43
di Francesco De Stasio
Via Cintia Parco S. Paolo, 2
80126 Napoli

- N. 1 FIAT CAMPAGNOLA
- N. 2 ITALA MOD. 11-1925
- N. 3 TARF-II BISILURO TARUFFI 1950
- N. 4 ALFA BIMOTORE - 1935
- N. 5 FERRARI 125 GP - 1948
- N. 6 FIAT 1100 S. MM - 1947
- N. 7 MASERATI 4 CLT 48 1948
- N. 8 FERRARI GTO LE MANS 1964
- N. 9 LANCIA AURELIA GT COUPE'



per didietro sulla macchina di Kiwi Christopherus.

Possiamo cercare di interpretare l'andazzo, visto il musone inalberato dalla Amon alla sua seconda uscita in campo e la spaziorizzazione sulla stessa dei radiatori laterali; l'aria refrigerante per questi ultimi non arriva in treno ma viene indotta in qualche modo proprio nello spazio che esiste (e ribolle) fra ruote e sezione maestra. Naturale che un po' di passaggio in più possa rappresentare la differenza fra possibilità o meno di impiegare gli scambiatori sui fianchi.

Questa dei radiatori ci sembra una questione aperta e non definita al momento attuale: piazzamento, numero e dimensioni degli elementi di scambio termico rispecchiano quella che possiamo definire una generale indecisione. Tutto sommato, ci sembra proprio la Ferrari quella che li conserva dove sono — a fare anche da sandwich protettivo — da un maggior numero consecutivo di gare.

Per il resto si va dalla dispo-

portunità che si intuisca più facilmente, visto che le barre di torsione stanno lì buone in cantina (ossia nei bassifondi della scocca) e fanno interamente parte della massa sospesa, alleggerendo quelle che sospese ahilior non sono.

Un elemento intermedio cui potrebbe esser dato di molleggiarsi, soprattutto sui dossi quando è caricato in punta, è l'astina o bielletta di collegamento fra braccio e barra. E se vi sembra sottile quella di Gardner sulla Tyrrell, andatevi a lumare quella di Chapman (o Bellamy?) sulla «76», sempre se John Plajer non si secca a chiamarla per nome. Certo che andare a caccia di ispirazioni sulla Lotus deve essere sconcertante per il cacciatore: si guarda, si sceglie si cop... si riproduce e, nel tempo necessario ad arrivare in pista, quel diavolo d'un omo ha rivoltato tutto. Non poteva avvisare, l'anno scorso, che la nuova sospensione posteriore avrebbe avuto due bracci paralleli in alto e una solitaria bielletta sotto an-

Confronti... posteriori fra la Hesketh e la BRM 201.

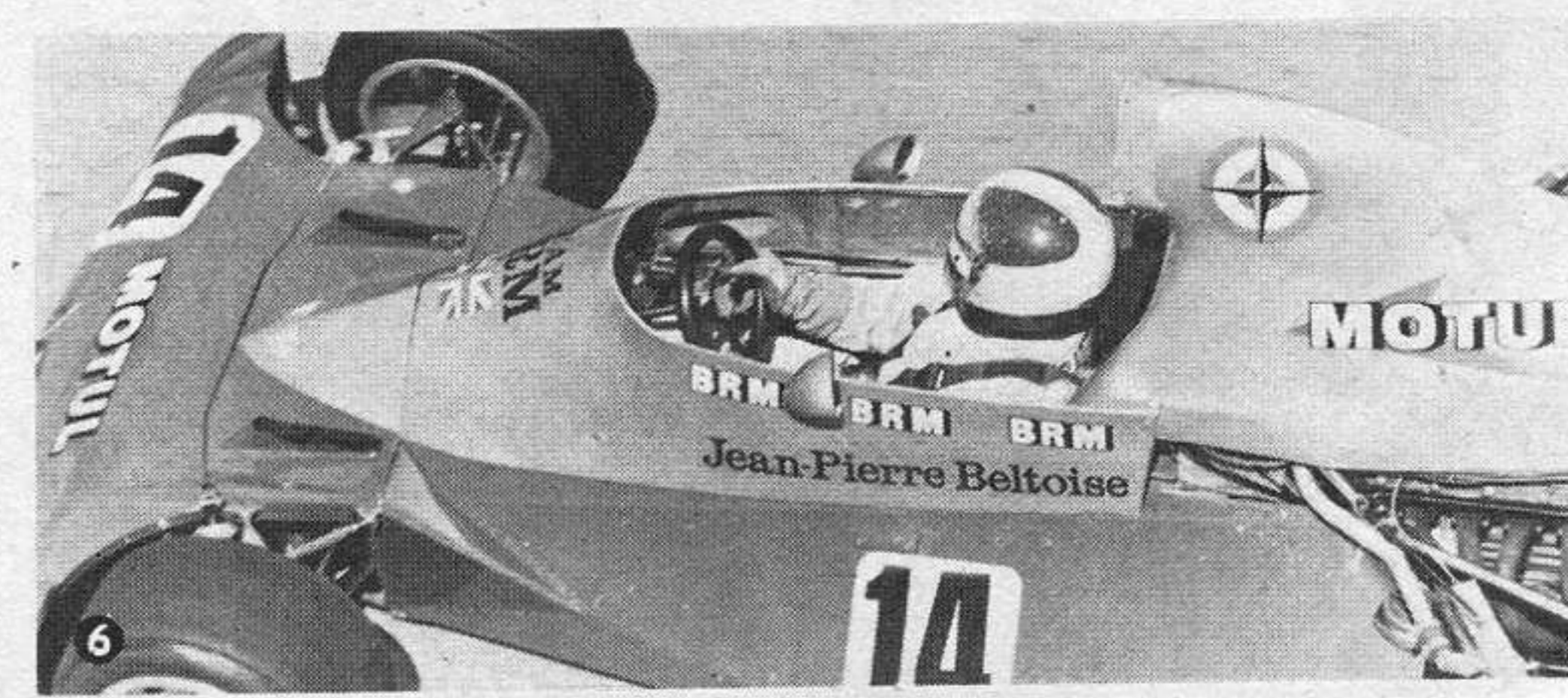
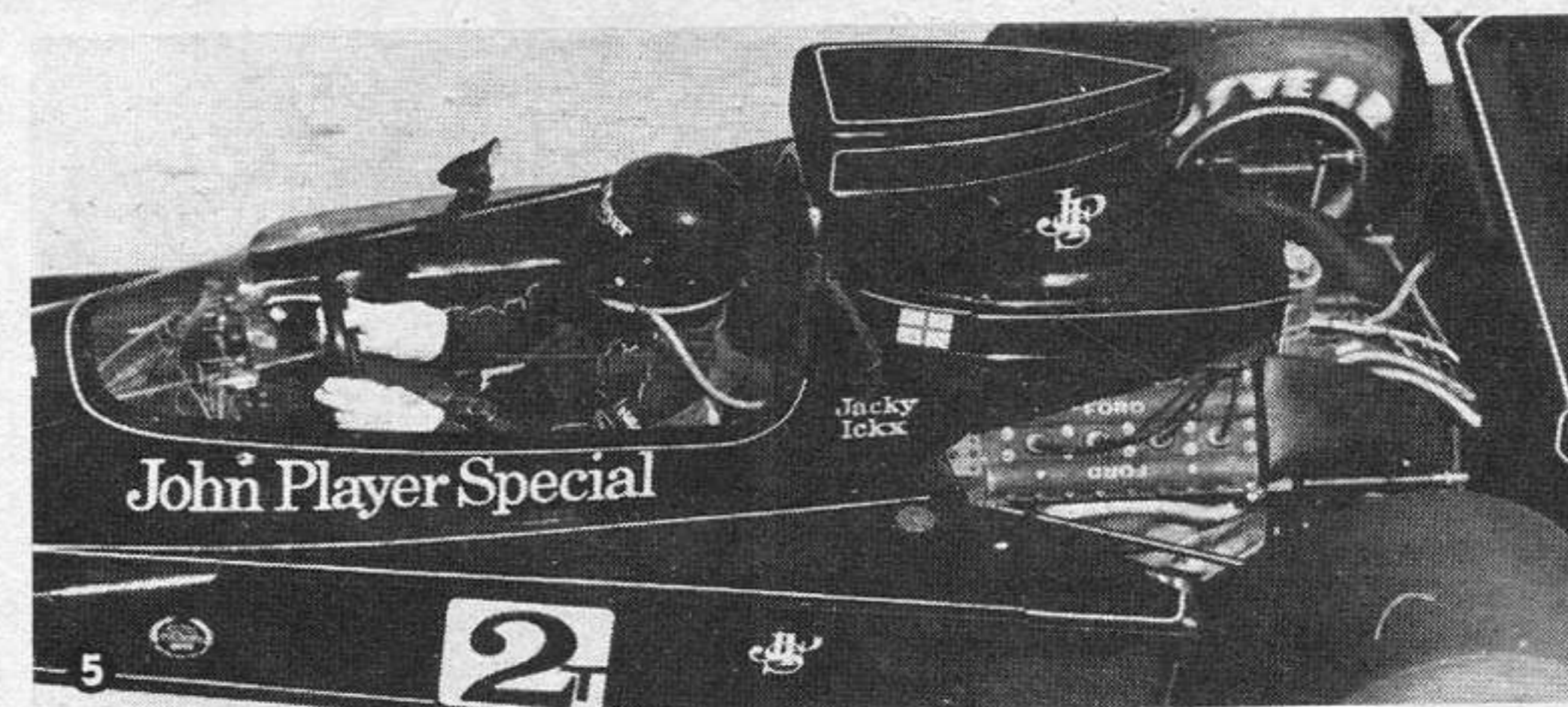
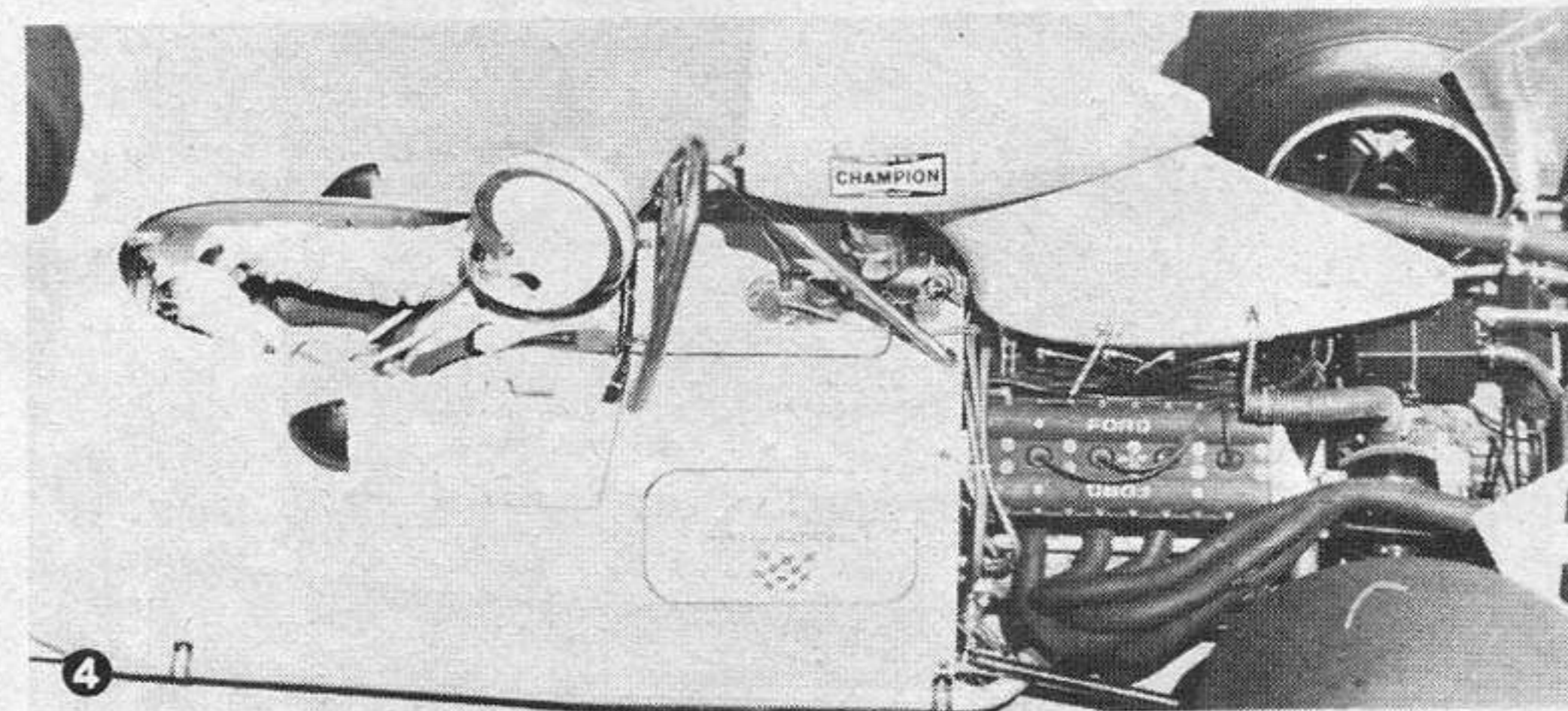
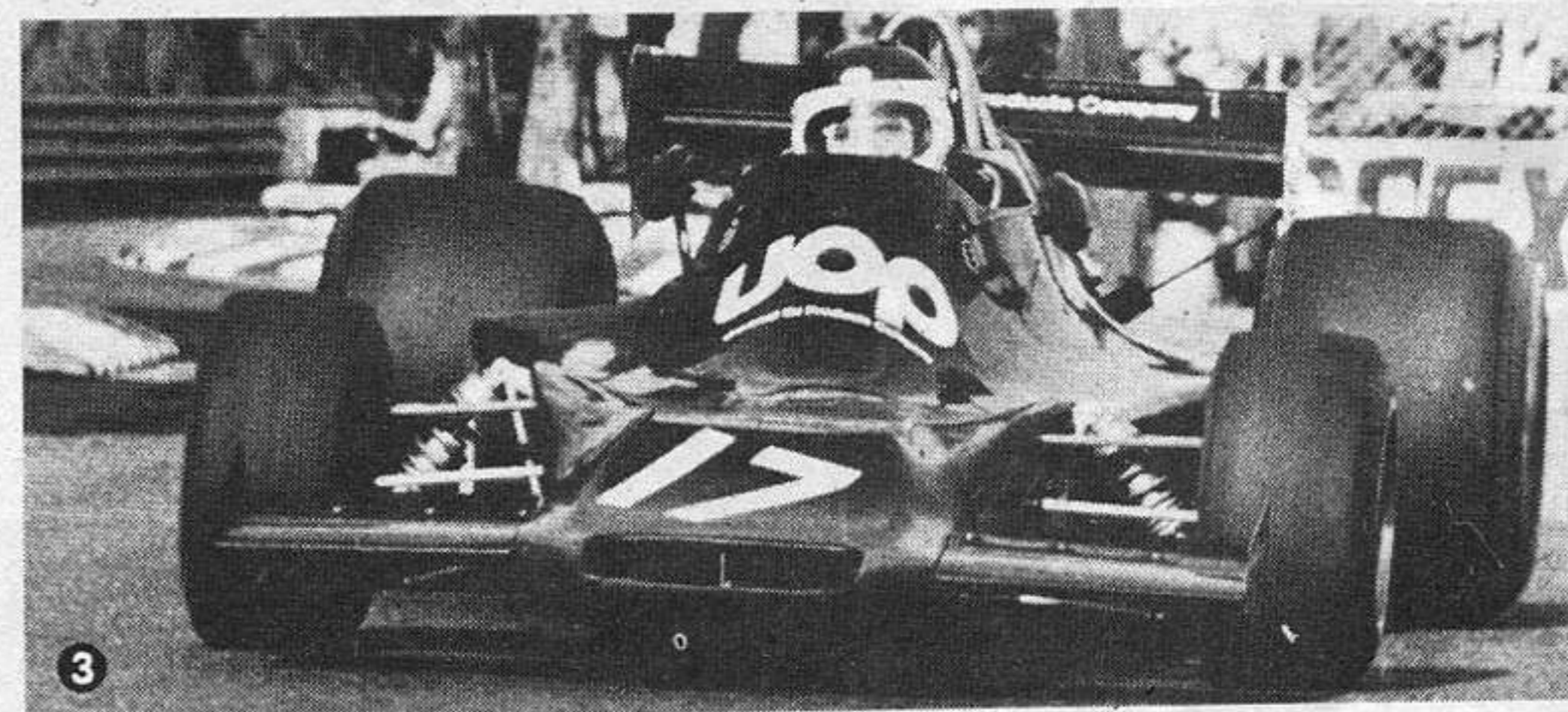
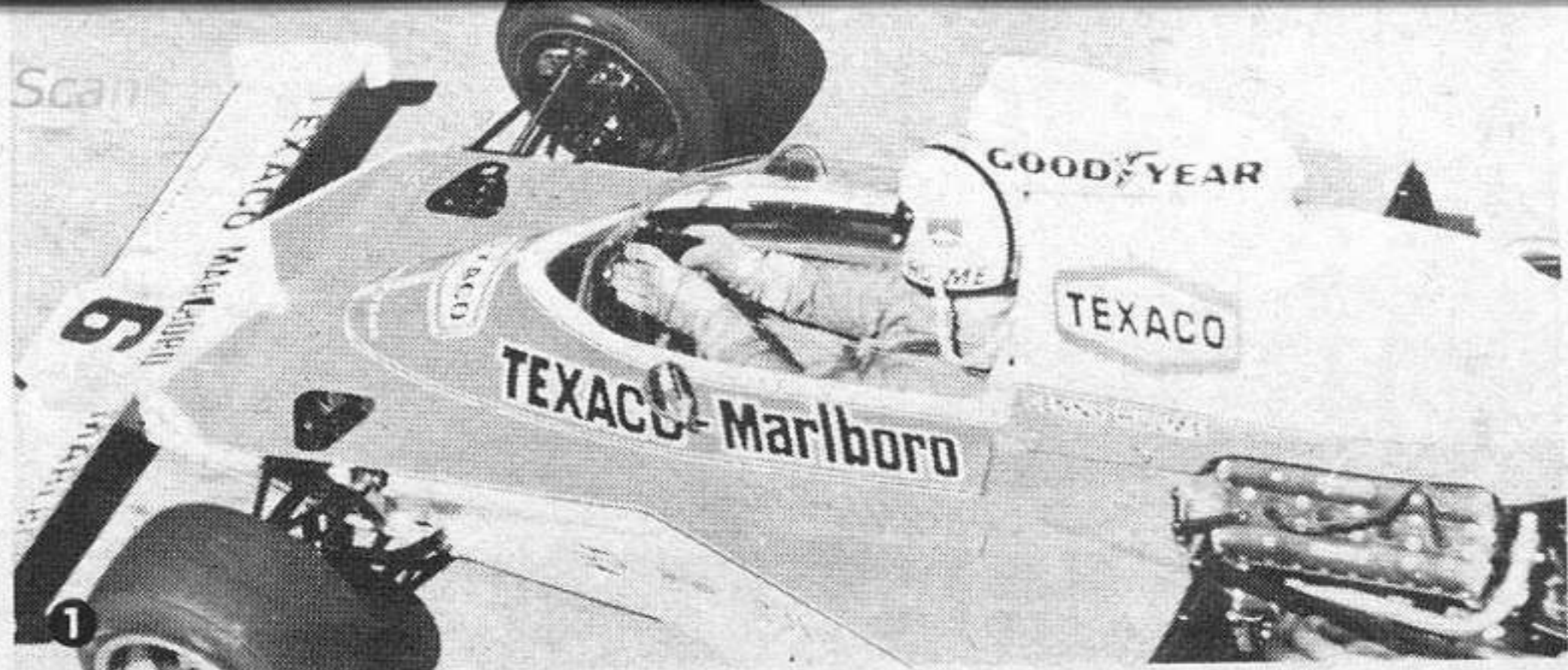
Come si nota, nel caso della Hesketh l'accelerazione laterale risulta garantita dalla deformazione del pneumatico e dalla molla «a pacco», mentre la BRM (qui accanto) tende a sollevare la ruota interna

① Molto «pulita» la zona anteriore della McLaren. Questi è Hulme
② Un'altra vista della Texaco-Marlboro McLaren, di Fittipaldi
③ Jarier in chicane: ammortizzatori e molle sono all'aria
④ Fra Chris ed il DFV, una sezione di scocca contenente carburante
⑤ Ickx alle prese con la 76.
Visibili, i radiatori «a freccia»
⑥ JPB con la BRM P 201, dalla redditizia sezione pseudotriangolare

ziché viceversa come prima? E ora, quelli che si trovano sul gobbo la soluzione antiquata e démodé, chi li risarcisce? Magari non erano neanche assicurati...

Comunque Gardner, la fregatura, potrà averla presa didietro ma non certo davanti dove la 007 sfoggia una sospensione a caratteristica progressiva ben diversa dall'unica fonte di documentazione reperibile in commercio fino a ieri. Rispetto alla soluzione Coppuck (McLaren M.23) si ha una minore pulizia per la presenza di una tige in diagonale fra i bracci, che ruba un po' d'aria ai radiatori. In compenso, l'assieme è più facile da costruire anche se altrettanto leonardesco. Niente titanio ma acciaio: però di quello buono e sottratto, pare, al progetto Concorde. Non è manifesto, ma si può ritenere, che il telarino anteriore portatutto si presti (con la sostituzione di un triangolo del traliccio) alla modifica di inclinazione degli assi di snodo dei bracci con lodevoli intenzioni anti-dive.

g. o.



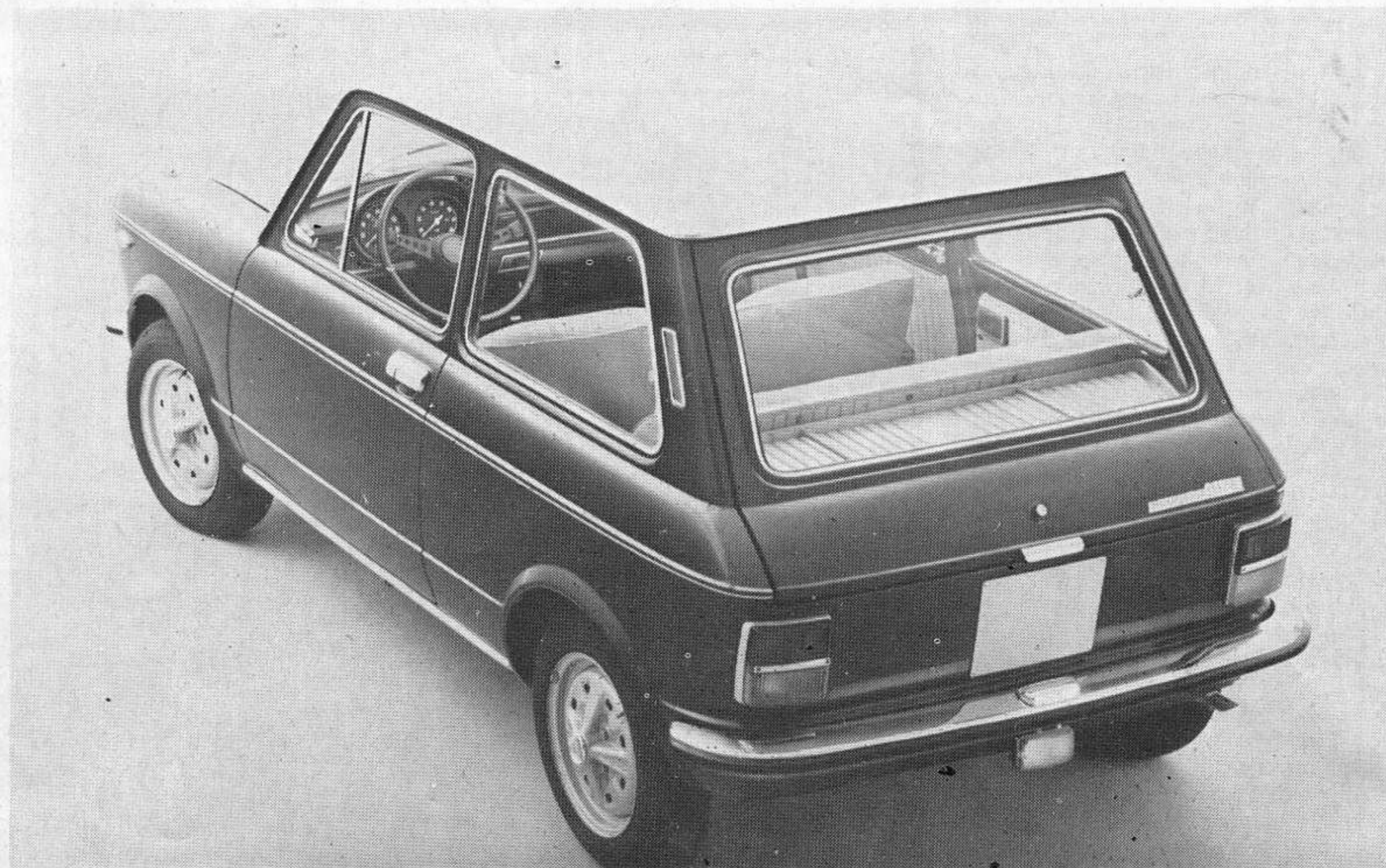
sizione «a freccia» delle JPS'9, già vista sulle Texaco Lotus F. 2 l'anno scorso a quella indefinibile scelta da Pilbeam sulla P 201 BRM. Ron Tauranac resta nel classico e ripete nella se stesso nella Trojan 103, sperimentando tuttavia variazioni di muso avvolgente con «Black Jack» Brabham.

Per contro, una tendenza che sta diventando regola sulle British Standard F. 1 cars è quella delle sospensioni a barra di torsione. In questo, la Lotus (se John Player ci permette di chiamarle per nome) ha fatto scuola e solo certe considerazioni di sicurezza a beneficio degli infilzandi hanno dissuaso Gardner dal montarle, sulla Tyrrell 007, non solo al retrotreno come ha fatto ma anche sulle sospensioni anteriori. Terzo tra cotanto senno Gordon Fowell che, sulla Amon le ha montate e, già che c'era, se le è fatte di titanio, due davanti e due di dietro.

Scelti come si deve diametro, lunghezza e limite di fatica del materiale impiegato, non c'è op-



Quante... MERCEDES
vale l'A 112?
rispondono le signore



Reginette anche del misto stretto

Anche se di questi tempi la limitazione di velocità — dicono — rende sicura ogni e qualsiasi fantasiosa locomobile, esistono vivaddio girigogli e serpentine stradali ove i 100 orari, che tanto piacciono all'Italia loro, son più che sufficienti a dimostrare che l'A112 «la sta in terra» quanto e più di certe conclamate reginette del misto stretto.

Sempre a questo proposito, abbiamo avuto qualche divergenza con amici, parenti, benefattori e superiori convinti di una certa superiorità del 127 Fiat a motivo — dicono loro — di una maggior neutralità di reazioni. Probabile che i 18,2 centimetri di passo in meno presentati dall'Autobianchi possano facilitare un po' di scodinzolio, ma è anche vero che ce li ritroviamo alleati nel ridurre di ben 70 centimetri il diametro di sterzata,

cosa che aiuta non poco quando il misto che si diceva richiede qualche «kristiania».

Riteniamo che anche le (sempre più automobilistiche) «Frece tricolori» saranno d'accordo con noi quando affermiamo che la stabilità è sempre una gran bella cosa, ma ciò non toglie che la si debba sempre pagare in termini di maneggevolezza.

In altri termini, una piccolotta giocherellona che non manca tuttavia di carattere anche quando il servizio che le viene richiesto non si limita alla circolazione urbana.

Proprio in grazia di questo charme si finisce per assoggettarsi volentieri o a non fare una tragedia per il vibromassaggio sospensorio che una lunga trasferta può rappresentare. Per chi guida, potrà piuttosto farsi sentire una certa svergolatura spinale do-

vuta alla disassatura della pedaliera rispetto al sedile. Tuttavia, oggi, la pedaliera rintorcinata fa parte delle civili tradizioni; ragion per cui chi gira in «112» potrà sempre dire all'amico: «Credevo che la mia posizione di guida fosse storta, prima di aver visto la tua...!»

D'altronde, ci teniamo tutti ai vantaggi economico-funzionali della sospensione Mc Pherson, no? E allora, di grazia, concediamo al progettista quel minimo di spazio vitale per sistemarci gli attacchi delle gambe elastiche e compensiamo certi inconvenienti con un po' di ginnastica antiscoliosi: ci farà bene anche alla pancia.

Quarantasette cavalli, malignità della cabala a parte, possono apparire pochini e, in effetti, possiamo garantirvi che NON si ha l'impressione di guidare una Berlinetta Boxer. Tuttavia, sia l'osservazione diretta nel traffico frettoloso, sia la consultazione di tests comparativi svolti a suo tempo da attendibili pubblicazioni ci hanno convinto che, nella gamma del confrontabile, la 112 non sfigura affatto in velocità di punta. Se poi spingiamo il confronto sul piano di elasticità e ripresa si rischia, per certe concorrenti, di uscire dai limiti del caritatevole.

Si potrebbe quindi pensare che le suddette effervescenze debbano fatalmente esser pagate al benzinario e, in un certo senso, abbiamo sforchettato varie banconote al distributore nel corso della nostra prova (nota ad uso del dr. Sabbatini). Tuttavia non si può neanche dire che, a chiedo pigiato, l'A112 si trasformi in Jeckill dello sbevazzo se, come è giusto, insistiamo nei confronti con altri prodotti della sua categoria.

Se prendiamo ad esempio i 120 kmh oggi concessi da lassù dove qualcuno tanto ci ama, gli 8,9 litri/100 km della 112 Elegant fanno da contraltare ai 9,3 di sua sorella Fiat 127, ai 9,7 della Simca 1000 LS, ai 10 giusti della Renault 5 e dell'Opel Kadett, o

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 12

Non vi dico il chioccolo ed i ron-ron della consorte messa a confronto con la graziosa bicolore appena estirpata dalle ubriachezze di un traffico delirante che fa corona alla centralissima sede milanese dell'Autobianchi in Via Rugabella. Non si può negare che l'Autobianchi A112, specie nella versione bicolorgentile del tipo «Elegant», sembri concepita apposta per far leva sull'istinto delle automobiliste più materne. Ne abbiamo avuto la controprova, appunto, nello scarrozzare la consorte di cui sopra, la quale si dichiarava soddisfatta su tutta la linea, non sognandosi nemmeno di rilevare alcunché a carico del comfort di sospensione, invero un po' spartano a soggettivo giudizio di chi scrive.

Lungi da noi l'idea di considerare la cosa come uno svantaggio: troppe volte ci è capitato di dover rinunciare al tipo di guida che adottiamo in solitudine, proprio per le rampogne che la nostra metà migliore si guarda bene dal lesinarci quando è presente. In questo caso, oh gioia, abbiamo potuto tirarci dentro di buzzo buono senza che dal sedile accanto si levassero i consueti pianti ed alti lai. Merito di un baricentro basso, di un assetto azzeccato e di uno sterzo preciso anche se tutt'altro che indifferente alle eventuali irregolarità del fondo stradale che si percorre.

La meccanica raggruppata anteriormente non porta d'altronde a forti squilibri nella ripartizione sugli assi del peso complessivo. Quanto meno, la prevalenza all'avantreno e relative pesantezze non hanno effetti così marcati come in altre ingegnose creazioni a suo tempo descritte. I parametri esatti non sono messi alla portata del primo ficcanaso, nemmeno disponendo della monografia di servizio ad uso dell'assistenza tecnica. Chissà perché la ripartizione di cui si disse viene riportata solo per due casi canonici che sono:

a) Una lieta brigata di quattro persone, più novanta chili (presumibilmente di bagaglio, da sistemare vedi caso in luoghi deretani. Non ci meraviglia, in queste condizioni, che salti fuori una distribuzione 47,2/52,8 per cento con preponderanza al retrotreno.

b) Un solitario cavaliere errante, obbligato dall'Autobianchi a scarrozzarsi in giro ben 300 kg non si sa di che. Dalle nebbie di un lontano passato, chi scrive riesuma ricordi di passeggiate con la ragazza, ma — sarà anche questione di gusti — mai una volta che ne abbia ospitata una da tre quintali. Comunque, anche in queste condizioni vi sfidiamo a sistemare le impedimenta di rigore in luoghi che non siano i quarti posteriori. Ed ecco che la distribuzione diviene 43,3/56,7 per cento, manco a dirlo col maggior carico nel dedrio. Pensare che per ottenere qualcosa di simile, il buon Karletto Abarth doveva correre col motore a rimorchio. Gli stava bene: così impara a non documentarsi!

Comunque sia, fatte le dovute considerazioni riguardanti la categoria della nostra esaminata ed i confronti con le sue classiche concorrenti, lungi da noi ogni velleità calunnatoria sul piano della tenuta di strada.

PARTICOLARE DEL PORTAMOZZO ANTERIORE. VISIBILE IL BRACCIO UNICO INFERIORE E LA BABRA ANTIROLLIO CHE COMPLETA IL TRIANGOLO.

SOSPENSIONE ANTERIORE T. MC PHERSON.

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

agli 11 della Ford Escort L. L'elenco potrebbe continuare per estrapolazione con indici smisurati che altre «1000» (e anche 1200 cc) presenterebbero qualora in grado di toccare la velocità in questione; stiamo ovviamente parlando di km di mille metri percorsi in un'ora di sessanta minuti e non di ciò che lo strumento al cruscotto ha voglia di fantasticare.

E finalmente, eh eh... riusciamo a trovare anche un peluzzo nell'uovo che finora, ci sembra, è risultato quanto mai pasquale. Ci riferiamo all'innesto delle varie marce che presenta qualche sintomo di artrosi e, nel caso del primo rapporto, rifiuta a volte di collaborare anche da fermo costringendo a precipitose ricerche per tutti i catenacci, col semaforo verde ed il retrostante che strombetta inviperito. Manco male che sulla 112 si ha a che fare con una leva di lunghezza ragionevole, assai più corta del pastorale che uno si ritrova a smanettare sul Fiat 127, pur provvisto degli stessi organi meccanici.

Abbiamo ripetutamente citato il vincolo di parentela esistente fra 112 e 127, ritenendo tutti al corrente del fatto che la realizzazione Fiat rappresenta una versione maggiormente utilitaria ma che in effetti si viene a disporre dello stesso assieme, quale che sia la nostra scelta.

In definitiva l'Autobianchi si rivolge a quella fascia di acquirenti che preferiscono pagare qualche lira di più per chilogrammo di automobile, rinunciando nel contempo a un trasportato, pur di entrare in possesso di un manufatto meno francescano.

Non sappiamo quanti spingono la pre-tattica di un acquisto fino ad appurare nei dettagli se e quali vantaggi esistano, con un modello piuttosto che un altro, nel rimediare alle conseguenze di una eventuale inzacata. L'ardua sentenza la rifiliamo ai posteri, ma quello che ci va di segnalare è il fatto — raro secondo noi — che i costi di riparazione risulteranno, o dovrebbero risultare, sensibilmente inferiori nel caso del modello meno economico. Sappiamo tutti che quando leggiamo una fattura di officina o di carrozzeria l'uppercut al mento è rappresentato dalla voce M.O. (mano d'opera), visti i livelli indefinibili di pronti contanti, verso i quali oggi tutti siamo protesi in unica bandiera e speme.

Ebbene, se confrontiamo i tempi di intervento riconosciuti dagli esperti, scopriamo con sorpresa che per la stessa operazione la A112 richiede in genere un tempo sensibilmente inferiore a quello necessario per la più modesta 127.

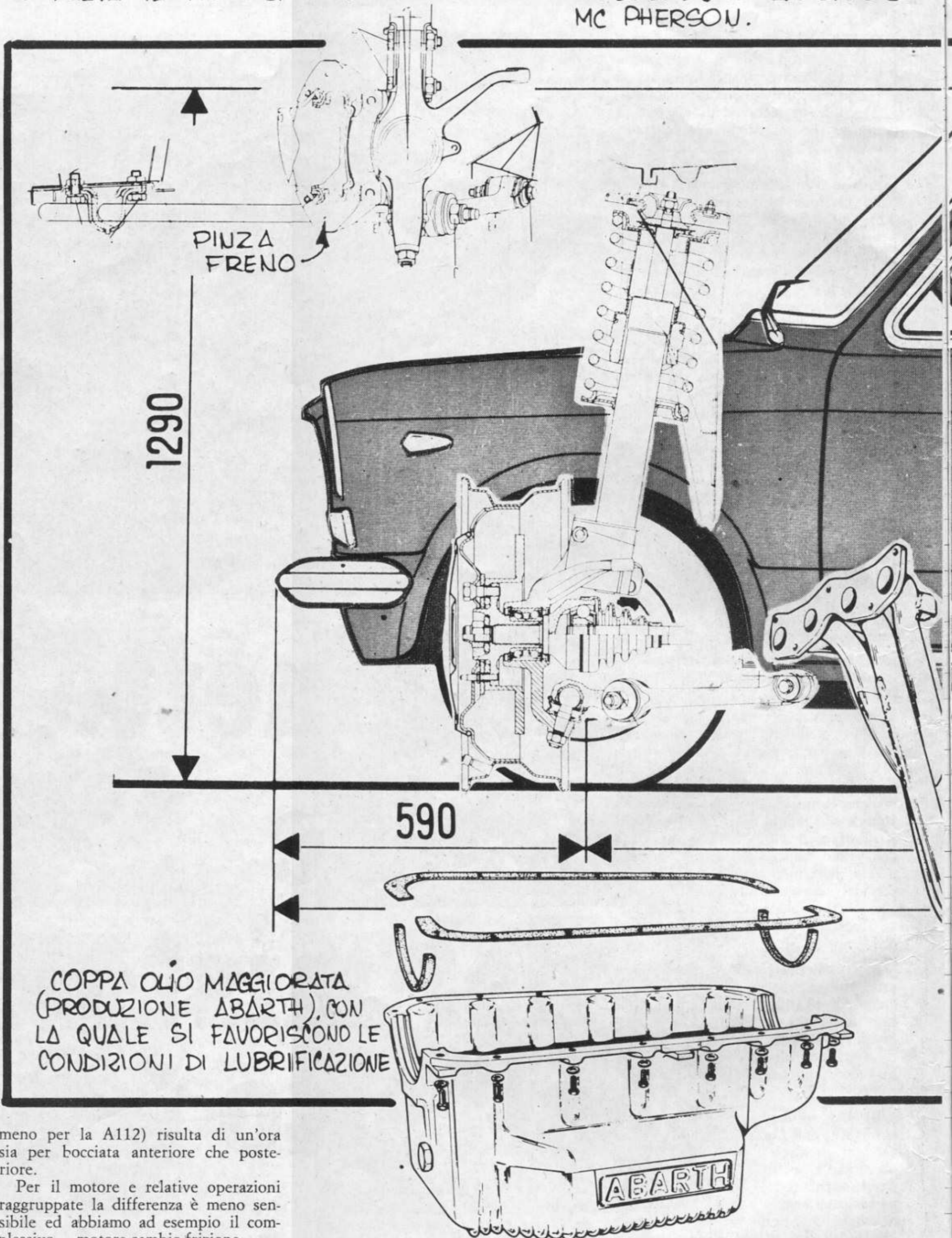
Il principio vale per i lamierati interni ed esterni nonché per i gruppi meccanici, questi ultimi oltretutto identici in buona parte dei casi. Un'occhiatina a qualche esempio varrà a chiarire il concetto.

Abbiamo dato una musata e chi ne ha fatto le spese è il rivestimento anteriore: il complesso di stacchi e riattacchi necessari ad eseguire la sostituzione più la preparazione, stuccatura, levigatura e verniciature, richiederanno mediamente 10 ore e mezza per la A112, mentre le ore saranno 13 nel caso della 127. Per i parafranghi, altro frequente caso clinico di carrozzeria, la differenza (sempre in

meno per la A112) risulta di un'ora sia per boccia anteriore che posteriore.

Per il motore e relative operazioni raggruppate la differenza è meno sensibile ed abbiamo ad esempio il complessivo motore-cambio-frizione — stacco e riattacco — per il quale il verdetto è di cinque ore e mezza in entrambi i casi. Ma la solfa ricomincia coi freni: tre quarti d'ora in meno, la 112, per regolazione e disacrazione freni, esclusa rettifica tamburi e/o dischi; prosegue quindi e quindi cogli stessi tre quarti d'ora o poco meno se il lavoro coinvolge il complessivo sospensione anteriore con tiranti sterzo e ammortizzatori. Per la sospensione posteriore, viene quasi la volta che si spacchi per potersela cavare in un'oretta e quaranta nei confronti delle tre ore che il poveretto in 127 si troverà sul conto.

Fine dell'analisi comparata e torniamo ad isolare la nostra esaminata



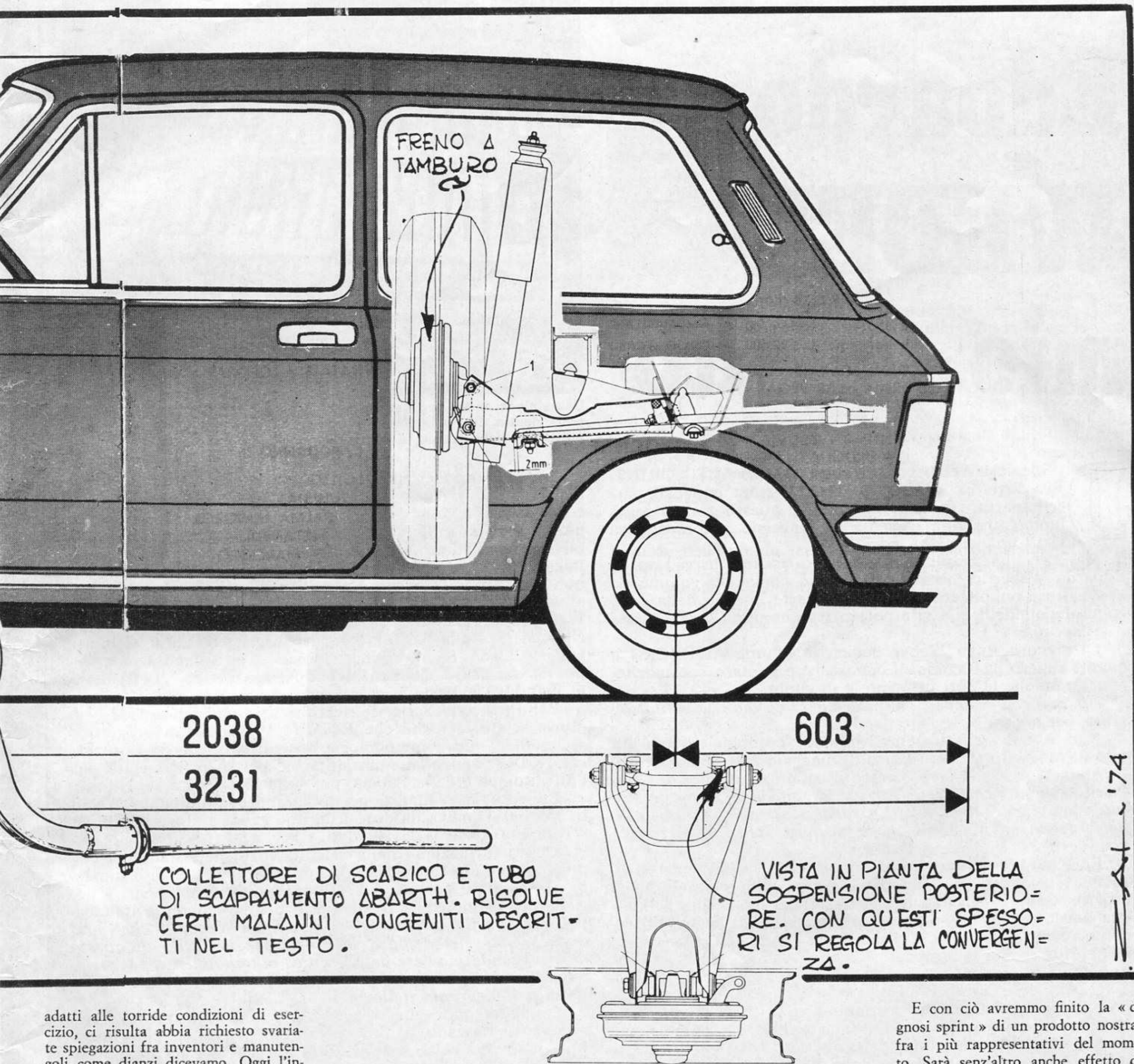
COPPA OLIO MAGGIORATA (PRODUZIONE ABARTH) CON LA QUALE SI FAVORISCONO LE CONDIZIONI DI LUBRIFICAZIONE

per un aspetto della diagnosi sul quale abbiamo trovato concordi i luminari interpellati. Pochi mesi dopo l'inizio delle consegne, i centri di assistenza e manutenzione dovevano riportare un'elevata percentuale di anomalie a carico del tubo di scappamento, in prossimità della flangiatura al collettore. Ci risulta che tale inconveniente abbia preoccupato per un certo periodo gli addetti ai lavori e niente affatto perché le cause costituissero un mistero. Si trattava solo di un più che noto aspetto della vita di chi fabbrica qualcosa, e specificamente automobili, quando i tecnici, ossia coloro che fronteggia-

no gli assalti del cliente furibondo, suggeriscono a chi ha progettato la causa delle loro disgrazie il modo migliore di passare il tempo libero.

Nel caso specifico, le trepidazioni dell'unità motrice disposta trasversalmente e facente parte dell'avanzamento non potevano essere seguite con la necessaria prontezza da tutto l'insieme di tubi e marmitte varie; ragion per cui il punto più sollecitato del sistema veniva ad essere proprio il gomito più prossimo alle luci di scarico, per la nota e spietata legge del filo di ferro. La saggia decisione di elasticizzare la zona critica, naturalmente, nella maniera e coi materiali

PO



COLLETORE DI SCARICO E TUBO DI SCAPPAMENTO ABARTH. RISOLVE CERTI MALANNI CONGENITI DESCRITTI NEL TESTO.

VISTA IN PIANTA DELLA SOSPENSIONE POSTERIORE. CON QUESTI SPESSORI SI REGOLA LA CONVERGENZA.

adatti alle torride condizioni di esercizio, ci risulta abbia richiesto svariate spiegazioni fra inventori e manutengoli come dianzi dicevamo. Oggi l'inconveniente è stato riportato nei limiti percentuali di sua competenza; ma può darsi che in ricordo di quelle battaglie ci si sia preoccupati di non dotare la vettura di un sistema di scarico in grado di sopravvivere a precoce e ineluttabile frattura. Ci riferiamo agli ammassi di ruggine frequentemente riscontrabili al terminale di scappamento su vetture altrimenti in ordine, con percorrenze non superiori ai 20.000 km.

Variazioni corsaiole o quasi.

I giovin d'oggi non saranno al corrente della freddura oddiocheridere sulla definizione della lepre (un coniglio «Abarth»). Non hanno personale in questo senso, tuttavia l'esistenza di un'A112 Abarth di serie toglie loro il dolce affanno di « farsi

l'Abarth» nel senso inteso dai postbellici mocciosi come chi scrive.

Nonostante la mia abbandonata convinzione che, fra una 600 che andava come una Giulietta ma costava altrettanto e — appunto — una Giulietta, era preferibile tutto sommato quest'ultima, non siamo certo qui per considerare depravato chi vuol dare una gonfiatina al mezzo meccanico di cui dispone.

Fatto il preambolo, veniamo al sodo: proprio dalla produzione Abarth peschiamo per prima cosa il gruppo collettore di scarico n. 1473, composto dal collettore propriamente detto (art. N. 1471/1) e dal tubo di col-

legamento (art. N. 1473/2). Da informazioni assunte all'origine abbiamo avuto la garanzia che questo assieme risolve in maniera definitiva le specifiche difficoltà di cui abbiamo detto più sopra e sappiamo tutti che la Casa di Corso Marche ha in materia un'esperienza che meriterebbe un proverbio.

Sempre dalla stessa fonte, è disponibile una coppa olio pressofusa (art. 212.02.04.1), della quale la Casa stessa descrive i vantaggi fra i quali, primo ed ovvio, quello di abbassare la temperatura dell'olio in essa contenuto visto anche che ce ne va un mezzo chilo in più...

E con ciò avremmo finito la «diagnosi sprint» di un prodotto nostrano fra i più rappresentativi del momento. Sarà senz'altro anche effetto della legnata sull'occipite che l'industria dell'auto ha testè ricevuto; ma fatto sta che, ci risulta, l'Autobianchi non ha praticamente risentito di un calo nelle vendite a motivo della micagnosa attualità. Questo non significa che i concessionari Autobianchi non abbiano i loro problemi: uno di questi ha telefonato giorni fa in Sede per chieder lumi su una delicata transazione. Un signore deciso a prendere l'austerità per le corna, si era presentato con una grossa e lussuosa Mercedes che intendeva «dar dentro» e il venditore aveva dei dubbi sul numero giusto di 112 da dargli in cambio.

Un artefice (troppo dimenticato) dell'industria automobilistica ricordato 30 anni dopo l'atroce scomparsa

Edoardo WEBER mio marito

Di Edoardo Weber volevamo scrivere su AUTOSPRINT. Era doveroso, a distanza di quasi trent'anni dalla sua scomparsa, rievocare la figura di questo grande gentiluomo che alle capacità dell'ingegno accompagnava virtù umane senza pari.

Ma ecco che, tramite un amico carissimo, la vedova di Edoardo Weber ci ha fatto pervenire copia del volume da lei scritto e pubblicato. Chi, d'altra parte, meglio della compagna fedele della sua vita poteva testimoniare la sua figura e la sua opera?

La signora Anna Weber dedica il volume « WEBER » a quanti ebbero la fortuna di conoscere e stimare suo marito, apprezzandone le doti di mente e di cuore.

« A tutti coloro che ne ammirarono l'ingegno e la bontà soltanto per amarlo ».

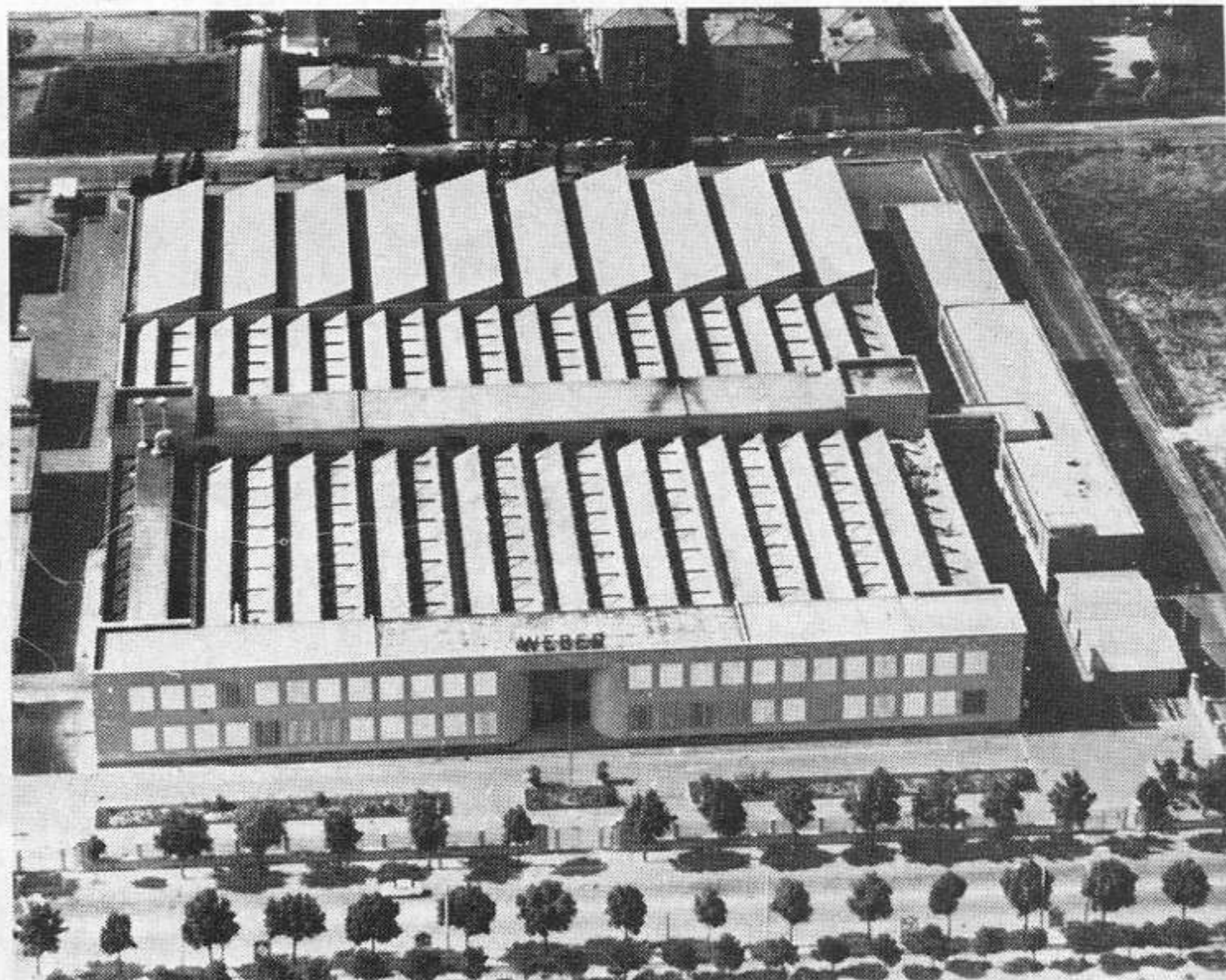
Non è uno scritto semplicemente cronologico, ma un atto di fede, di amore; un atto di omaggio trasmesso a tutti.

Anna Weber, nel ripercorrere il cammino di fianco a suo marito, vuole « cancellare l'errore di quella morte » per incamminarsi con lui « lungo la strada maestra di uno straordinario sogno nel quale, in una atmosfera che sa di eterno, la vita dà il braccio alla morte ».

Edoardo Weber era stato fin da giovane decisamente rivolto alla tecnica automobilistica dando atto, dopo le necessarie esperienze, al suo miraggio col trasferirsi da Torino a Bologna dove, impiegando i risparmi di 15 anni di lavoro dipendente, costituì, con l'ing. Lancellotti e i fratelli Donini, la « Fabbrica Italiana Carburatori Weber », con sede dapprima in Viale Masini e poi in Via Cairoli.

Il primo carburatore ad apparire fu quello funzionante a petrolio con vaporizzatore per autocarri 18 BL-15 TER. Anna Bolelli, che doveva diventare poi la moglie del grande pioniere, fu la prima segretaria della ditta essendo, quindi, testimone diretta e incontestabile delle ricerche e delle scoperte di Edoardo Weber che progettò per le vetture Fiat 501 e 505 una particolare modifica ai carburatori di serie chiamata « Econo-Super-Alimentatore ». Nel 1925 Weber aveva elaborato una ventina, e forse più, di Fiat 501 Sport sovralimentandole con turbo compressore.

Il carburatore fu installato poi nei motori delle 501 S, 502 e 503. Ed ecco Weber partecipare con successo a diverse gare fra il '22 e il '27. Poi arrivarono le 501 di serie con carburatore Weber senza turbo compressore. Nel biennio '26-'27 si costruirono 100 carburatori al mese, trascurando il lavoro per le auto sportive, ma con interessamento per gli autocarri Fiat 18 BL e 18 P. Comparvero il carburatore orizzontale, quello a doppio corpo e il famoso « A K ». E' del '27 l'inizio della collaborazione fra Weber e la Maserati e da qui ha inizio un eccezionale periodo di sperimentazioni nelle corse con risultati eccezionali. E' ben nota l'amicizia sorta tra Edoardo Weber e i famosi fratelli Maserati.



Una visione aerea degli stabilimenti Weber di Bologna. Sulla destra del fabbricato principale, è stato qualche tempo fa costruito un nuovo capannone

L'albo d'oro dei trionfi del carburatore Weber è quanto mai ricco, perché è di questo periodo l'applicazione del turbo compressore a valle del carburatore, in modo che la miscela limitasse l'aumento di temperatura. Nel frattempo l'Alfa Romeo aveva affidato ad Enzo Ferrari il reparto corse, dando inizio alla collaborazione Weber-Scuderia Ferrari. I successi non mancarono. Elencare i nomi dei piloti famosi che furono al volante di macchine con motori alimentati dal carburatore Weber è impossibile; ci limitiamo a farne alcuni: Campari, Nuvolari, Taruffi, Fagioli, Straight, Arcangeli, Varzi, Comotti, Lewis, Chiron. Sempre più convincente la collaborazione con la Fiat che usava i Weber « DR » per le « Balilla », l'« Ardita », le Fiat 1100 e 1500.

Poi tutta una serie di ricerche, di sperimentazioni e di nuove scelte tecniche che Edoardo Weber aveva progettato secondo le nuove metodologie costruttive. Nel '38 il carburatore DCR venne montato in serie per la prima volta dall'Alfa Romeo e dalla Lancia, poi sulla Fiat 1500 a sei cilindri.

Ed ecco la realizzazione del grande stabilimento Weber in Via del Timavo, da dove uscirono i carburatori 22 OT per « Topolino A » e il 26 DR.

La trasformazione della azienda in Società anonima con presidente e direttore generale Edoardo Weber e con l'aumento del capitale portato a 5 milioni, sono avvenimenti « storici » per la industria bolognese e per la economia italiana.

« Ma è facile affermare — scrive Anna Weber — che i prodotti Weber, nel definire e nell'elevare il livello di questo nostro grande pioniere della tecnica automobilistica, avevano rivendicato al prestigio del nostro Paese l'inestimabile importanza dell'ideazione italiana ».

Poi la seconda guerra mondiale, il decentramento degli impianti a Bazzano, da dove poi si ritornò nel '45 per riprendere il lavoro nella sede di Bologna. Weber stava approntando il rilancio della azienda con nuovi progetti, fra i quali la iniezione a benzina, studio che restò inattuato sul suo tavolo, allorché venne rapito — da mani sconosciute con ignobile pretesto — all'affetto della moglie e alla stima dei suoi collaboratori, operai e amici. Si congedò dalla sua Anna con dolcezza e con la tranquillità di chi è in pace con sé stesso e con gli uomini, disposto a compiere una missione di bene propositagli, dietro la quale si nascondeva l'agguato.

Weber scomparve così nel mito riservando alla sua compagna l'atroce destino di non poterne piangere la fine sulle sue spoglie mortali.

Conclude il libro Anna Weber: « All'ingresso dello stabilimento, figura un busto in marmo a Lui dedicato. Un gruppo di amici e di collaboratori che per primi ebbero fede nel Suo ingegno lo posero per onorarne la memoria. Per ora soltanto a questo visibile ricordo è rivolto il memore rimpianto di tutti coloro che l'hanno nel cuore ».

Mario Morselli

La primavera dell'austerità

V8/Blog Scans

Qui sotto, la Fiat 128 nella sua rinnovata veste « Special ». Si notano i fari rettangolari, i profili elastici al paraurti ed alla fiancata, i coprimozzi delle ruote di nuovo disegno. La « Special » si può avere con i motori 1100 e 1300. Nelle due foto a destra: il posto di guida ed il cruscotto della versione « Special »

Il momento, ormai purtroppo non si tratta più solo di momento, che sta attraversando l'industria automobilistica è certamente tra i più gravi della sua non troppo lunga storia. La crisi energetica, la conseguente austerità, l'aumento vertiginoso delle materie prime e l'aumentato costo del lavoro hanno prodotto un aumento dei prezzi che ha raggiunto vertici impensati e che naturalmente ha determinato un calo nella domanda. Malgrado ciò le Case automobilistiche continuano a sfornare novità o seminovità alla ricerca di un motivo in più per guadagnarsi la preferenza della clientela. Assistiamo così alla fioritura primaverile che, se raffrontata agli anni precedenti, non registra grosse differenze.

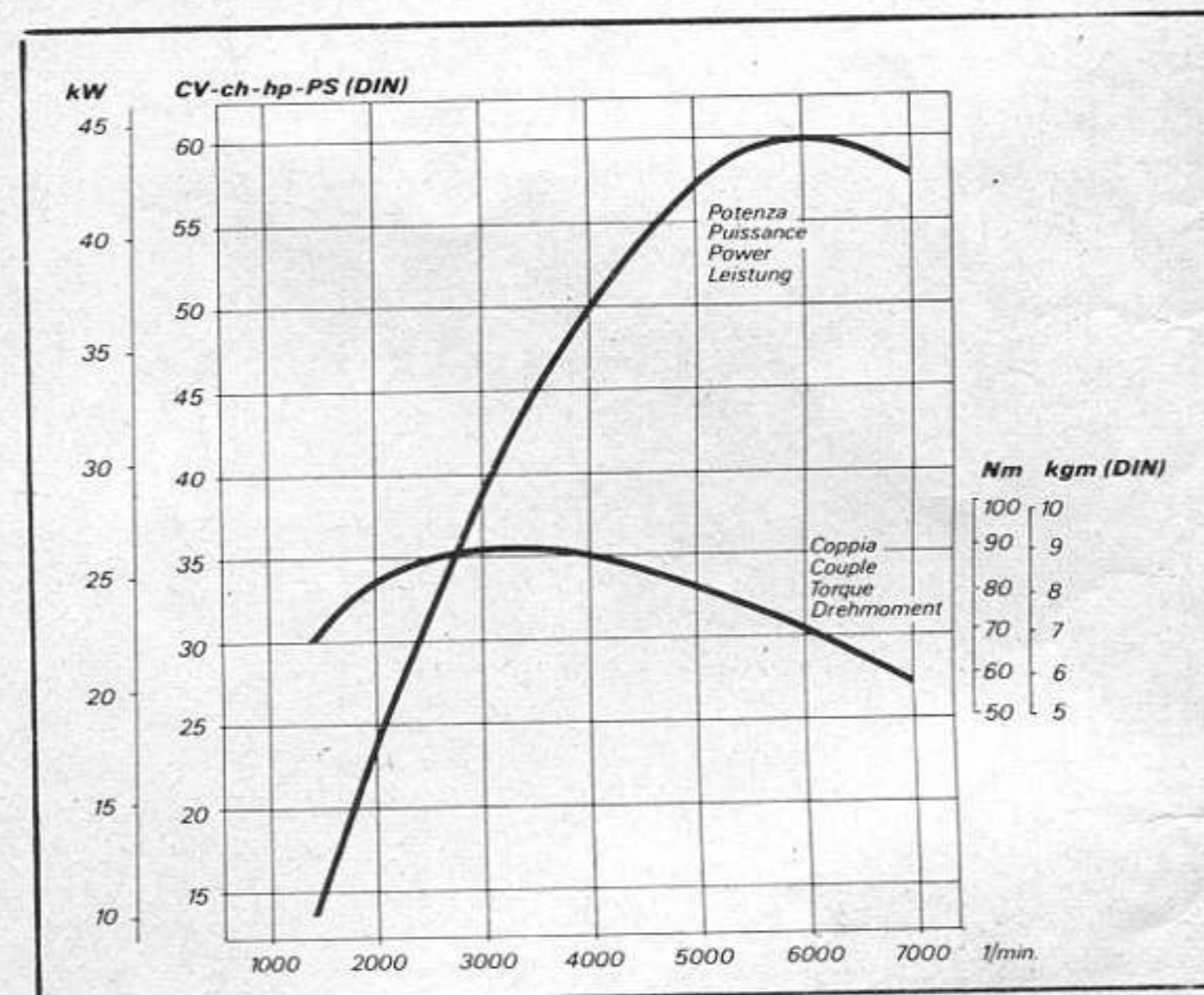
Possiamo sbagliare, ma purtroppo ci par di capire che l'attivismo di questa primavera nasconde mancanze concrete di prospettiva. La colpa non è delle Case automobilistiche. Ci sono cause profonde da ricercare nella situazione economica internazionale, nelle scelte nazionali di carattere politico ed economico, e certamente anche nelle scelte di carattere aziendale. Ci riferiamo soprattutto alla difficoltà di conciliare ad esempio i salari col profitto, i trasporti pubblici con quelli privati, un consumo che si vorrebbe limitato ma che si provoca in continuazione e con ogni mezzo.

E' in sostanza l'impasse attuale della nostra economia e della nostra politica. E', in sostanza, il terreno attuale di scontro tra le grandi forze del Paese. E come negli anni della ricostruzione economica, quelli del « boom », l'automobile fu tra le protagoniste, oggi, ancora una volta è al centro della attenzione e gioca indubbiamente un ruolo decisivo. Per la dimensione che hanno raggiunto non solo le Case produttrici ma anche tutte le industrie collegate al settore.

I politici, di oggi che dovrebbero indicare soluzioni ai vari livelli sembrano incapaci di dare le risposte attese. La situazione quindi è per questo più grave. A quei politici, prima di iniziare una rapida carrellata di quello che non vorremmo fosse l'ultimo canto del cigno, diciamo solo che indietro non si può tornare. Non fosse altro perché quei passi avanti che il nostro Paese ha fatto negli anni del dopoguerra sono stati fatti sulla pelle di chi, col proprio lavoro ha permesso di avanzare.



A destra, le curve caratteristiche di potenza e di coppia motrice del motore 1300 che equipaggia la nuova versione della Fiat 128 berlina. E' leggermente meno potente del motore 1300 della Rallye, ma è stata molto curata l'elasticità. La coppia massima è di oltre 9 kgm già a 3000 giri



Nella tabella che vediamo sotto, è riassunta l'intera gamma delle Fiat 128 berlina, che ora, con le nuove sette versioni, ha ben quindici variazioni. Completamente nuovi sono i modelli 1300

con motore 1100 cm ³				con motore 1300 cm ³				
	berlina 1100	2 porte		berlina 1100	4 porte		berlina 1300	2 porte
	Special 1100	2 porte		Special 1100	4 porte		Special 1300	2 porte
	familiare 1100						familiare 1300	

Tutte le età per l'ESCORT

Conforme al clima di austerità e contemporaneamente a molte altre novità è uscita in questi giorni la nuova Escort Primavera. Sulla meccanica della nota e collaudatissima 1100 XL è stato montato un corpo vettura a 4 porte più estroso e originale. Caratteristiche di questa vettura: la verniciatura bicolore, i cerchi sportivi, fari allo iodio, paraurti sdoppiati anteriormente e pneumatici radiali 165 SR x 13.

All'interno tutto è fatto in base alle esigenze di un cliente sportivo; dal volante, alla strumentazione, alla tappezzeria in finto velluto. Il tutto con 95.000 lire (IVA compr.) in più



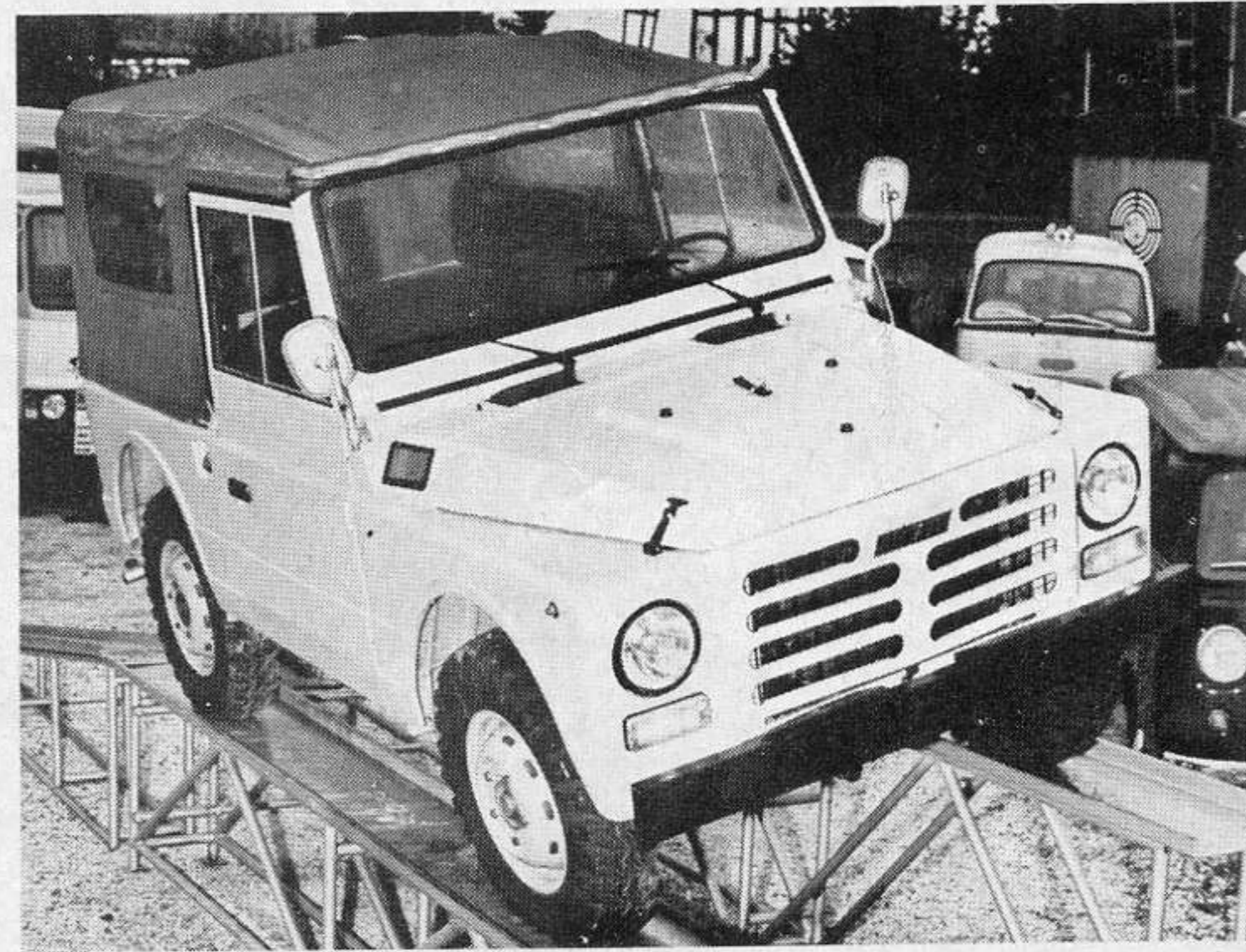
WV col rustico

Qualche tempo fa la VOLKSWAGEN annunciò di essere pronta a consegnare a paesi in via di sviluppo, elementi (motori, trasmissioni, scatole guida, assali anteriori) che potessero permettere con poca spesa e con mano d'opera semplificata, la costruzione di una utilitaria rustica. Questo autoveicolo è stato esposto al Salone di Belgrado. Il motore derivato dal 4 cilindri 1600 raffreddato ad aria, sviluppa una potenza di 45 CV DIN e può funzionare anche con un carburante a basso indice di ottani. Il propulsore è accoppiato ad un cambio a quattro velocità in avanti più retromarcia. Il telaio è costituito da due longheroni.



Campagnola a due volti

Da molto tempo si parlava di una nuova FIAT fuoristrada e la sua uscita era prevista per l'estate; invece essa figurava con molta discrezione al Salone di Belgrado. Questa «Campagnola» monta un motore 4 cilindri derivato dal 132/1800 nel quale l'allungamento della corsa (da 79,2 a 90) si traduce in una cilindrata di 1995 cc. Alimentato da un carburatore doppio corpo, sviluppa 80 CV DIN. Scatola del cambio a quattro rapporti avanti più retromarcia che trasmette il movimento alle quattro ruote con l'ausilio di un riduttore e di due differenziali identici per un totale di dieci differenti rapporti. La Campagnola è proposta in due versioni: Torpedo (come nella foto) o Sahariana.



Da Mosca col soffio Renault

Pur non essendo molto conosciuta all'estero, la MOSKVIATCH lavora a nuovi modelli. Dopo la versione 408 con motore da 1357 cc viene ora la 412 (1479 cc) che a sua volta viene raddoppiata dalla variante denominata 427 ISH. Di caratteristiche identiche (motore e trasmissione), questa ulteriore versione ha una carrozzeria leggermente modificata nella sua parte posteriore completata da un portellone stile Renault 16. La Moskvitch ha presentato a Belgrado anche una 412 camionetta.



Dopo aver superato il traguardo, sempre molto invidiabile per una vettura, dei 2 milioni di esemplari prodotti, e dopo aver rastrellato una bella serie di titoli e riconoscimenti internazionali, la Fiat 128 amplia la sua già completa gamma con l'introduzione di sette nuove versioni. Si tratta di due versioni in allestimento «Special» con motore 1100, a due e quattro porte, e di cinque versioni dotate del motore 1300, berline a 2 e 4 porte, familiare, e berline «Special» a 2 e 4 porte.

L'allestimento «Special» esternamente si distingue per la calandra di nuovo disegno, con due proiettori rettangolari muniti anch'essi di un correttore di assetto.

Nuove coppe coprimozzo alle ruote, tergicristalli in nero opaco e tappo del serbatoio benzina con serratura. I gruppi ottici posteriori sono completati da due luci di retromarcia, mentre all'interno molta cura è stata posta al perfezionamento dei sedili e della dotazione di accessori, fra cui accendisigari e termometro acqua, più lavacrystalli a comando elettrico.

Fra gli optional della serie «Special», lunotto termico, poggiatesta, antifurto bloccasterzo, accessori richiedibili anche nella versione normale.

Molto interessanti i motori. Il 1100 da 55 CV è stato perfezionato con una nuova camera di scoppio e diffusore del carburatore interiore, mentre il 1300 è stato volutamente contenuto in 60 CV per accentuarne l'elasticità. Questa dell'elasticità aumentata è una caratteristica base dei due nuovi motori che permette un loro uso ottimale senza troppi cambi di marcia.

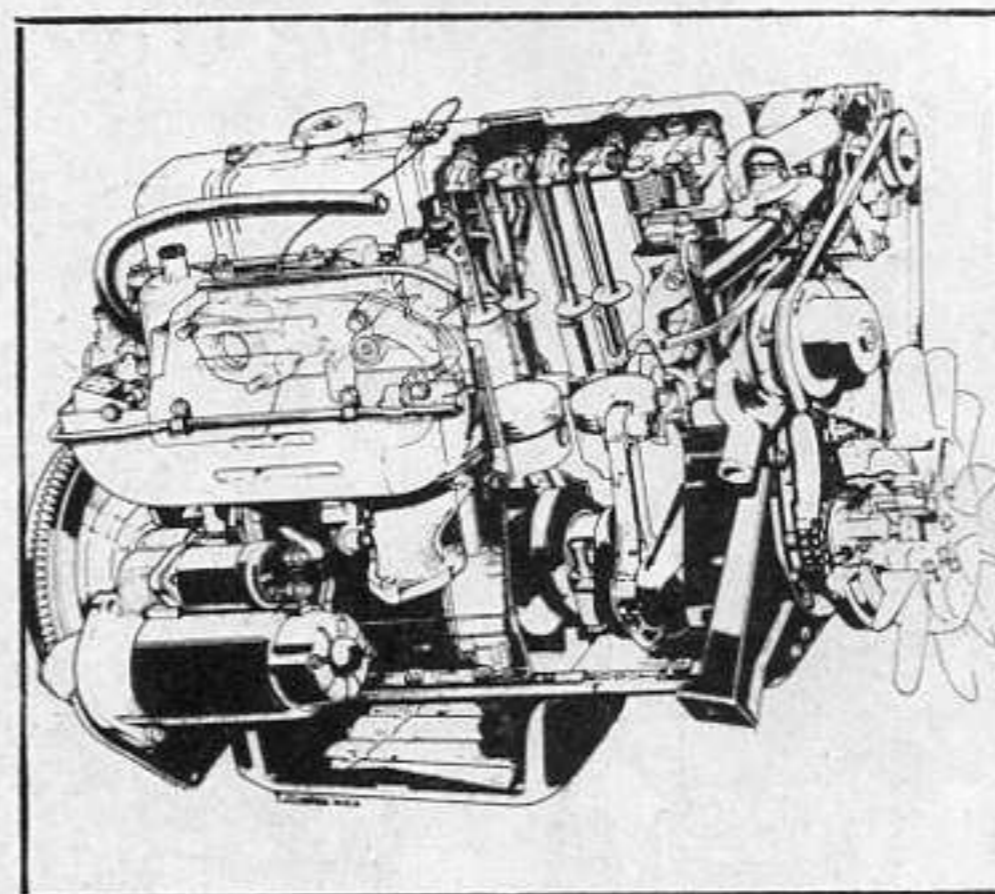
La primavera dell'austerità

V8/Blog scans



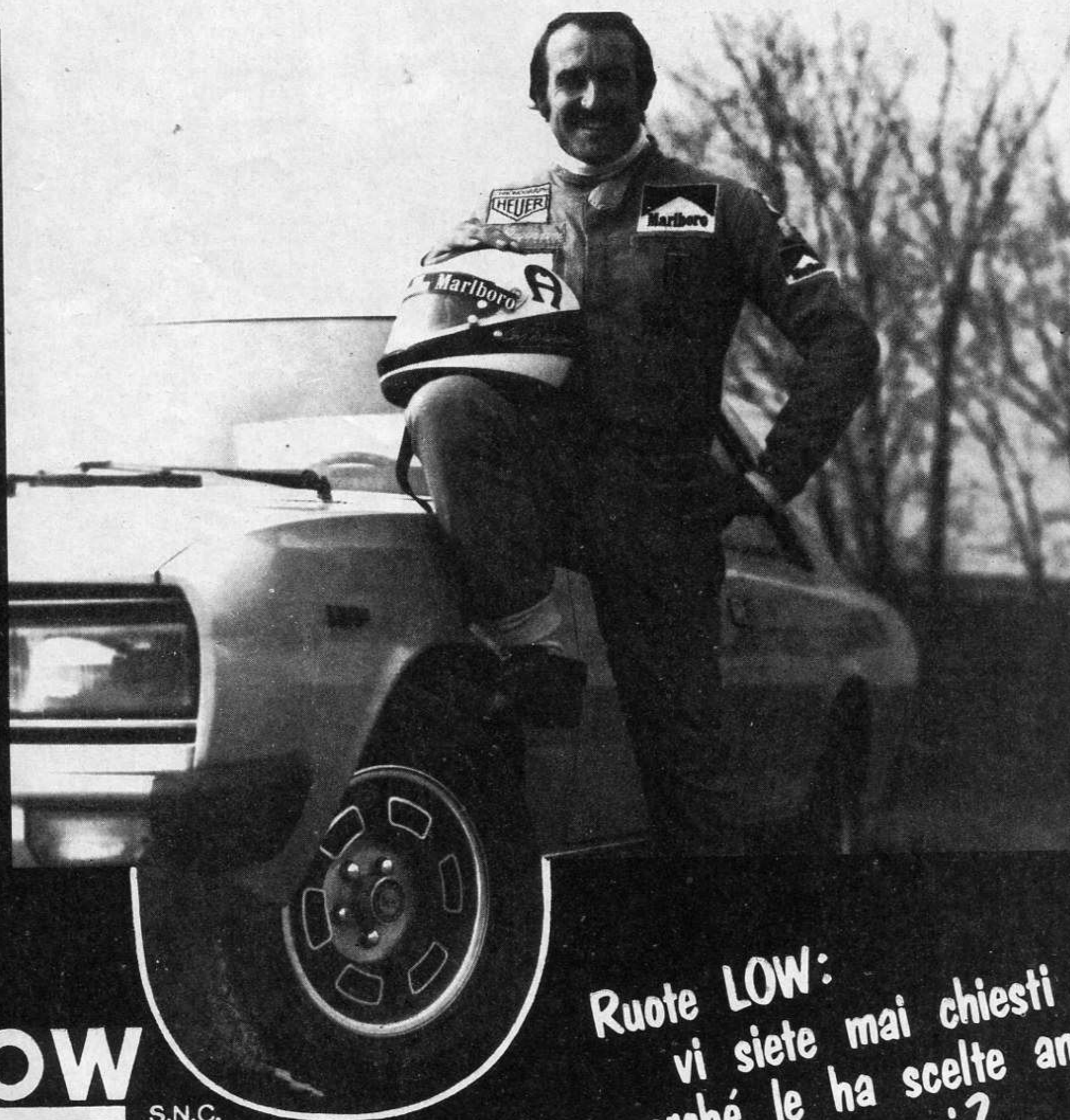
La Giulia più austera

E' uscita da poco la nuova serie della Giulia e già si discute animatamente sulle proverbiali e ormai veterane doti della berlina Alfa Romeo. Un successo, quello della Giulia, che va riconosciuto a conferma delle doti Alfa, pur se bisogna sottolineare che qualche particolare in più della carrozzeria avrebbe potuto essere anch'esso rinnovato. Certamente i tecnici Alfa non avranno cambiato radicalmente, per lasciare, come si suol dire, l'impronta, le caratteristiche fondamentali di questo fortunato modello. Caratteristiche che si trovano nella meccanica, giunta ormai al suo plafond di potenza massima, ma continuamente migliorata nelle caratteristiche di erogazione della potenza. Particolare cura è stata rivolta alle camere di combustione e quindi alla carburazione, in modo da ottenere consumi che alle velocità tuttora consentite, non superano quelli di una piccola-media cilindrata.



La Triumph mediana

La Triumph ha modificato i suoi modelli 2000 e 2.5 PI, oltre ad aggiungere la 2500 TC alla gamma. Questa vettura, che dovrebbe colmare il varco fra le altre due, è azionata dal motore di 2498 cc. usato sulla 2500 PI però con due carburatori SU in luogo dell'iniezione.



STUDIO TRIS

LOW

S.N.C.

di LOMBARDI GIOVANNI & C.

Via P. Togliatti, 48
42020 MONTECAVOLO (R.E.) - ITALY
Tel. (0522) 889241

Ruote LOW:
vi siete mai chiesti
perché le ha scelte anche
Clay Regazzoni?



Zastava solo per noi

La Zastava ha annunciato, tramite il proprio importatore in Francia, mr. Chardonnet, secondo da destra nella foto, una nuova vettura: la 1100 super, una versione più lussuosa della Zastava 100. La nuova 1100 che avrà una calandra nera con finitura cromata orizzontale, verrà riservata alla esportazione.



Tris Mazda

Una nuova arrivata in Europa, nella stessa classe della Triumph 2000, è la gamma Mazda 929 che comprende una turismo a quattro porte, un coupé a due porte e un'estate-car. Il motore a quattro cilindri è di 1769 cc ed eroga 83 HP DIN a 5000 giri/min.



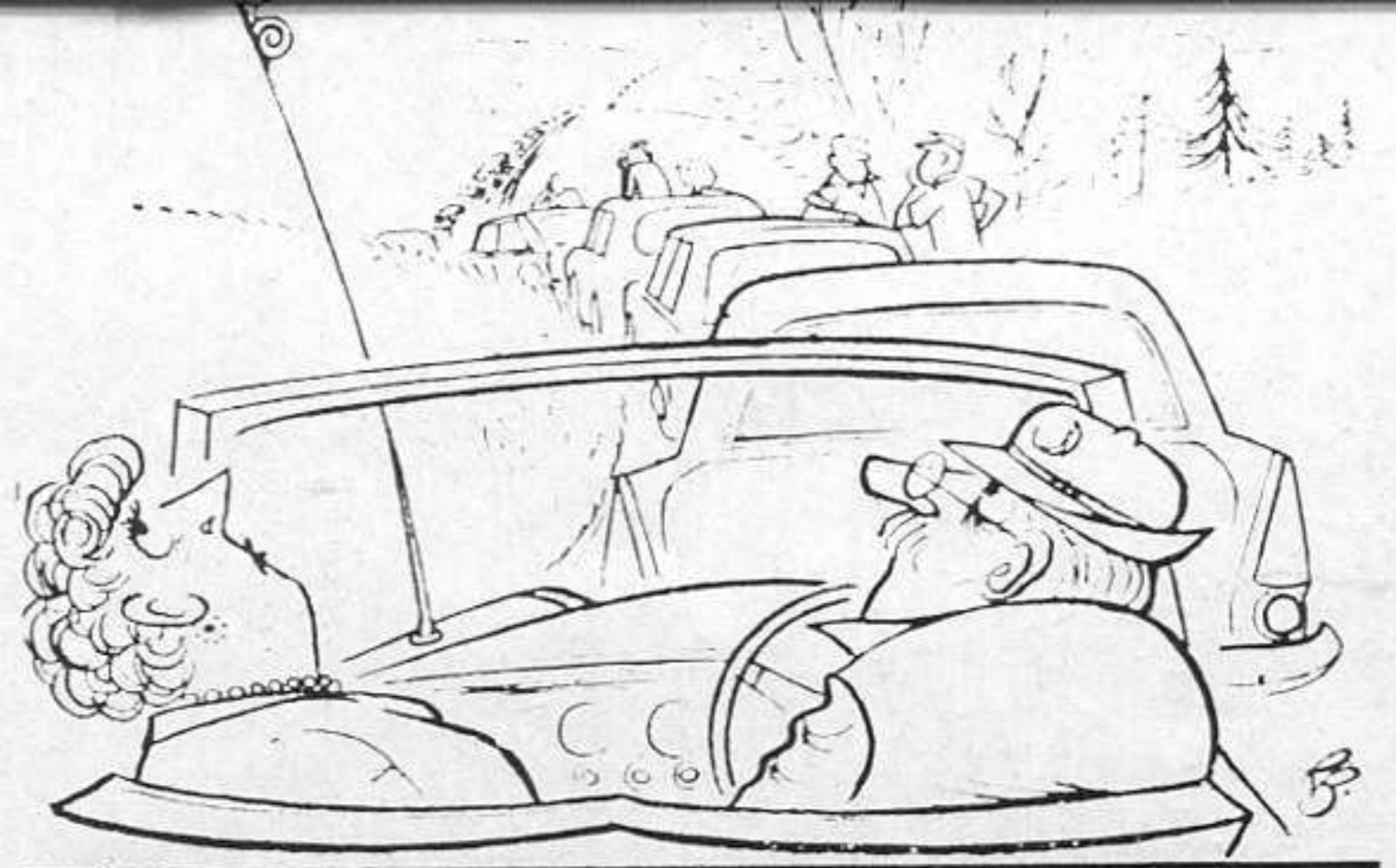
Tatra da 190 all'ora

La Tatra, la Casa cecoslovacca conosciuta per la produzione di autocarri, costruisce pure piccole serie di berline di lusso. La più recente è la 613, un modello caratterizzato dall'installazione tradizionale del motore V8 di 3495 cm cubi che sviluppa una potenza di 165 cavalli a 5200 giri. I freni sono a 4 dischi a doppio circuito. Questa lussuosa berlina dalla linea pulita, d'ispirazione italiana pesa a vuoto 1670 kg, è lunga 5,025 metri e raggiunge una velocità massima di 190 kmh.



La 132 GLS loro

Anche all'est qualcosa di nuovo. La Zastava che costruisce su licenza FIAT, ha modificato la 132 che entrerà in produzione nel mese di luglio. La nuova 132 che si chiamerà 132 GLS/1800 rispetto alla versione italiana si differenzia per i sedili meno profondi e per un quadro comandi più semplice.



LE CONFIDENZE

di Andrew DEAN

VIVA bis cocktail euro GM

LONDRA - La nuova Viva della Vauxhall, che dovrebbe essere annunciata nel gennaio 1975, sarà un euro-progetto GM, per il quale verrà utilizzata la carrozzeria dell'Opel Kadett con la meccanica dell'attuale Viva, una griglia Vauxhall e la coda studiata in modo da dare alla vettura un aspetto britannico. La nuova Viva avrà una gamma di motori a scelta, da 1156 a 2300 cc con alberi a camme in testa. La Ranger della GM è del resto un esempio di questa « miscela » di vetture. Iniziò come una Opel Rekord con griglia Vauxhall Victor e fu costruita in Belgio per essere venduta sul mercato svizzero. La Euro-Viva è una idea valida, per la Vauxhall, perché darà al traballante settore inglese della GM la possibilità di spedire kits alla Opel, continuando così la produzione a Luton, nel caso che la nuova Viva non dovesse andare forte in Inghilterra.

● La Chrysler inglese pensa di sostituire l'Avenger con una versione inglese della popolare Simca 1100 francese.

IL CALO VW

Brutti tempi per la Volkswagen. Rudolf Leiding predice una perdita per la Casa alla fine di quest'anno, per via « dell'esplosione dei costi che hanno raggiunto proporzioni catastrofiche ». L'anno scorso le vendite della VW erano salite del 14% ma gli utili erano scarsi. Nel primo quadrimestre di quest'anno le vendite in Germania sono scese del 18%, in Europa complessivamente del 25% e del 28% negli Stati Uniti. Per controbilanciare questi guai economici, la VW ha rinunciato alla sua partecipazione in uno stabilimento per veicoli commerciali nello Zambia probabilmente sarà sostituita laggiù dalla Toyota.

● La Jaguar sta facendo posto per la Tipo F. Il fatto di ridurre la gamma Tipo E a un solo modello — la V12 convertibile — significa che probabilmente questa rimarrà l'unica Jaguar aperta, quando sarà annunciato il coupé 2+2 tipo F. Pare di capire che la F. sarà molto più costosa della XJC a due porte con dispositivi quali aerazione, sedili e finestrini elettrici come attrezzatura standard.

NO AL VEGA

Le General Motors, alla conclusione, ha deciso di annullare i programmi per immettere sul mercato una Vega con motore modificato Cosworth due litri a 16 valvole. Questo motore pareva del resto « bocciato » in partenza, quando alla Cosworth non sono riusciti a far tenere sul dinamometro i blocchi cilindri, senza contare che poi la GM peccò di 10,000 miglia in meno, sulle richieste 50,000, nella prova di durata, perché le valvole si bruciarono.

15 MILIONI DI DOLLARI PER UNA GT

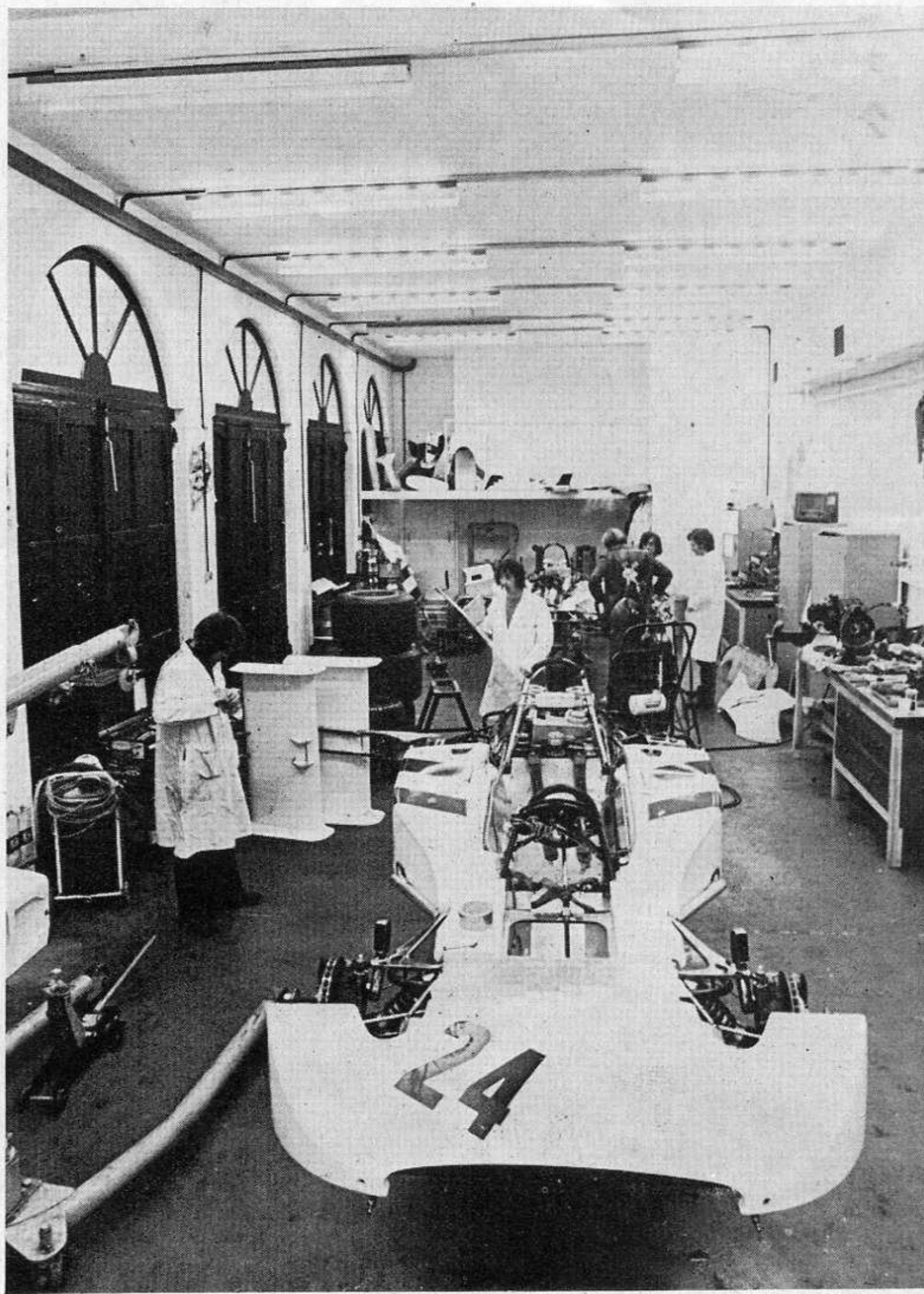
Un grosso uomo d'affari americano, Malcolm Bricklin ha garantito l'appoggio finanziario di oltre 15 milioni di dollari per costruire una GT a due posti con sportelli ad ala di gabbiano, azionata da un V8 American Motors, che costerà 6000 dollari, con l'aria condizionata come attrezzatura standard. Bricklin ha intenzione di costruire 10.000 di queste GT l'anno prossimo, per arrivare a suo tempo a 100.000 unità all'anno.

● La Nissan ha rinunciato al progetto di montare un motore rotante di sua progettazione sulla turismo Bluebird. La Casa aveva avuto intenzione di costruire 36.000 di questi motori all'anno.

Le antiche scuderie della proprietà degli Hesketh, a Easton Neston, ospitano ora la sede della squadra. Fu qui che il primo lord Hesketh si costruì un autoveicolo, agli inizi del secolo

V8/Blog

Ed eccoci nell'interno della « scuderia », dove si lavora attorno alla nuova 308 progettata da Postlethwaite. A destra, lo staff della Hesketh: due meccanici, Bubbles Horsley, ed Harvey Postlethwaite



LONDRA - Nonostante la sua apparente intenzione di fare il massimo per dare buoni utili alla Casa che produce lo champagne Dom Perignon, dedicandosi al tempo stesso un po' alle corse, come paravento per le sue « folie » mondane, il tarchiato, giovane lord Hesketh ha avuto successo nel campo in cui avevano previsto che avrebbe fatto fiasco. Si era sempre pensato che tale insuccesso sarebbe stato un magnifico spettacolo, con la nave ammiraglia della nobile casata che affondava coi ponti inondati di vino rosso d'annata. Per quanto maestosa la sparizione di scena, la Hesketh sarebbe comunque affondata. E, invece, non soltanto continua a stare a galla in F. 1, ma voga a vele spiegate con tutte le premesse per diventare la nave ammiraglia.

Il team Hesketh apparve in F. 1 poco più di un anno fa, a Brands Hatch, con una vettura presa a nolo, e concluse la stagione con un emozionante secondo posto nel G.P. degli Stati Uniti. Una vettura nuova, progettata e costruita per il team in questa stagione, ha ottenuto la posizione al palo nella sua prima gara di F. 1 (la Corsa dei Campioni) e ha vinto la sua terza competizione della formula (International Trophy). Tutti questi exploits non sono pe-

rò opera del ventitreenne lord Thomas Alexander Hesketh, bensì, dietro suo incarico, di persone scelte da lui. Il suo direttore corsa, e uomo di fiducia, è « Bubbles » Horsley, il progettista Harvey Postlethwaite, il pilota James Hunt. Gli sforzi compiuti dalla squadra sono ormai noti, ma si sono raramente « esplorati » i retroscena del giovane aristocratico e dei suoi motivi, per dedicarsi alle competizioni.

« Per me le corse, più che un hobby, sono un modo di vivere » dice, stroncando così l'impressione che si occupi di competizioni soltanto per i parties impliciti. Gli ho parlato a lungo, nell'appartamento londinese che ha preso in affitto da uno zio, non lontano dai sobborghi eleganti della capitale. Mi aspettavo di trovare un giovanotto con tendenza a parlare molto di sé, a prendersi i meriti per il lavoro altrui e prevedevo quindi che dall'intervista sarebbe emerso un personaggio non troppo ammirevole. E' invece successo il contrario. Chiunque giudichi Alexander Hesketh uno sciocco, lo è probabilmente lui stesso.

Già sulla soglia, la prevista atmosfera di raffinata aristocrazia ha subito un fiero colpo. In luogo di un maggiordomo dalla voce sommessa, c'era un giovanotto scapigliato il cui nome, a

giudicare se non altro dalla camicia che indossava, era « Micki il Matto ». Dopo avermi detto che lord Hesketh non era in casa, ma che potevo aspettare, è sparito. E così sono entrato in una signorile stanza che sembrava la prima scena di una commedia di Noel Coward. Quando, circa mezz'ora dopo, è arrivato Alexander con la sua Silver Shadow guidata da un autista, mi ha dato l'impressione di « fondersi » con lo stile della stanza, proprio come se avessi trascorso quella mezz'ora in attesa che apparisse in scena il primo personaggio. « Micki il Matto » mi aveva informato che ci sarebbe stato un ritardo, dovuto ai controlli aerei all'eliporto di Battersea, ove l'elicottero del nobile sovrastava la pista, aspettando il permesso per atterrare.

Thomas Alexander Hesketh è nato il 28 ottobre 1950 e ha ereditato il titolo paterno cinque anni dopo, alla morte del genitore. Non ce la fece mai a raggiungere i campi sportivi del famoso collegio di Eton o le maestose guglie dell'università di Oxford, infatti a quindici anni scappò dal collegio di Ampleforth nello Yorkshire. Dopo frequentò scuole ove si davano ripetizioni, finendo con l'ottenere voti più che modesti, però a lui interessava più la vita che la cultura. Voltò

dunque le spalle alle proprietà di famiglia, per dedicarsi alla nobile arte del commerciante di automobili nella contea del Leicestershire, acquistando così cognizioni motoristiche partendo dalla gavetta. La sua attuale posizione, quale « patron » di un suo team di grand prix, parrebbe indicare che ha già raggiunto le più alte vette, invece deve ancora soddisfare molte ambizioni. La sua prima meta consiste nel vincere il campionato del mondo, la seconda nell'ottenere sufficienti successi nelle sue imprese per potere raggiungere la terza, cioè uno yacht con il quale vincere per l'Inghilterra la Coppa d'America.

Chiunque, a sedici anni, fosse l'assistente di un commerciante in automobili nella contea del Leicestershire, dovrebbe alimentare una simile ambizione con l'eroina, soprattutto aspettandosi che tutto succeda entro dieci anni. In attesa di parte della sua eredità, quando avesse compiuto ventun'anni, e con la previsione delle sempre crescenti responsabilità che l'attendevano in futuro, Alexander provvide a nobilitare le proprie attività andando in California per acquisire cognizioni di finanza, presso una banca d'investimenti, lavorò per breve tempo anche in una società marittima a Hong Kong. Di che



Filosofia di Alexander Hesketh

«...Pago per vivere come vivo quindi se ci rimetto peggio per me ● ...io voglio fare un mucchio di quattrini per poterli spendere... ● ...perchè ho voluto HUNT - la - collisione ... ● ... Ho dovuto scegliere tra lo champagne al box e vincere un Gran Premio... ● L'ingrediente essenziale del mio team è che sappiamo mantenerlo buffo...»



cosa si occupino esattamente le sue imprese non è mai stato detto con chiarezza, durante l'intervista, però sembra di capire che il primo anticipo di Alexander, sull'eredità, sia stato utilizzato per fondare la Hesketh Finanziaria, dai cui uffici nell'elegante quartiere di Mayfair si sono fatte «escursioni» nei campi dell'editoria, della stampa, dell'edilizia e dell'arredamento. Adesso le varie società sono conglobate nella Charhold, un'organizzazione che Alexander dirige in società con un certo Leslie Button.

Ascoltando Hesketh raccontare tutto questo, e udendo senza volerlo le sue conversazioni telefoniche con ragazze titolate, si ha l'impressione che Noel Coward, Oscar Wilde e scrittori dello stesso stampo, avrebbero trovato un meraviglioso materiale in questo giovanotto che pone le corse tra il maggior godimento della sua vita, a parità con vino, donne, baldoria e affari.

Ma perché questo amore per una vita di gran lusso, l'autista, la Silver Shadow, l'elicottero Jet Ranger e lo stuolo di domestici? E' questo il vero Hesketh che trapela? E' sempre stato così? Oppure adesso è costretto a tenere questo ritmo, per conservare il livello dell'opulenza messa in mostra quando arrivò alla vet-

ta nel mondo delle corse?

«Non è assolutamente il modo in cui ho sempre vissuto — osserva — e forse lei non ha torto, dicendo che ora devo mantenere il ritmo, però uno dei motivi per i quali diedi vita alla mia personale società consisteva nel desiderio di mettere insieme quattrini e di spenderli, per fare le cose che non avevo fatto prima. Ho sempre desiderato provare il sapore del lusso, così per dire, però sarebbe immorale mandare all'aria il patrimonio familiare sperperandolo. Adesso pago per vivere come vivo, quindi se ci rimetto peggio per me. Tanta gente vuole fare un mucchio di quattrini per metterli da parte... io voglio fare un mucchio di quattrini per poterli spendere. Voglio vedere la mia società ingrandirsi sempre più, ma al tempo stesso non sono ossessionato dal desiderio di vederla svilupparsi con fretta crescente come fine a se stesso. Cose del genere non mi fanno nessun piacere. Potrei benissimo vivere tranquillamente in una casa a Londra e possedere una Silver Shadow, ma nello spendere denaro si crea per lo meno qualcosa. Insomma, a certa gente piace spendere per comprare quadri, mobili e tutto il resto... a me piace spendere per creare qualcosa che mi appartie-

ne completamente ed ecco perché ho la scuderia da corsa...».

Quando compirà trent'anni, il 28 ottobre 1980, Alexander eredita la villa di famiglia a Easton Neston, poco lontano da Towcester nella contea del Northamptonshire — cioè a un comodo balzo di elicottero da Silverstone — oltre a 9000 acri di terreni. Anche l'ippodromo di Towcester appartiene alla famiglia. Recentemente lord Hesketh ha dato mille sterline per immettere trote nel ruscello locale, ma per ora la vita del gentiluomo di campagna è lontana per lui; le sue prime mete consistono nel raggiungimento del successo personale in affari e nelle sue attività nel mondo delle corse. Si intuisce che questo desiderio di successo personale è importante, per lui, per evitare che gli si affibbi la fama di sperperare il patrimonio di famiglia.

Fu probabilmente il primo Hesketh titolato, lord Thomas, ad accendere la miccia della passione di suo nipote per le corse. Nelle scuderie a Easton Neston, oggi ricostruite per ospitare l'Hesketh Grand Prix Team, lord Thomas si costruì un'automobile poco dopo l'inizio del secolo. Non si ricorda molto, di quella prima Hesketh, e non ne resta niente, se non la consapevolezza che circa settant'anni fa girava

rombando per la proprietà una Hesketh Mark 1.

A ventitré anni, Alexander è il maggiore di tre fratelli: Robert ne ha ventidue e John ventuno. Le scuderie a Easton Neston avevano a malapena visto un cavallo, da quando il «Nonno» abbatté alcune delle mangiatoie per costruire la sua vettura e quando fu deciso di costruire una grand prix «in casa», le automobili della madre e dei fratelli di Alexander furono «sfrattate» in mezzo alla neve. «Allora si lamentarono — dice Alexander — ma da quando James ha vinto a Silverstone hanno cambiato parere. Adesso tutta la famiglia va ad assistere alle corse».

Quando l'anno scorso, in settembre, fu deciso di costruire una grand prix avrebbero potuto seguire l'abitudine diffusa di prendere a nolo un'officina ma, come dice Alexander: «E' un ingrediente essenziale, in una squadra, che tutti siano amici... cioè non soltanto un team. Stabili di costruire la vettura a casa, in campagna, ove trovo che è più piacevole lavorare, piuttosto che nei trading estates ove si prendono officine a nolo. Dopo ho apportato cambiamenti a una casa colonica, dividendola in ap-

Eoin S. Young

CONTINUA A PAGINA 62

CONTINUAZIONE DA PAG. 61

partamenti per i meccanici e, come risultato, fra noi c'è un'atmosfera meravigliosa».

La squadra, composta di dieci uomini, presenta una pazzesca varietà d'incredibili nomignoli, a cominciare da «Bubbles» (bolle di sapone... o di champagne), cioè l'Honorable Anthony Horsley (nobile pure lui, dato che in Inghilterra «onorevole» è un titolo nobiliare), un direttore corsa addirittura venerato dal «patron». Di lui dice: «E' il tipo più

bile di entrare a farne parte, quando tornò dopo il suo periodo di lavoro con la banca d'investimenti in California. Questo accadeva nel 1972, quando il noto «Bubbles» era pure riapparso sulla scena londinese, dopo avere trascorso un periodo a fare il Guru nel Bhutan. Una stagione di gare di Formula Ford pareva la ricetta adatta per scollarsi di dosso le catene della religione e degli investimenti, ma poiché tanto «Bubbles» che il lord hanno tendenza alla pinguedine (Hesketh pesa circa kg 120

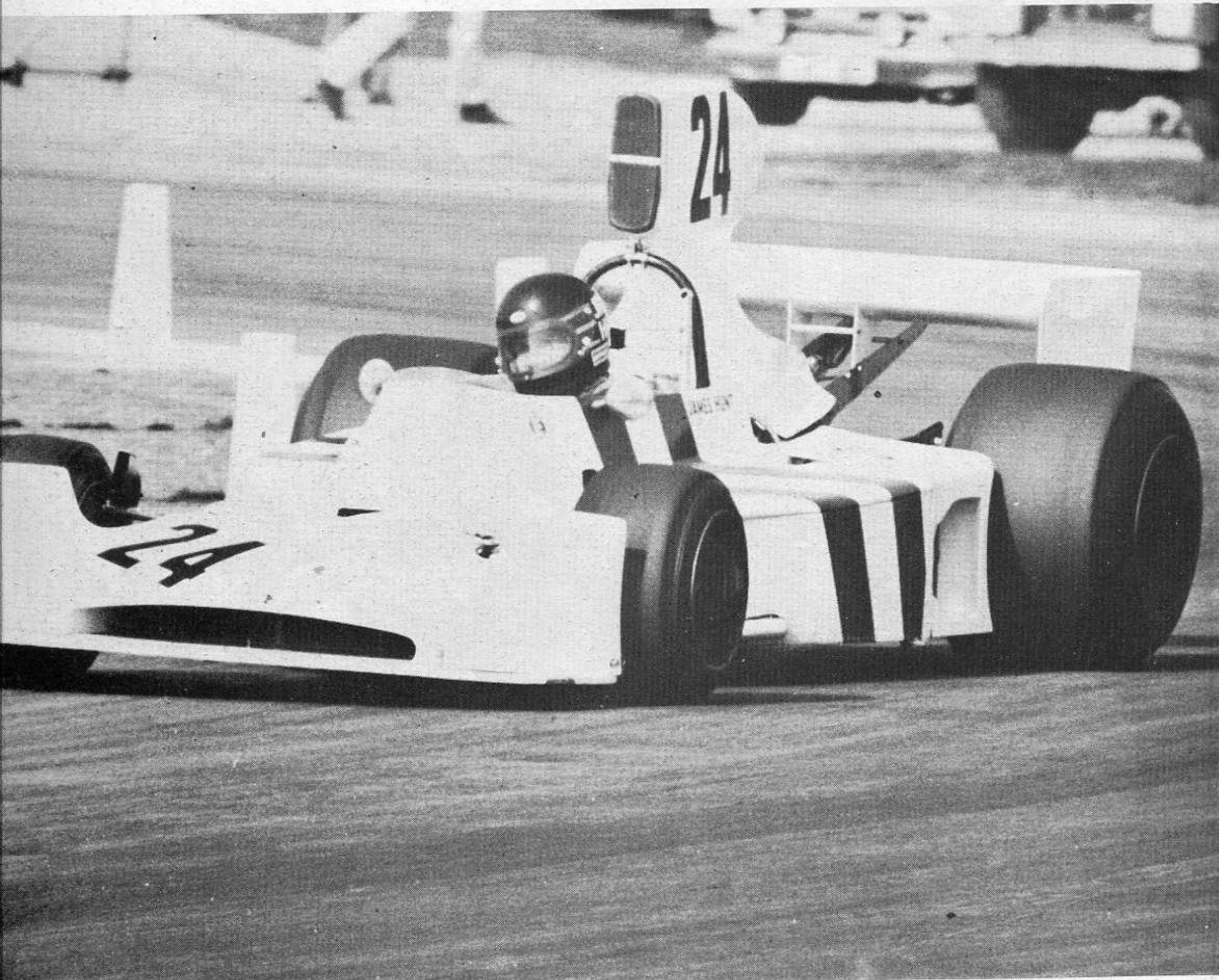
l'unico pilota di valore che accettasse di correre per noi in F. 2 e anche lui ce ne mise del tempo, per rifletterci su...».

Hesketh imparò a guidare sulla Ford Anglia della madre e agli inizi si doveva limitare a usare soltanto il volante, in quanto i suoi piedi non arrivavano ai pedali. Ben presto, però, si rese padrone anche di questi, benché fosse ostacolato dal fatto che non riusciva a vedere al di sopra del volante. La prima vettura di cui entrò veramente in possesso fu una Morris 8, comprata in so-

cietà dai tre fratelli per cinque sterline.

Il suo primo tentativo in corsa avvenne con una Ford Cortina, in un rally organizzato dalla Northampton Motor Sport Society. Si era nel 1968 e Alexander condivideva la vettura con un certo Freeborough, proprietario di un'industria casearia di Towcester. «Andò tutto benissimo, finché non ebbi un piccolo malinteso con una mietitrebbia che m'indusse a credere di essere uscito dal tratto speciale...».

Nonostante il suo grande en-



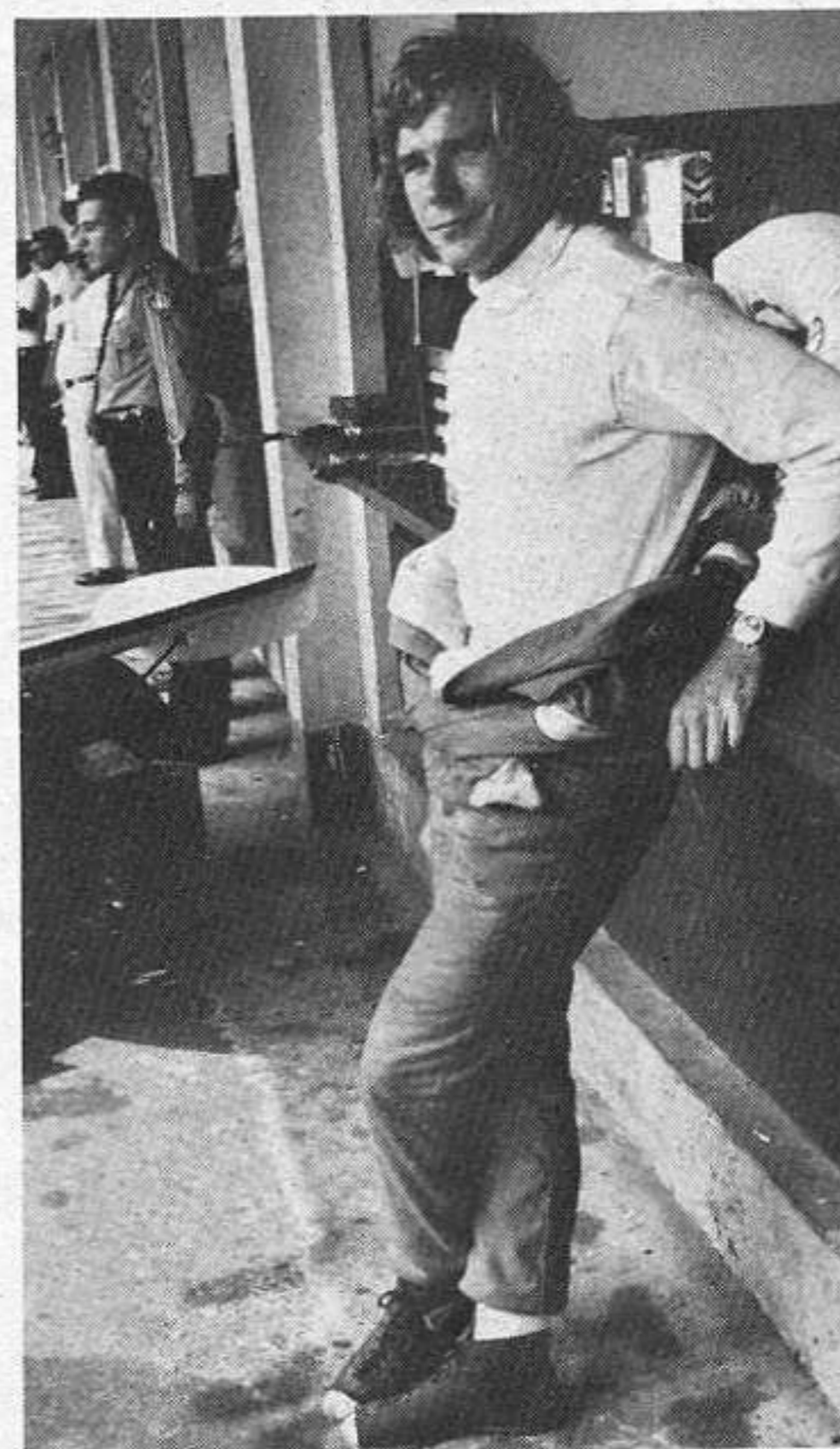
James Hunt l'immagine viaggiante del team Hesketh. L'obiettivo è vincere per ora una gara di Mondiale Piloti. Sotto, James Hunt e lord Hesketh, nella loro «tenuta da corsa»

calmo che io abbia mai conosciuto, veramente incredibile. Quale che sia la crisi che si abbatte sulla squadra, ha subito in testa una controproposta, che per di più è efficace. Per me, è Bubbles l'uomo che ha fatto della Hesketh Racing quella che è. E' il tipo che tiene James su di giri, è il tipo che impedisce al "Dottore" di addormentarsi, come ha tendenza a fare quando pensa ad alettoni e così via. Penso veramente che Bubbles appartenga alla categoria dei Ferrari e dei Neubauer, lo penso davvero».

«Bubbles» è in giro nel mondo delle corse da molti anni, avendo iniziato all'era di Piers Courage quando un clan di piloti di F. 3 prese una casa a Harrow-on-the Hill destinata a diventare famosa. Il giovane Hesketh frequentava a volte questo gruppo e la vita gioiosa che questo conduceva lo indusse a vedere se gli sarebbe stato possi-

con addosso il suo pigiama con stemma!) decisero di evitare più pericoli personali di quanto non fosse assolutamente necessario, nella loro attività nel mondo delle competizioni, e così anziché piloti diventarono concorrente e direttore corsa. In fondo all'elenco dei «primi dieci» conduttori di Formula 3 trovarono James Hunt, un giovanotto che vantava un record di velocità, ma aveva fama di essere propenso agli incidenti.

«Bubbles ed io — dice Alexander — lo tenevamo in una certa considerazione perché aveva dimostrato di promettere molto, ma poi aveva iniziato la "discesa" in modo piuttosto rapido. Aveva alle spalle un lungo elenco di tentati suicidi contro vari pezzi di barriere Armco, in giro per il mondo, e per questo veniva chiamato Hunt la Collisione. Comunque, la cosa più importante consisteva nel fatto che era



tusiasmo, il neonato team mancava di esperienza tecnica e uno dei risultati fu la distruzione della Surtees di F. 2 durante esperimenti per rendere la macchina più veloce grazie a cambiamenti all'alettone. Si dimostrò infatti più veloce in rettilineo, ma alla prima curva tirò dritto!

A questo punto pensarono che col ritmo di « consumo » registrato in F. 2 passare alla F. 1 sarebbe stato di poco più costoso, sicché presero a nolo una March 731, che arrivò insieme con il Dottor Harvey Postletwaite. Ap-

componenti è di ventiquattro anni. « Paragonandolo a una squadra di calcio — spiega — tutte le altre hanno giocato tante partite, al punto da creare una sorta di "appassimento"... sono in ballo da tanto tempo e dopo un poco diventa come un lavoro, mentre noi siamo ancora pieni di un infantile entusiasmo che potrebbe darci un 5% in più. E' questo che fa la differenza. E' impossibile mantenere un dato livello di passione e di entusiasmo, una stagione dopo l'altra, mentre secondo me sono cose es-

ce 61 con le quali Lucas corre nelle gare per vetture storiche. L'orsacchiotto sul casco è apparso quest'anno, come emblema del team, e rappresenta il legame con le altre imprese di Alexander. L'orso della società editrice legge un libro, quello della società edile ha un casco in testa, quello della società finanziaria una bombetta.

Hesketh evita i patrocinatori e la sua vettura è verniciata in bianco, a parte le strisce rosse, bianche e blu che sono i colori delle giubbe dei fantini dei caval-

po', Capo, non possiamo tenere tutto quello champagne al box. O diamo una festa, o cerchiamo di vincere una gara. Decida ».

Di fronte a un ragionamento tanto asciutto, lord Alexander batté in ritirata nel clima più cordiale della sua immensa tenda, ove riceve gli amici. E la vettura vinse la gara.

Hesketh dà peso a ciò che gli estranei possono pensare del suo team e dell'atteggiamento visto con cui si occupa di quanto fin'ora era stata considerata una cosa seria? No.



Per brindare alla vittoria di James a Silverstone, per una volta lord Hesketh ha lasciato il Dom Perignon per il Moët & Chandon. A destra, l'organizzatissimo team iniziò a farsi notare per questo elicottero



pena al team si resero conto che Harvey conosceva tutti i paroloni, e sapeva anche metterli in pratica, ricorsero a mezzi subdoli e a molte bevande alcoliche per convincerlo a lasciare la March per andare con loro. Probabilmente a Postletwaite convenne, perché stava lavorando all'ombra del progettista della March, Robin Herd, e non aveva molte probabilità di fare carriera, mentre con Hesketh avrebbe avuto carta bianca.

Perché mai il team Hesketh ha successo tanto presto, mentre va contro tutte le regole stabilite del mondo delle corse, secondo le quali organizzazioni dilettantistiche non saranno né tollerate, né aiutate per raggiungere il successo? Quelli della Hesketh ci sono arrivati senza aiuto. Perché? Secondo Alexander, il vantaggio consiste nel fatto che il team è giovane e pieno di vita, infatti in media l'età dei suoi

senziali. E' un po' come pretendere che siano in testa alla serie ogni anno ».

Quando abbiamo chiesto se fra qualche stagione la Hesketh non potrebbe forse cadere nella stessa trappola, Alexander ha risposto: « Dovremmo stare molto attenti, perché non succeda. In fondo non siamo veramente attrezzati per seguire questo pesantissimo programma di gare di Grand Prix. L'anno scorso fummo molto avvantaggiati, nel saltarne uno, e mentre può sembrare strano, in questa era di professionismo, penso che anche quest'anno potremo forse saltarne uno o due, per potere apportare migliorie tecniche alla vettura... e, tutto sommato, è questa la questione che conta ».

Sparsi in giro, sulla proprietà di Hesketh, ci sono le vetture personali della sua « scuderia mista », che comprende una Mercedes SSKL e due Maserati Bird-

li da corsa della famiglia. Alexander dice che rifiuterebbe il patrocinio anche di una società importante come la Dom Perignon, perché « allora non sarebbe più la mia vettura, ma soltanto un altro affare, cioè tutto si ridurrebbe a sommare cifre e a dirigere l'impresa per trarne utili ».

Quando la Hesketh Racing apparve in F. 1 a Brands Hatch, all'inizio della scorsa stagione, fu il bersaglio di lazzi che non si faceva niente per nascondere, da parte delle squadre e della stampa, ma mentre i giornalisti possono dare un colpo alla botte e uno al cerchio, le altre squadre ridono meno, a mano a mano che la Hesketh diventa più competitiva, nonostante la sua incessante atmosfera di divertimento inaffiato da champagne. Questa atmosfera, infatti, non supera l'ingresso al box. Una volta si udì il capo meccanico « Beaky » Simms dire al lord: « Senta un

« Secondo me, uno degli ingredienti essenziali del team è che dobbiamo continuare a mantenerlo buffo. Fra noi c'è un certo esprit de corps che non esiste in altre squadre e nasce dal fatto che ci occupiamo di corse in modo poco conformista. Riconosco che posso permettermelo, ma penso che mantenere la squadra super-britannica e super-non commerciale, oltre ad avere una sola vettura, siano fattori favorevoli più che dannosi... ».

Un uomo al di fuori della sua squadra che Alexander ammira è Rob Walker, il decano dei concorrenti privati il quale nei suoi anni di gloria iscriveva Moss alle gare. Hesketh mi ha dato l'impressione di ammirare Walker soprattutto per avere portato un'atmosfera signorile nel mondo delle moderne e professionali competizioni.

e. s. y.

Un'intervista che lascia perplessi

V8/Blog scans

Il modellino del Moonraker
« Marauder », che la società
di Chapman sta per immettere
nel mercato nautico

Costruirei un otto boxer

LONDRA - In occasione della presentazione della nuova Lotus Elite abbiamo avuto l'occasione di scambiare una piacevole conversazione con Mr A.C.B. Chapman (per i pignoli Anthony Colin Bruce) patron della Lotus Group of Companies che comprende la produzione delle Lotus e il Team Lotus che corre in Formula Uno con i colori della John Player Special.

Della nuova auto si è parlato a lungo nel corso della conferenza stampa e quindi gli rivolgiamo domande che riguardano il mondo delle corse e il suo tempo libero.

Ritiene che in Spagna la Ferrari abbia vinto per la macchina, il pilota o la Ferrari?

La corsa l'abbiamo persa noi per alcuni errori di valutazione e disorganizzazione. Nei giorni precedenti la corsa abbiamo dedicato tutto il tempo alla messa a punto delle macchine e non ho potuto organizzare il lavoro ai box.

Dunque ritiene che le nuove JPS siano già in grado di affermarsi?

Sì, le macchine sono a posto e competitive, siamo ancora in tempo per vincere il campionato.

In altre parole, tornando alla prima domanda, la Ferrari potrà tornare a vincere presto?

Beh, certamente ha molte possibilità e penso che quest'anno sarà la nostra maggiore antagonista.

Cosa pensa del motore a 12 cilindri Ferrari?

E' portentoso, davvero magnifico.

Pensa che l'otto cilindri Ford Cosworth potrà restare competitivo ancora a lungo?

Sì, senz'altro il motore è sempre molto valido.

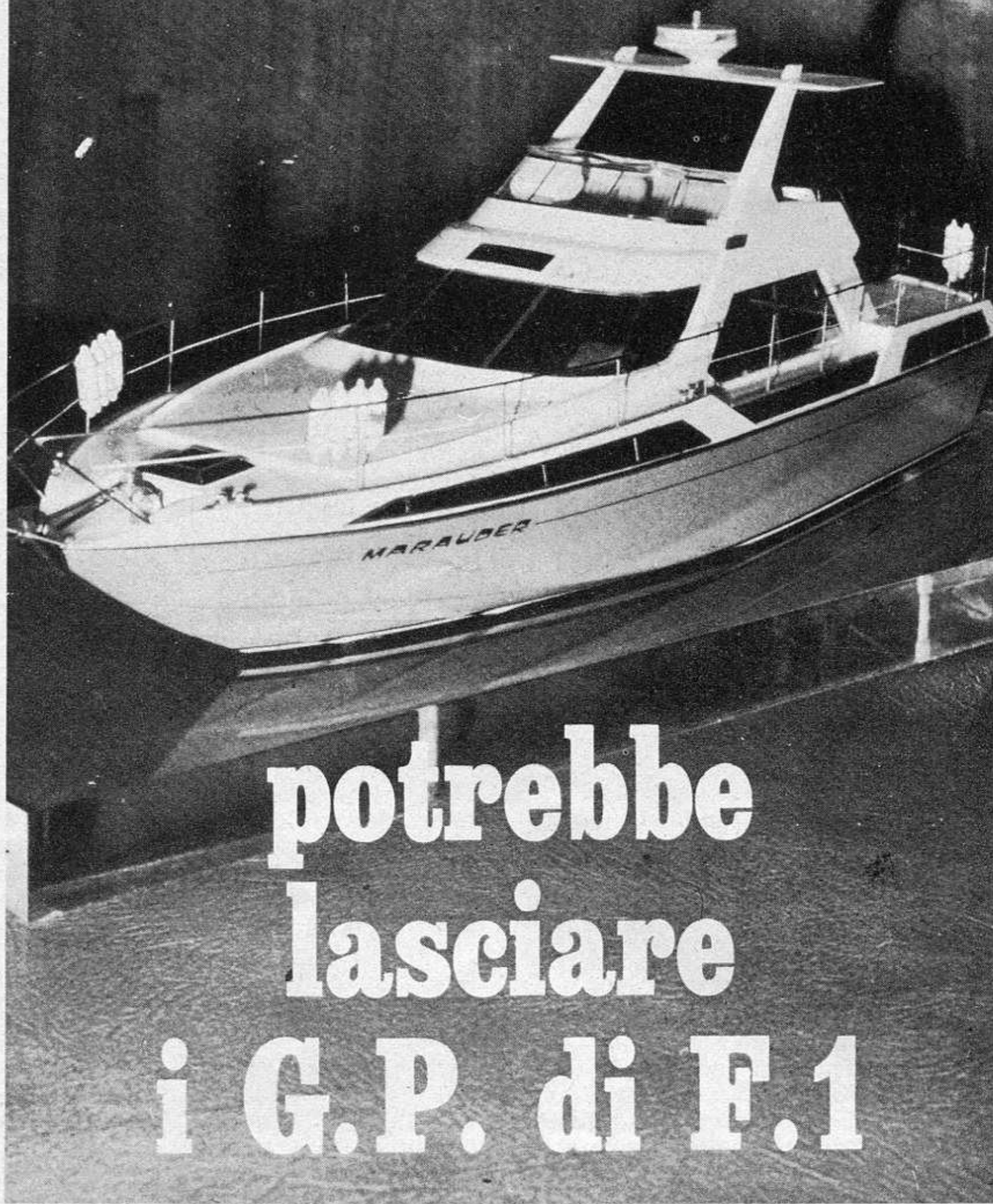
Dovendo pensare ad un ipotetico motore da corsa Lotus come lo vedrebbe?

Non esiste alcun progetto per un motore da corsa Lotus.

Certo, d'accordo ma per astratto quale dovrebbe essere questo motore, un otto, dodici o più cilindri, e con quale schema?

Farei un otto cilindri a boxer.

Per questo motoscafo CHAPMAN



potrebbe lasciare i G.P. di F.1

Anche volare lo attira

All'inizio della stagione '72 quando era Stewart a dominare la scena Lei mi disse che Emerson Fittipaldi era un grande campione e che avrebbe potuto vincere il Campionato. Cosa che fece con la sua auto. Ora che Fittipaldi corre con un'altra macchina pensa che potrà vincere il secondo?

Non credo che quest'anno possa riuscirci. Fittipaldi è senz'altro un campione ma la macchina va bene solo su alcuni circuiti. La vittoria in Belgio potrebbe riavvicinarli, ma...

Lei segue sempre direttamente le corse e sembra con molta passione, si diverte?

Sì mi piace vivere la corsa direttamente, peccato che mi porti via i fine settimana.

In quale altro modo si diverte o si rilassa?

Mi piace molto la casa ma la mia passione è volare. Quando posso prendo il Luton Minor, un aereo che è venduto in kit e che ho costruito io stesso, e vado a spasso per il cielo attorno Norwich ad una quota di 150-200 metri.

Chapman, come si vede, non conosce frontiere: terra, con le sue F. 1, cielo con il Luton Minor fatto in casa e anche, mare, con la produzione di cabinati per i quali, come ci ha detto, ha programmi anche agonistici. Un'attività e un interesse eclettici per tutto quanto è sport, velocità e perché no, rischio e nello stesso tempo una porta aperta ad ogni possibile cambiamento nella moda e nelle preferenze del pubblico.

— Ed ha altri hobbies?

« Soprattutto attività sportive: caccia a novembre e dicembre, sci d'inverno e la barca in primavera ed estate, mi piace molto anche nuotare ».

— A proposito di barca sappiamo che si interessa anche di nautica, cosa sta facendo attualmente?

« In produzione abbiamo un cabinato di oltre 12 metri e fra un mese sarà pronto il prototipo di uno scafo leggero sui 10 metri ».

— Sta pensando di correre qualche gara off-shore con le nuove barche?

« Sì, probabilmente ci iscriveremo a qualche competizione ».

— E poi le piaceranno di più le corse off-shore o quelle di formula uno?

« Vedremo ».

C'è da rimanere perplessi. E preoccupati. Colin Chapman è ormai un personaggio permanente del mondo dei Grandi Premi come il simpatico « baffo » Graham Hill e ci mancherebbe forse il suo lancio di cappello in occasione di una vittoria. Credo che alla Ferrari farebbe piacere vincere davanti alla Lotus piuttosto che in sua assenza.

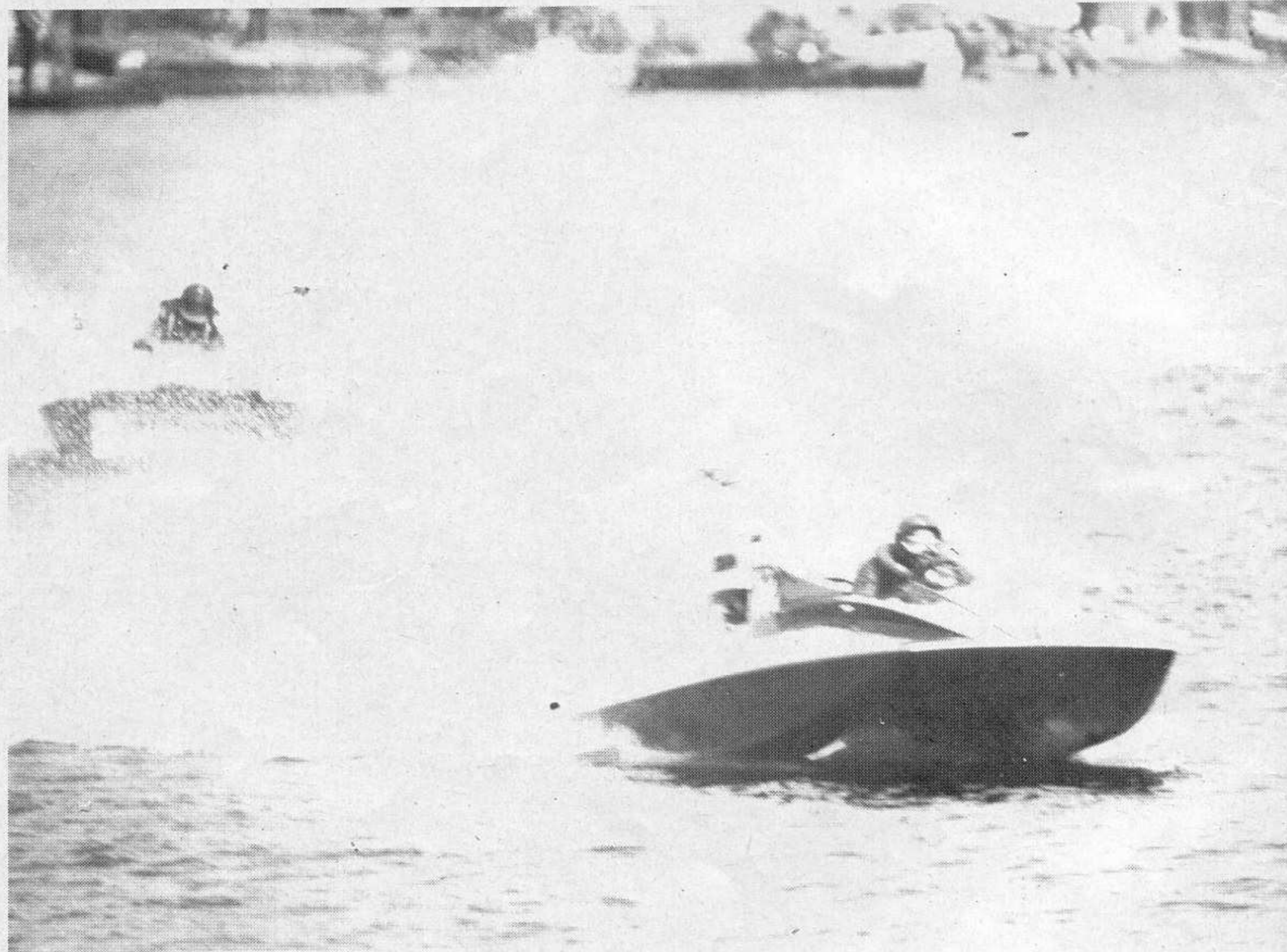
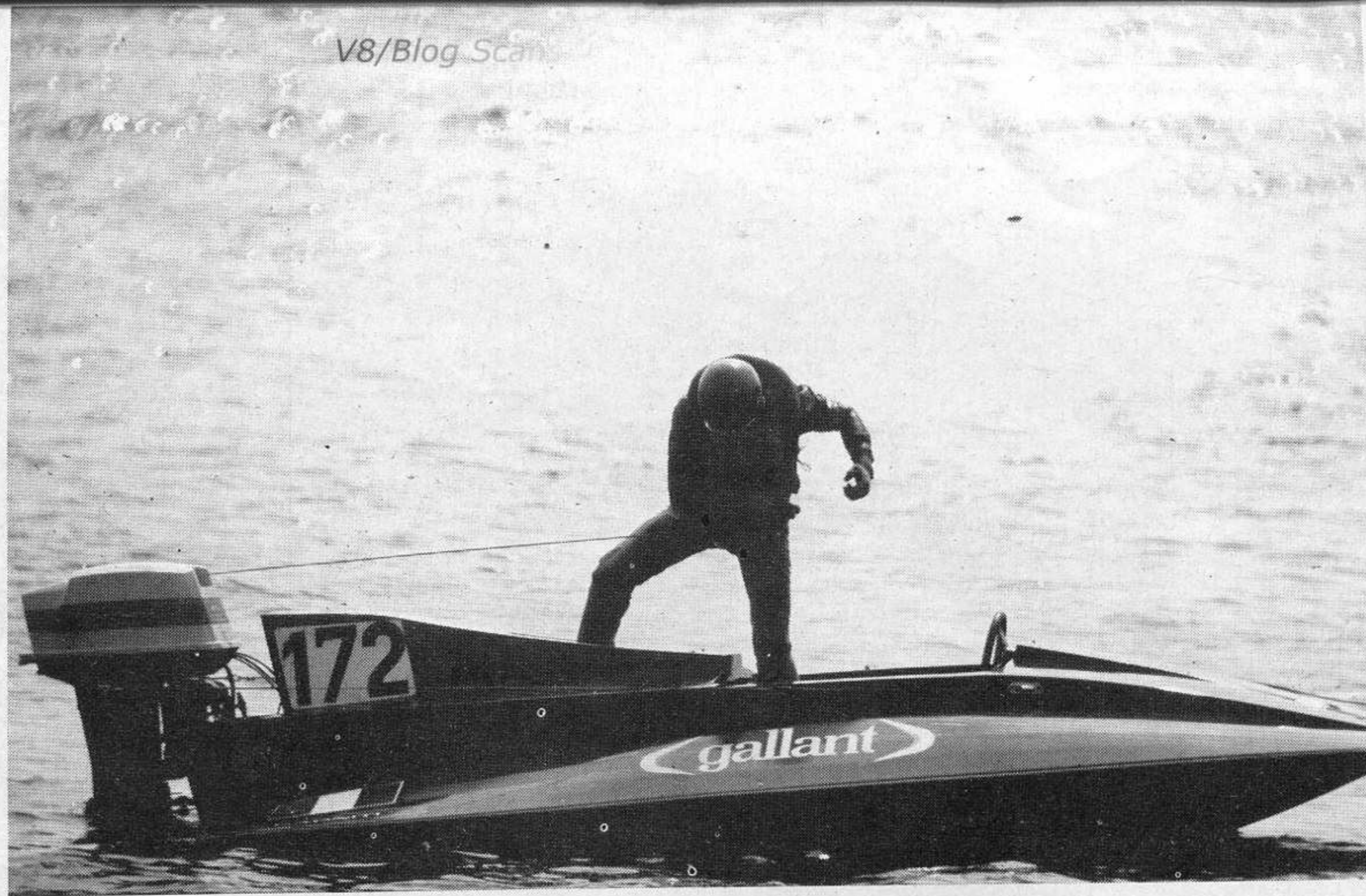
L'altro fascino

Le competizioni motonautiche possono ben stare alla pari delle gare di Formula 1, e non solo per la pubblicità delle sigarette che anche qui prolifica. Sono interessanti ed agonisticamente validissime, e meraviglia il poco seguito di pubblico che possono vantare. Anche qui, molto importante l'aerodinamica, poiché a rimanere immersi sono solo tre punti, i due scafi e l'elica

Dicono che l'elicottero sia una macchina strana, capace di tenere sempre impegnato il suo pilota per quella costante tendenza a cadere che la mancanza di ali ad esso conferisce. L'idea che ci sia questa lotta continua tra il pilota ed il suo apparecchio accende la fantasia anche se è possibile che i grossi coleotteri meccanici siano molto più docili di quanto si possa pensare. Però questa idea dell'uomo che lotta continuamente con la sua macchina è bella, ricca di fascino: il pilota d'auto, quello di moto e quello d'aereo, a qualsiasi tipo di impresa siano chiamati, si trovano a dover chiedere al mezzo di fare nel modo più rapido o abile possibile qualche cosa per cui è portato per natura: l'auto tende ad andare dritta, la moto a reggersi in equilibrio e l'aereo a stare in aria grazie alla superficie delle sue ali.

La lotta continua col mezzo non c'è perché chi è alla guida può disporre di momenti, anche se brevissimi, nei quali rilassarsi. Volendola trovare, questa lotta, a parte l'elicottero venuto alla mente per naturale associazione, lo sport dove più di ogni altro l'uomo e la sua macchina si trovano in un rapporto di sfida continua è certamente la motonautica. Ce ne siamo accorti assistendo quasi per caso ad una delle più nominate gare internazionali di fuoribordo corsa: il Gran Premio Fiera di Milano, disputato in quel curioso bacino d'acqua apparentemente stagnante che è l'Idroscalo di Milano.

C'eravamo portati ad una delle boe di virata: le corse di auto e quelle di moto si vanno



a vedere in curva perché è in curva che si aspetta di scorgere l'abilità del pilota e la qualità del suo mezzo. Ma sulla boa allo spettacolo mancava qualche cosa, qualche cosa che si capiva dover esserci ma non si riusciva a cogliere. Le barche, in gran parte della dominante forma di Catamarano col loro pilota appollaiato sulla «velatura» — come si chiama la parte sollevata dall'acqua che collega i due scafi — avvolto in sofisticate carenature di sapore automobilistico, giravano saltellando sulle centinaia di onde lasciate dalle eliche degli avversari, assume-

vano traiettorie strane, oscillavano in maniera pericolosa.

Ma non sembrava abbastanza: perché la motonautica fosse lo sport capace di appassionare tanto un folto gruppo di seguaci doveva esserci qualche cosa di più, qualche cosa che si potesse paragonare al sorpasso in frenata prima di una curva fra due auto o alla curva in seconda ruota su di una moto da gran premio.

Per trovarlo questo qualcosa è bastato andare in rettilineo, tra una boa e l'altra, dove la barca supera anche di molto i cento chilometri all'ora. E' stato proprio vedendole passa-

re una ad una, oppure una nella scia dell'altra alla massima velocità, che è scattata la molla del perché la motonautica affascini. Quella lotta tra il pilota ed il suo mezzo si svolge lì, in pieno rettilineo, in sospeso tra l'onda traditrice che arriva dalla direzione impenzata ed il colpo di vento frontale capace di trasformarsi improvvisamente in muro insidioso contro la pancia sollevata di questi indocili bestioni acquatici.

Ci dicevano che la barca è costruita, nella sua struttura generale ma soprattutto nella parte centrale che collega i due



scafi che toccano l'acqua, in maniera da offrire una certa portanza. Noi, abituati a profili che mirano alla deportanza, cioè alla spinta verso il suolo, come gli alettoni, i baffi e le intere carrozzerie delle vetture da corsa, faticavamo a capire. Come portanza? La portanza l'hanno le ali degli aerei, ma gli aerei devono volare, le barche no! E invece è qui che ci sbagliavamo: le barche devono volare, ma in modo giusto, cioè lasciando in acqua una parte contenuta dei due scafi e l'elica. Il resto più se ne sta in aria e non fa attrito e meglio è.

Ecco che l'essenza della motonautica scoperta in rettilineo si spiega. E si spiega anche la lotta tra il pilota e la sua macchina o, meglio, del pilota e della sua macchina contro quel limite incerto che sta tra la marcia alla massima velocità ed il « flip », quella specie di looping che finisce inevitabilmente a barca capovolta e pilota in bagno o in ospedale. Volando senza volare o, se si vuole, galleggiando senza galleggiare basta veramente una variabile minima perché un equilibrio tanto incerto venga compromesso. E' l'onda, come dicevamo, ma soprattutto il colpo di vento contro i quali una repentina chiusura di gas non sempre basta a far rimettere la pancia in acqua, il nemico sempre in agguato. Neanche a dirlo queste bestiole tanto sofisticate, capaci di scivolare veloci sul pelo dell'acqua, non nascono da studi matematici in grado di garantire che con tanti cavalli qui, tanto peso qua e tanta aria là tutto funzioni in un certo modo. Al contrario, come accade nell'automobilismo e, in generale, ogni

volta che l'erodinamica deve trovare dei compromessi con elementi che si chiamano ruote, elica, abitacolo del pilota e ingombro del motore, i risultati vengono cercati sperimentalmente. Molinari, padre e figli, noti al mondo per le barche che tra vittorie e record possono star bene a fianco delle Ferrari, costruisce i suoi scafi uno ad uno, da autentico maestro d'ascia, apportando modifiche e cambiamenti sulla base di esperienze e intuizioni. Se è vero, e non ne dubitiamo, il disegno delle barche da corsa che realizza passa direttamente dal suo pensiero allo scafo senza lo stadio intermedio della carta. In questo modo anche il mezzo più sofisticato col motore più potente e l'elica meglio scelta, quando arriva nelle mani del suo pilota non è altro che un difficile animale da domare. Animale di razza, splendido e docile all'apparenza, ma da tenere al morso per tutta la durata della gara.

Il mondo della motonautica, variopinto e pieno di sigarette ancora dei Gran Premi di Formula Uno, mobile come il circo dell'automobilismo, acceso di rivalità ma unito da una grande passione, vive la sua stagione con un seguito di pubblico modesto. Troppo poco in rapporto allo spettacolo ed alla tecnologia che esprime. Ma non si ferma. Non potrebbe fermarsi perché prima del pubblico, prima degli sponsor, forse ancora prima degli stessi avversari per ogni pilota c'è il fascino di quel rapporto di sfida continuo con la sua barca, il fascino di una lotta con un equilibrio che anche un solo caldo e profumato alito di vento può spezzare d'un colpo.

Gabriela Noris

ICKX si è offerto

al Blue-Team di FIORIO

JACKY vuol provarci (in off-shore)

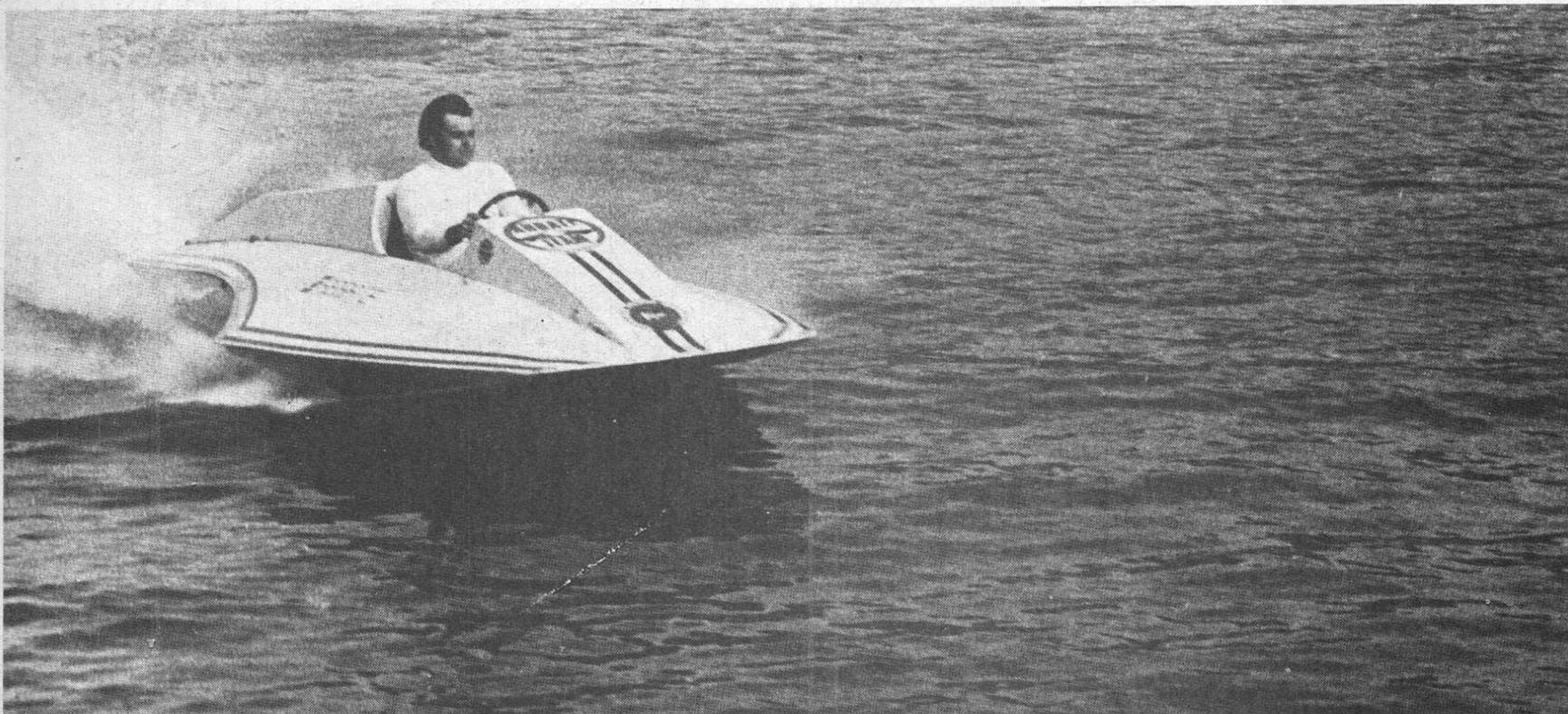
Per ora c'è solo una telefonata, ricevuta da Cesare Fiorio, direttore sportivo della Lancia. La telefonata, qualche settimana fa, veniva da Bruxelles. Dall'altro capo del telefono a chiamare Cesare Fiorio c'era Jacky Ickx. Il pilota belga si offriva al super d.s. rally per una guida in... offshore. La cosa insolita, ha però le sue ragioni. Sono infatti molti a sapere che Cesare Fiorio, oltre alla passione per i rallies, che l'ha portato al massimo vertice nella conduzione sportiva della marca italiana campione del mondo, coltiva anche e con altrettanta passione l'amore per la nautica. E anche in questo campo ha raggiunto il vertice vedendosi assegnata la direzione del team Martini offshore, che sta mietendo importanti successi a livello mondiale.

Ickx è noto sì per la sua passione per tutto quanto è sport motoristico e lo ricordiamo, agli inizi di carriera, quando si misurava nel motocross, ma questa di un debutto possibile in offshore è certamente una primizia. In Belgio la motonautica d'alto mare ha molti proseliti.

Sulla telefonata e sulle conclusioni, non si sa gran che. Cesare Fiorio pare abbia preso tempo per esaminare gli impegni agonistici del team Martini e di Ickx. Certo è che, conoscendo Fiorio c'è da credere che possa non farsi sfuggire l'occasione di allineare... sull'onda della partenza almeno una volta il campione belga sulle F. 1 del mare.

Ad ogni modo, se per Ickx questo debutto in offshore è ancora in... alto mare, Nanni Galli ci pensa sul serio. Ha già provato la barca da Ronny Bonelli che lo vorrebbe partner. Con la speranza, dopo quel che è successo a Imola, che trovi più spazio sul mare per le sue traiettorie...

Anche la motonautica ha la sua barca-scuola da corsa



La F. Italia a 3 punti

TREMEZZO - Tullio Abbate, il nome è notissimo a chi segue le vicende della motonautica, è una specie di uragano in tutto. Quando scende in acqua con una delle barche del Team Abbate, per partecipare a una gara, è di regola l'uomo da battere, non tanto perché gli scafi che lui costruisce sono eccellenti, ma soprattutto perché è uno che «va forte», uno che schiaccia la ciabatta dell'acceleratore sempre fino in fondo, ed anche quelli che hanno le sue barche non riescono a stargli dietro. Le corse vinte, i titoli conquistati, sono innumerevoli.

Al Tullio Abbate pilota si aggiunge il Tullio Abbate costruttore, quello che fa le barche nel cantiere di Tremezzina, sul Lago di Como, dalle parti della Isola Comacina; ed anche questo è un uragano, per la attività costante che dispiega. Poi c'è un Abbate tecnico, alla costante ricerca di innovazioni, ed anche quello è niente male, in fatto di «agitazione». Infine ecco l'Abbate innamorato dello sport della motonautica, e che si dà molto da fare non soltanto per i risultati in acqua, con tanti successi che portano prestigio, soprattutto quelli conquistati fuoridai nostri confini, ma anche per rendere sempre più popolare questo sport.

Di quello che Abbate e la gente del suo cantiere hanno fatto e continuano a fare nello specifico settore sportivo, con costante attenzione a nuove soluzioni,

vi parlerà più avanti Giuliano Orzali, che tra l'altro è più ferrato di me in tecnica motonautica. E scoprirete parecchie cose interessanti, alcune addirittura ancora segrete.

Ora vogliamo dirvi, inquadrandola appunto in quella sfaccettatura di entusiasmo verso la popolarizzazione dello sport sull'acqua che è di Tullio Abbate, del prossimo avvento di una «Formula Italia» motonautica, cioè della creazione di una nuova categoria di scafi prettamente sportivi, abbastanza veloci ed agili da essere validi agonisticamente, che permettano la iniziazione alle regate con mezzi validi ma contemporaneamente con una spesa minima.

La formula è semplice: una barca dalle caratteristiche sportive, con la collaudata soluzione del «tre punti», dotata di un motore popolare e quindi facilmente reperibile e dalla manutenzione poco dispendiosa. Nessuna complicazione o astrusità, ma molta semplicità anche nella concezione generale e nell'uso. Cosicché sia davvero una barca alla portata di tutti.

La soluzione è stata ottenuta con la ideazione e la costruzione di uno scafo leggero ed agile, sul quale è stato installato il motore della Fiat 128 Rallye, che con 75 cavalli di potenza fa andare questa barca a 130 chilometri orari. Per chi abbia un minimo di idee su cosa significhino 130 chilometri orari sull'acqua, queste cifre dicono tutto.

La concezione è molto simile a quella della Formula Italia automobilistica, e la Federazione Italiana Motonautica l'ha accolta con entusiasmo, dopo che l'idea è stata caldeggiata dalla Associazione Nazionale Piloti. La formula è stata quindi ufficialmente riconosciuta, sotto la denominazione di «ANP - Abbate - Fiat», ed è stato istituito un campionato nazionale già per il 1974, con la prima gara a Peschiera del Garda il 16 giugno.

Le barche già consegnate sono una diecina, ed altrettante sono quasi pronte da consegnare, per le quali aspettano soltanto che arrivino i motori, che sono stati consegnati con leggero ritardo date le situazioni produttive attuali.

La formula Abbate pesa in ordine di marcia 250 chilogrammi, ed in ordine di marcia, vale a dire pronta per essere messa in acqua e correre, è venduta a un milione e mezzo (il prezzo ufficiale è di 1.490.000 lire). Come vedete è davvero popolare, e serve perfettamente lo scopo che si prefigge: chi voglia avvicinarsi alla motonautica, ambientarsi e provare se stesso, non deve investire molti capitali. Un milione e mezzo, oggi, è proprio poco, per un vero scafo da corsa. E se dopo qualche gara qualcuno dei giovani piloti si renderà conto di non essere tagliato per questa attività non avrà perduto molto danaro; probabilmente non ne avrà perduto per niente, perché la cifra spesa prati-

camente la potrà recuperare rivendendo lo scafo.

Il che, a mio avviso, non accadrà in ogni caso. Il breve girato che abbiamo potuto compiere sul lago, riuscendo a far sprizzare subito molti baffi di acqua, ed a spiattellare notevolmente, data la leggera increspatura della superficie, è stata molto divertente. Tanto che, proprio senza avere nessuna velleità sportiva, una barchetta del genere ci piacerebbe poterla avere soltanto per il piacere di farci qualche bella scorrazzata; se le poche vacanze che ci sono concesse le potessimo passare su un lago.

A nostro avviso, date tutte le premesse, ci sarà molto divertimento, per coloro che vedranno le gare della penultima «trovata» di Tullio Abbate.

Penultima, diciamo, perché l'ultima è un'altra, un piede propulsore molto particolare che Abbate ha montato su uno dei suoi scafi OP 2, e che vi illustrerà Orzali. Questa ultima innovazione tecnica ha dato già i risultati sperati: domenica 2 giugno, in Spagna, uno scafo Abbate OP2 monomotore, ha vinto una regata off-shore, alla quale partecipava anche il campione del mondo Bonomi con il suo OP1 bimotores. Ed uno scafo Abbate con questo propulsore ha avuto successo, lo stesso giorno, in una gara di sci nautico in Belgio. La ultima innovazione di Abbate, quindi, è positiva. Sarà proprio l'ultima?

Franco Lini

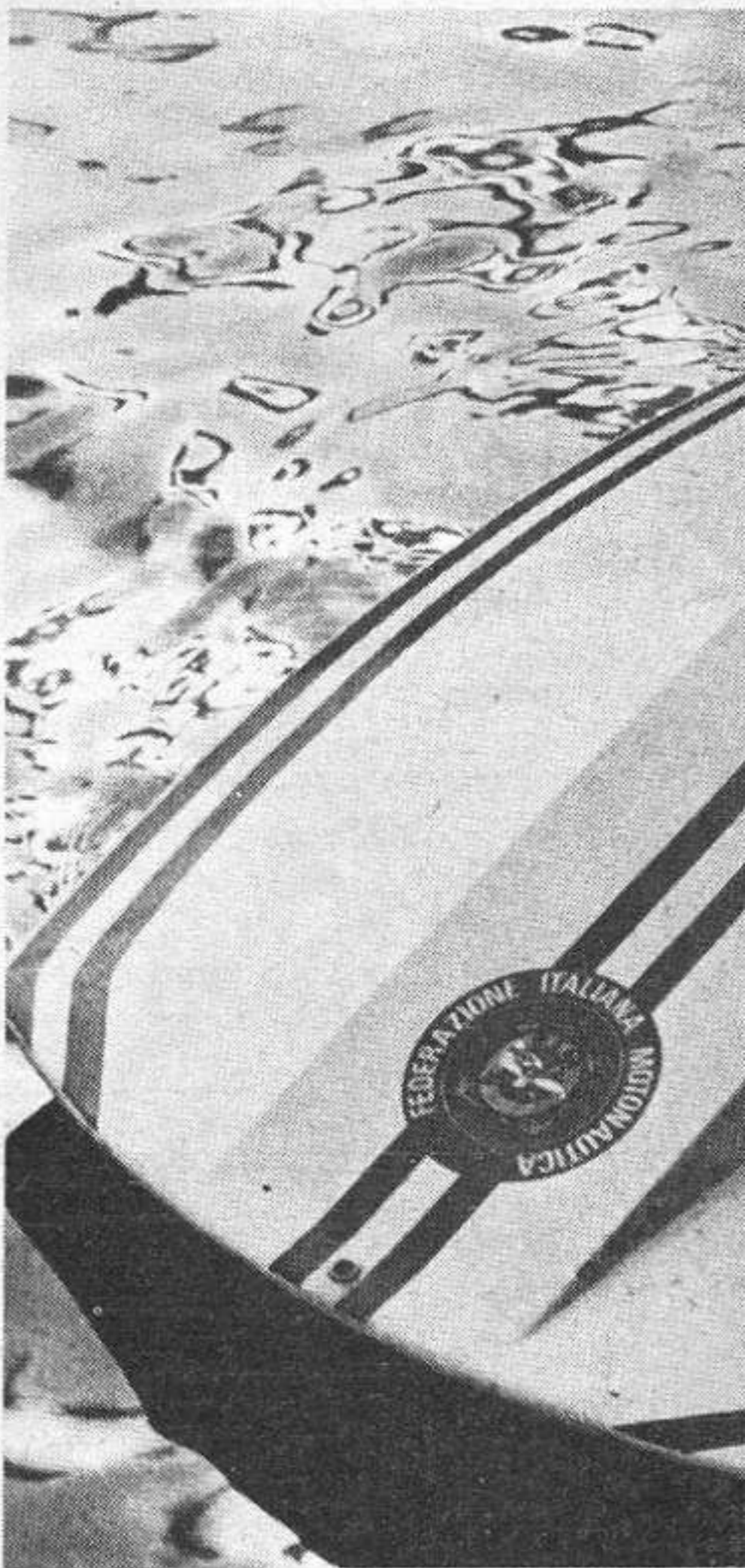
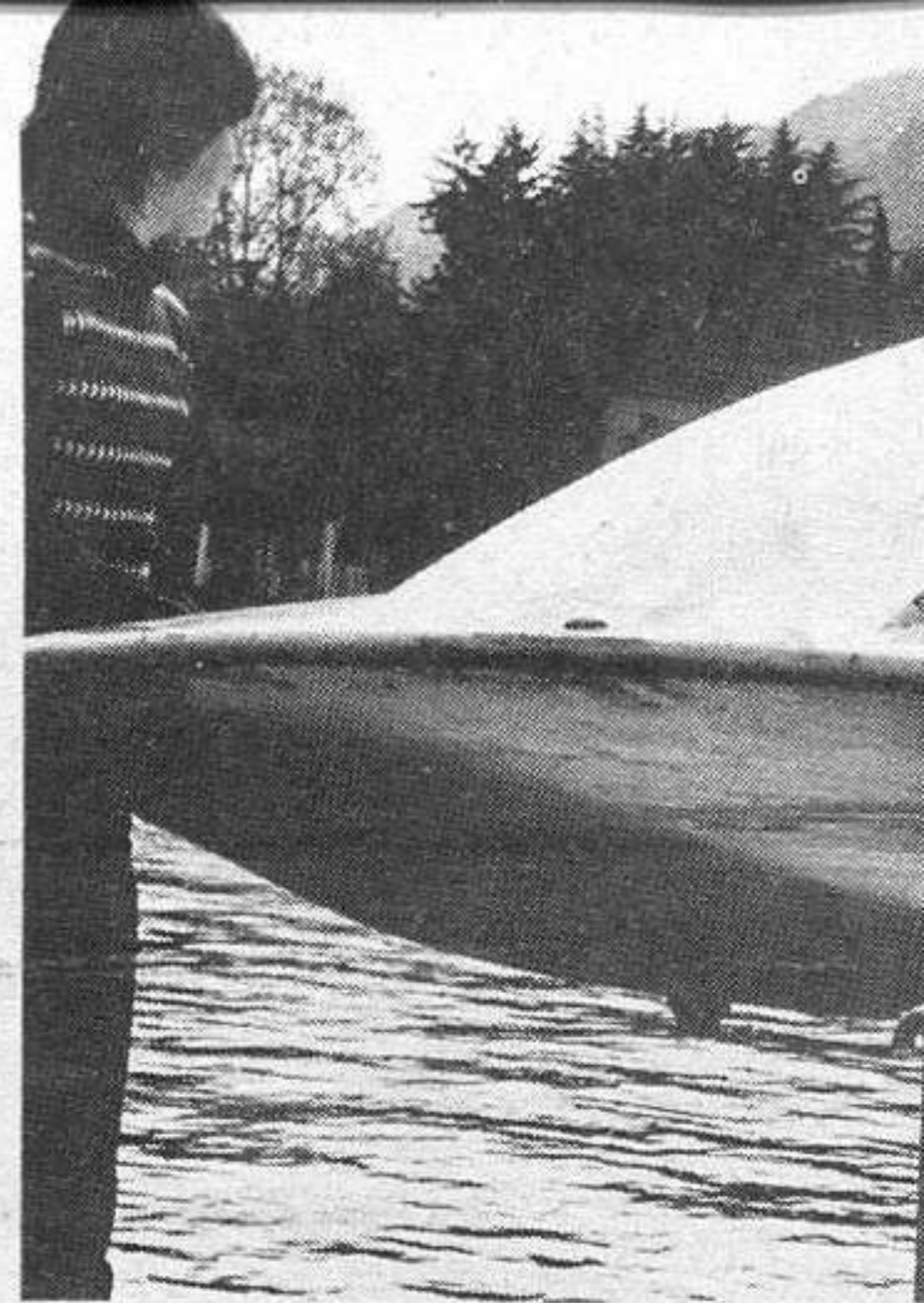
Giuliano Orzali l'ha provata

V8/Blog

La barca (nelle due foto a destra) viene messa in acqua per la prova. Evidente l'architettura «tre punti» che permette allo scafo di rimanere appoggiato solo sui bordi d'uscita dei due scarponi mentre il terzo punto è costituito dall'elica.



A dire il vero assomiglia di più alla F. 3



Insistiamo nel mettere il naso fuori dal garage, visto che lo sciopero nazionale dei lettori di Autosprint non c'è stato nonostante il precedente «pezzo» sulle barche da corsa.

Ce ne porge il destro la scoperta (dovuta a Lini, per dare a Franco quel che è di Franco) di una formula neonata di scafi entrobordo da addestramento alla regata, che fa ricorso, per scorrazzare, ai 72 cavalli ottenibili dal motore Fiat «128» in versione acquatica.

Per sapere tutto, siamo andati a trovare Tullio Abbate nel suo cantiere di Tremezzina e lo abbiamo trovato più scattante che mai nonostante qualche livido riportato nell'attraversare alla maniera di Gatto Silvestro il fasciame della barca con la quale stava disputando una prova di Campionato Europeo, sei giorni prima. I fatti si erano svolti per una questione di «acqua» della quale, in gara, ci si disputava il diritto di proprietà. Vi potrà sembrare strano, ma, con un lago di Como a disposizione, può capitare di voler disporre nel medesimo istante di quel determinato metro quadro, per passarci dentro con due «bestie» potenziate — diciamo — da un «Cobra» Shelby e da un «Pantera» di Morand o, perché no, di Alloni.

Ma dicevamo della «Formula Italia» motonautica, definizione del tutto arbitraria ma calzante, per affinità con la creatura di Colucci nel campo delle quattro ruote. Nel giro dell'Associazione

Nazionale Piloti e per interessamento dello stesso presidente Gigi dell'Orto, già da tempo si studia la maniera di potenziare o addirittura ristrutturare la motonautica nazionale che presenta al momento evidenti sintomi di mal della nonna.

Con il che, vedi sempre l'importanza di trovarsi nel posto giusto al momento giusto, Tullio Abbate si ritrova in casa una barca inglese ex Colnaghi, mossa da motore Hillman Imp, assieme all'incarico di studiare una versione «come la vedo me». E per dimostrar una volta di più quanto sia piccolo il mondo, vi diremo che l'albionico scafo era dovuto all'ingegno di Herbert Nunn, nient'altro che fratello del Mo(rris) Nunn costruttore di quell'Ensign per la quale Vern Schuppan eleva tuttora giaculatorie a San Rikki.

L'iniziativa dovrà essere commercializzata dalla F.I.M. che anche in questo si allinea con la CSAI, ragion per cui si è giunti ad una prima commissione di 30 scafi, dei quali dieci previsti per consegna entro fine maggio. Con dieci scafi si può benissimo comporre uno schieramento.

Il ricorso a un motore Fiat di serie ha interessato, com'era naturale, la Casa torinese; al punto che l'intera faccenda pareva dovesse diventare «Formula Fiat». Successivamente l'alchimia del do ut des non ha trovato un punto di equilibrio sicché il Team Abbate ha trovato più conveniente mantenere il nome in ditta, rinunciando ad un appor-to-barca incapace di assumere di-

mensioni compensatrici nei confronti della perdita pubblicità.

Avremo pertanto la Formula Abbate, mossa da motori Fiat 128 Rally (86 x 55,5 mm) il cui prototipo (da noi successivamente provato, come vi diremo) raggiunge punte velocistiche di 123-124 kmh. Possibili i 130, dice el Tullio.

Rispetto alla barca inglese presa come spunto, i pesi sono stati ridotti: siamo nell'ordine dei 100 kg senza motore, il che circoscrive a 250 kg il peso a pieno carico in ordine di corsa. Molte parti sono state realizzate in vetroresina, il che rende la manutenzione relativamente poco costosa.

Come osserverete dalle fotografie, la soluzione costruttiva comporta cinque ordinate e uno specchio di poppa realizzati in compensato marino. L'andamento di massima delle superfici è pianeggiante o di curvatura assai ridotta, il che rende verosimile la convinzione di Tullio Abbate che questa barca possa avere un mercato anche sotto forma di «kit» da realizzare sul tavolo di cucina (o quasi).

Dulcis in fundo, la prova in acqua. Imprevista forse, ma favorita probabilmente dall'interesse dimostrato da noi profani e facilitata senz'altro dalla buona tavola entusiasticamente condivisa ai bordi del Lario.

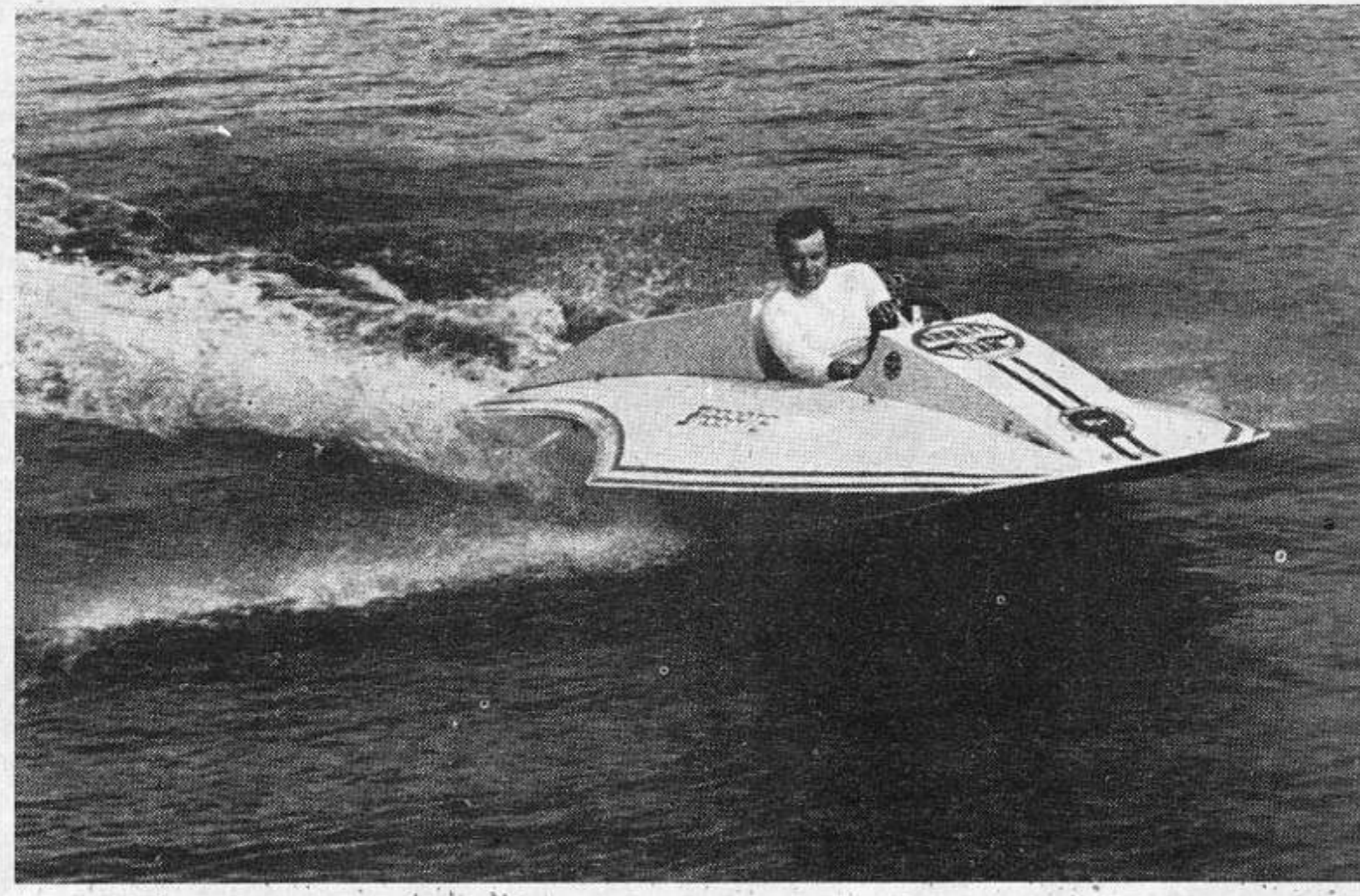
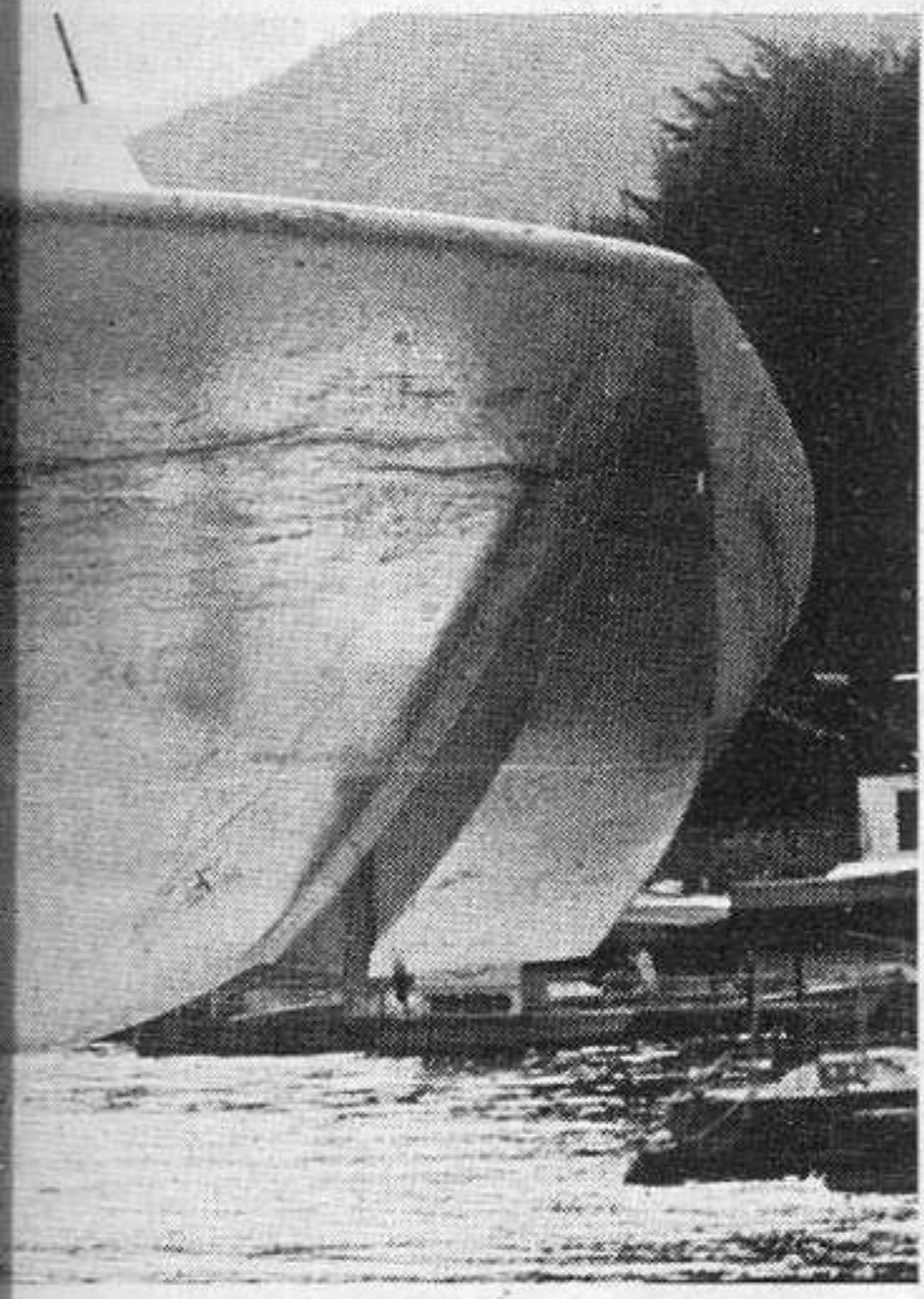
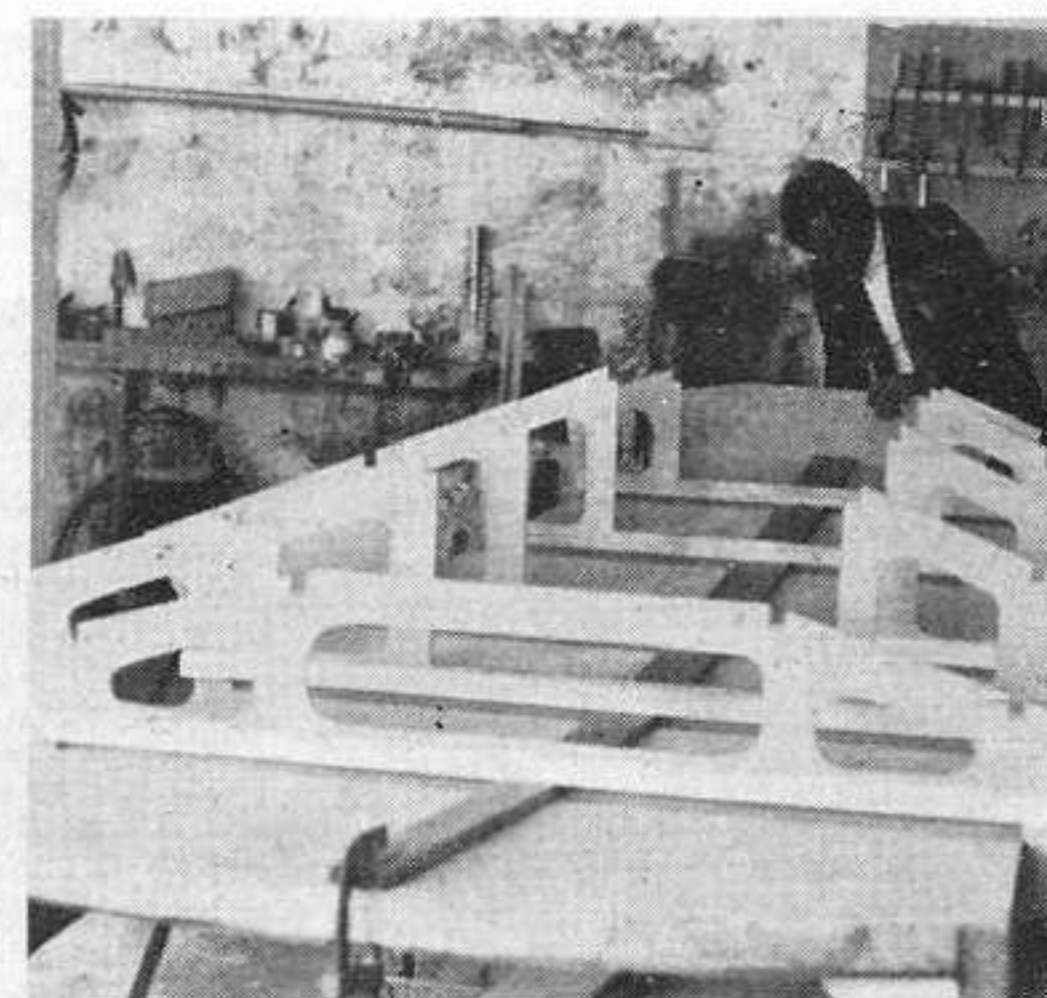
Dopo un paio di giri compiuti a manetta dal nostro Pigmaliione per accertarsi che tutto è in ordine, incomincia l'avventura del vostro cronista, più abituato in verità a barche della stazza di

qualche migliaio di tonnellate in più, anche se lontani ricordi da canottiere affiorano sfocati dei sotterranei della memoria.

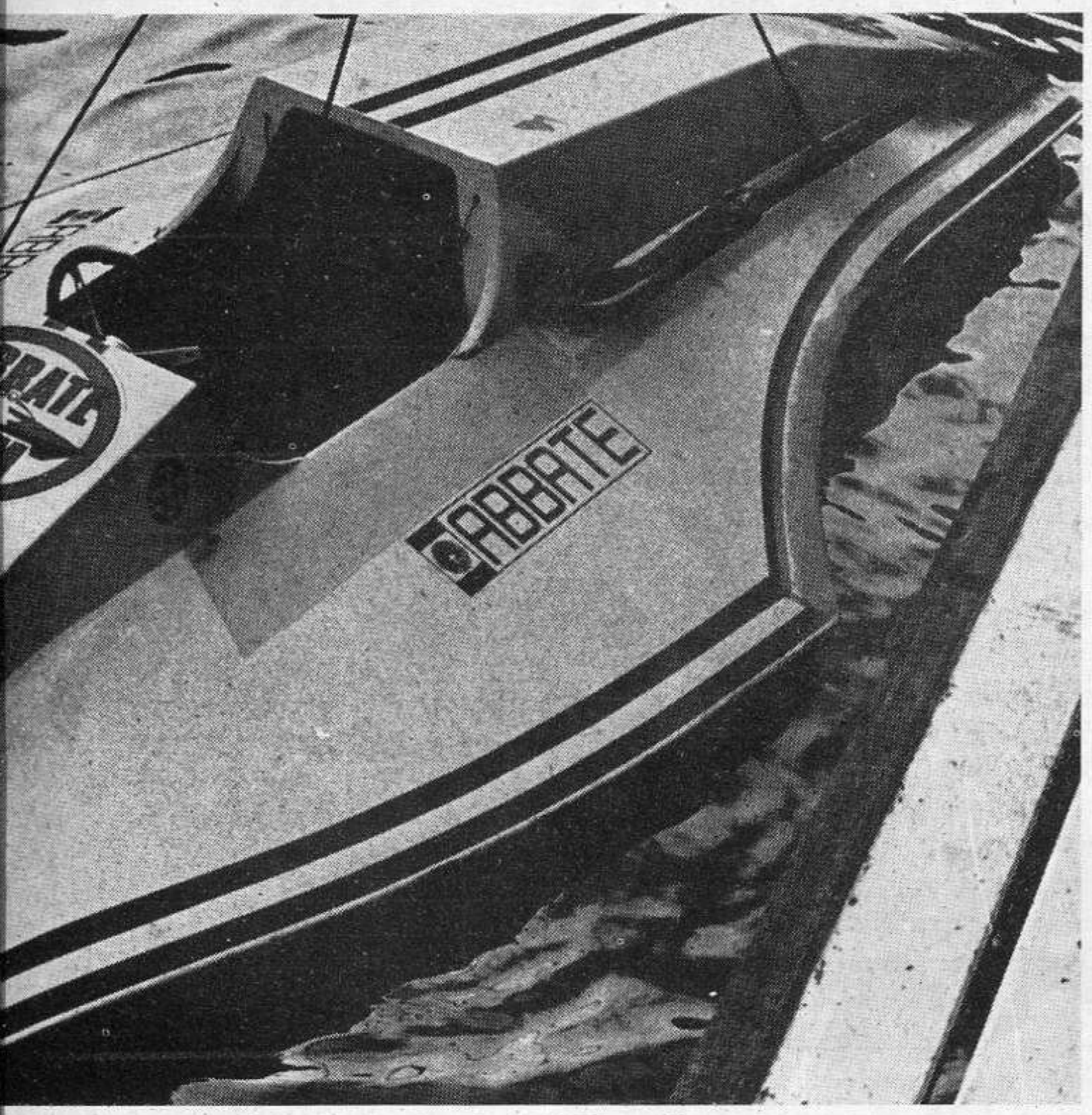
Qualche difficoltà per localizzare la «ciabatta» in un pozzetto più corto della gamba, ma finalmente — anche se un po' rincagnati — troviamo un modus vivendi. Il motore parte subito e, altrettanto immediatamente, ci



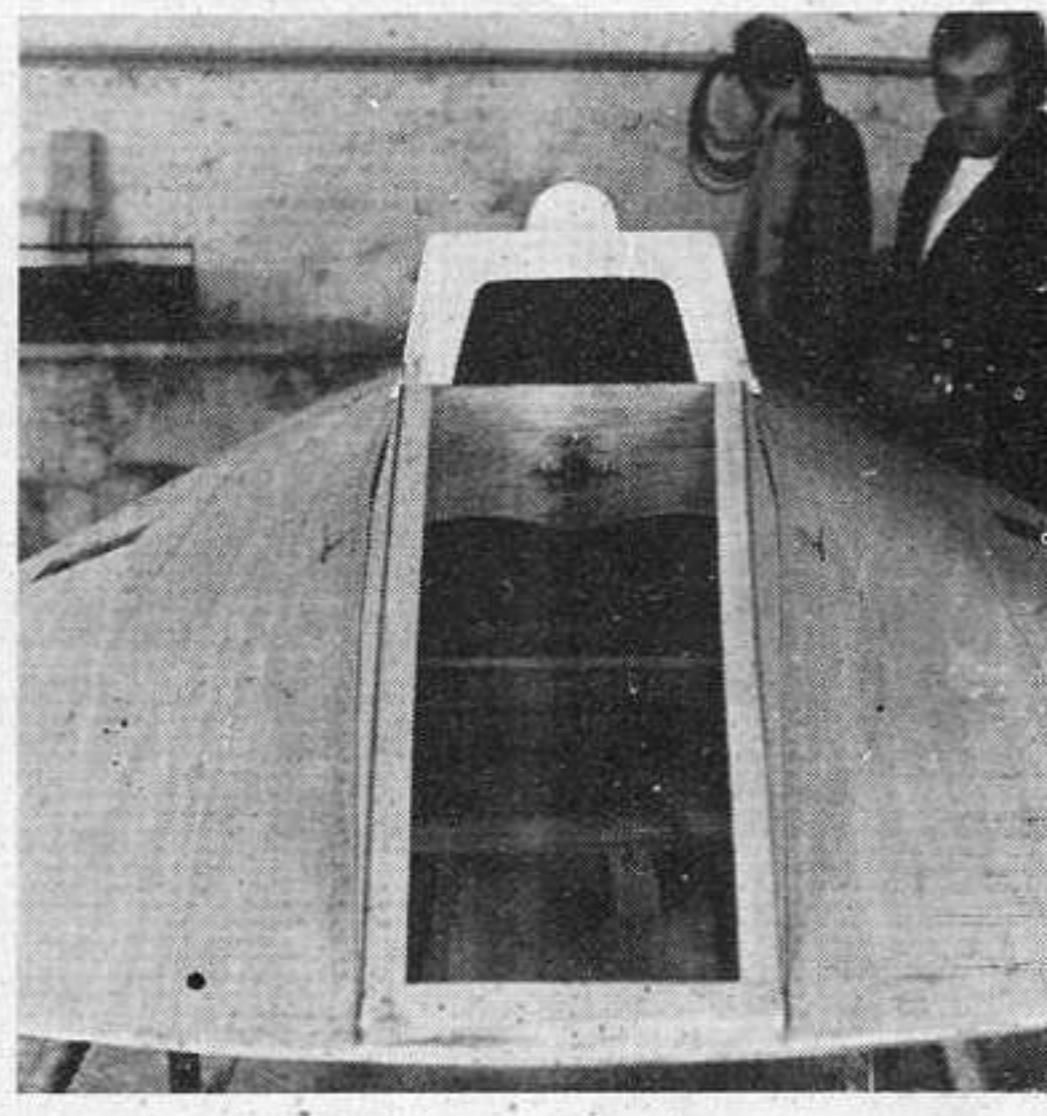
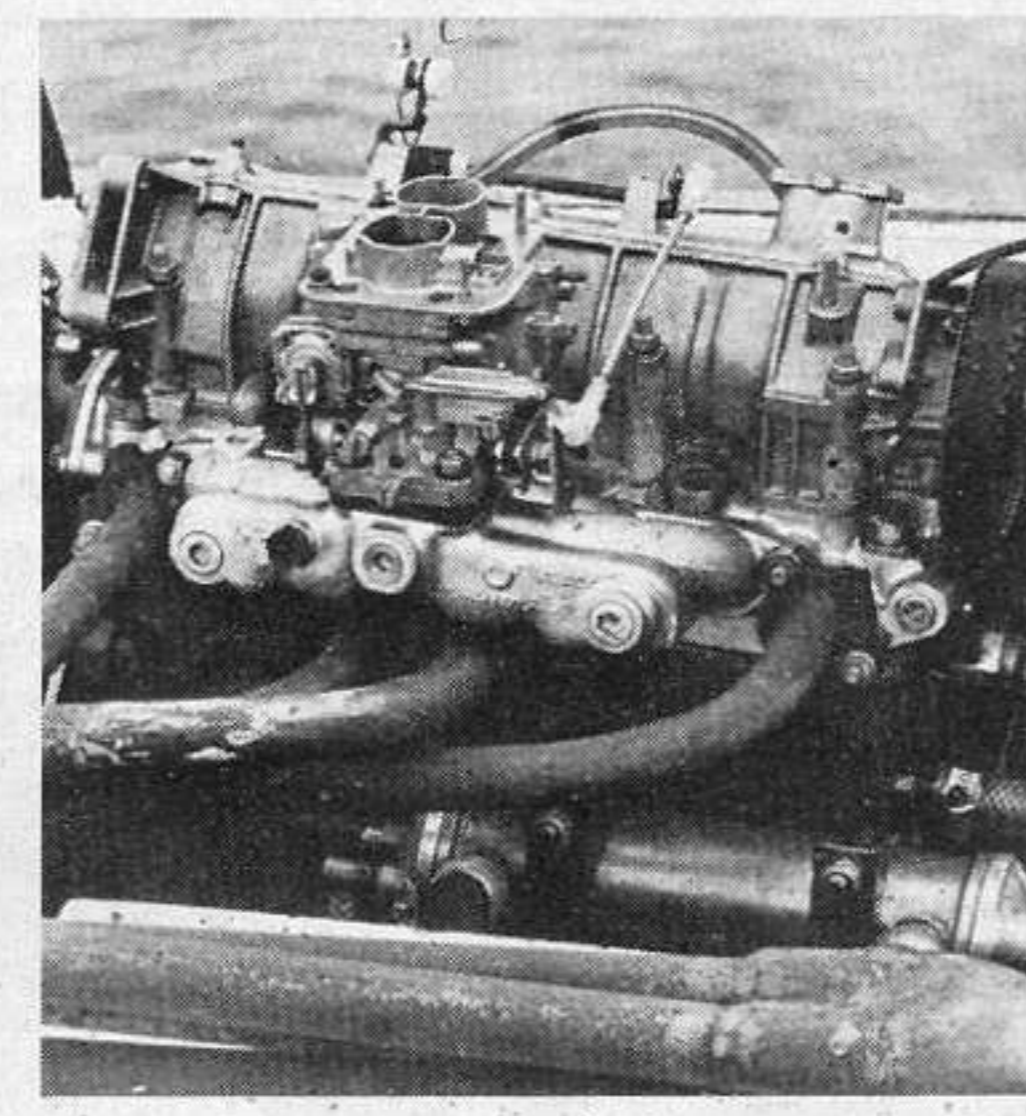
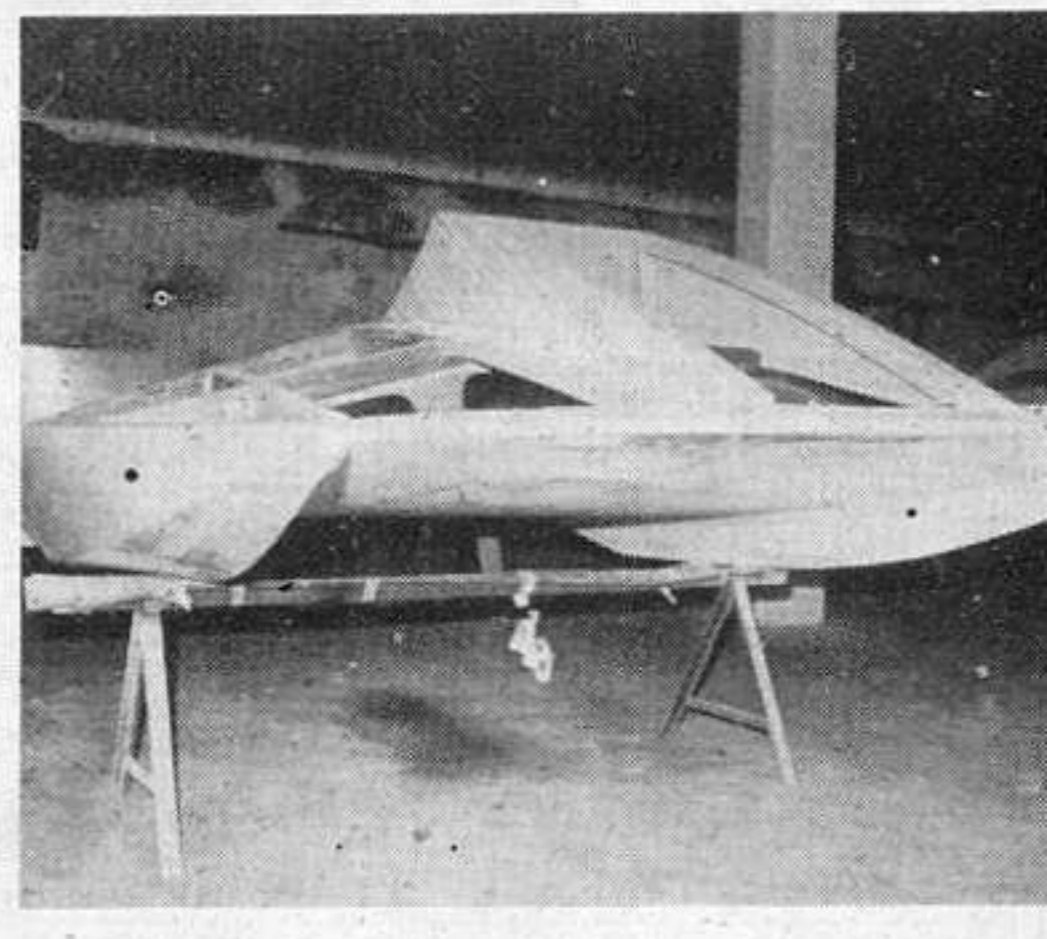
Tullio Abate, figlio di «Papà Guido» Abate, già meccanico di fiducia del non dimenticato Verga. Quello di Guido Abate fu il primo cantiere in Italia con un reparto corse, che oggi Tullio segue in maniere particolare. E senza limitarsi unicamente alle competizioni ma anche studiando certe modifiche sperimentali dai risultati assai interessanti
Sotto: un passaggio di Tullio Abate



Vista dell'ossatura interna (sopra) costituita dalle cinque ordinate in legno, alleggerite, già montate sullo scafo di costruzione di cui si nota l'insellatura. Il montaggio è veramente semplice per chi è del mestiere, cosa che induce a ritenere l'impresa accessibile anche a qualche maghetto del do-it-yourself. Sotto: altra barca identica, a uno stadio di costruzione più avanzato. Evidente la snellezza e l'avviamento della linea, ottenuti con piani di fasciame dalla curvatura tutt'altro che pronunciata. Altro criterio concepito e osservato per facilitare la vita a chi deve mettere assieme i componenti



A sinistra: la barca in acqua si presenta così. Sotto: riconoscibilissimo nonostante la... potatura, il motore «128 Rally» in versione motonautica. Dato dalla Fiat per 67 CV (DIN) max a 6400 giri/minuto, ne eroga in acqua non meno di 72, il che permette cose divertenti non appena si schiaccia e il dislocamento si annulla, trasformando la barca in una slitta



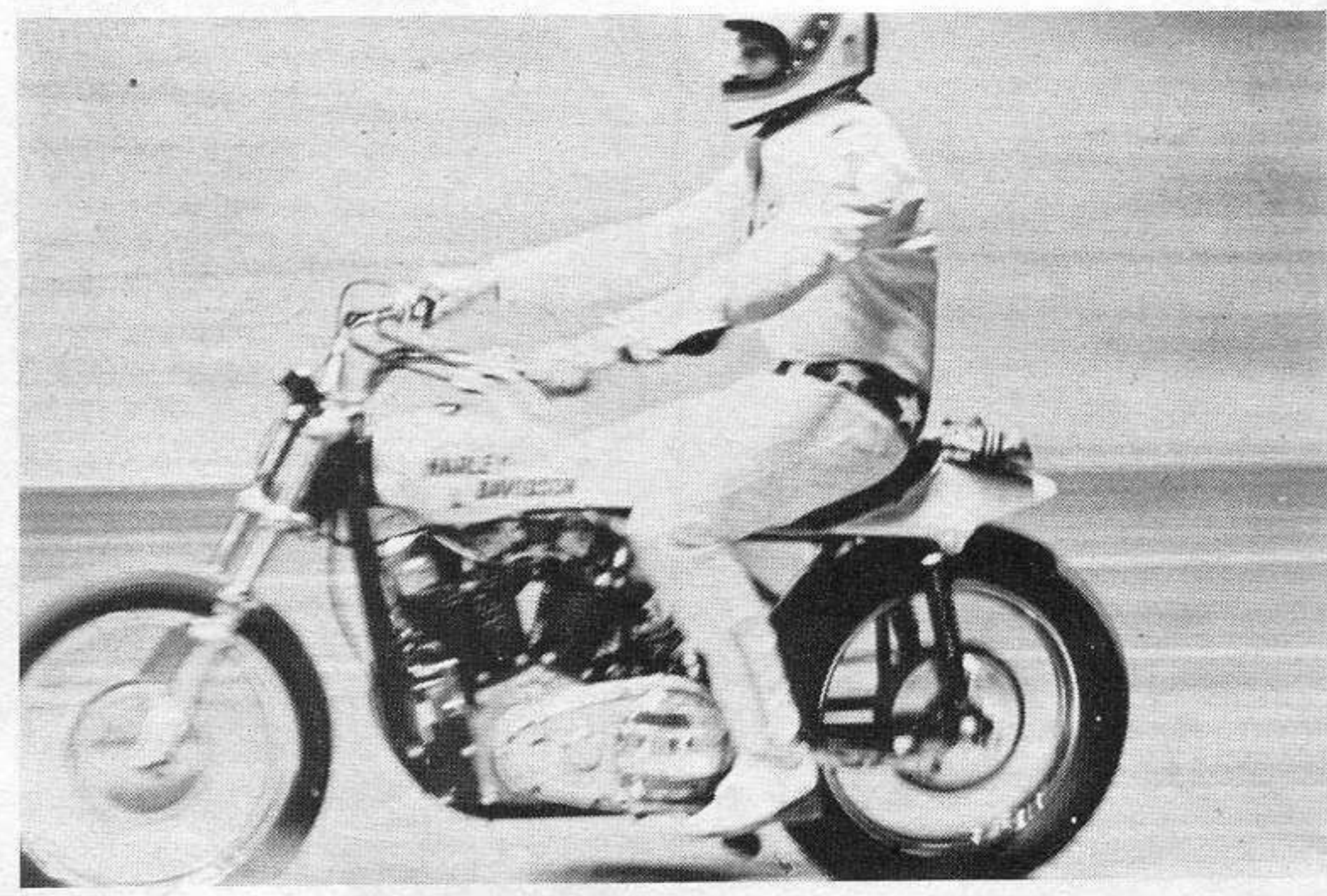
ritroviamo a cercare un compromesso fra la minima pressione al pedale che tenga il motore in coppia e una velocità che non ci terrorizzi.
Dovete capirci: il motore entro-bordo situato alle spalle del pilota elimina un bel po' di linea d'asse e relative complicazioni meccaniche, ma costringe a piazzare il pilota stesso in posizione

molto avanzata, sì che, accelerando, ha l'impressione di prendersi il lago in faccia. Inoltre l'acqua al momento della nostra prova è leggermente increspata e... magari non sarà vero, ma virarci di bordo sopra ci procura sensazioni da olio in pista con possibili relative conseguenze.
Nel complesso, il paragone con la Formula Italia ci sembra va-

lido fino in fondo ma forse, tirando al limite vero, sarebbe riscontrabile una maggior somiglianza con la formula tre. E se, come vi abbiamo appena confessato, non abbiamo fatto cose epiche in questa occasione, cercate di tener presente che la temperatura in acqua era attorno ai 13 gradi Celsius.
g. o.

Anche per la coperta, guerra alle curve strette nonché, alle doppie curvature. Visibile la capottina motore in vetroresina e, sull'ordinata maestra, i prigionieri della flangia di supporto del comando timoneria. Gli occhielli affioranti visibili ai lati del pozzetto servono per il sollevamento e la messa in acqua.

Evel KNIEVEL,
il diavolo
del Montana,
tenterà
una nuova
impresa
con il suo cavallo
a 2 ruote

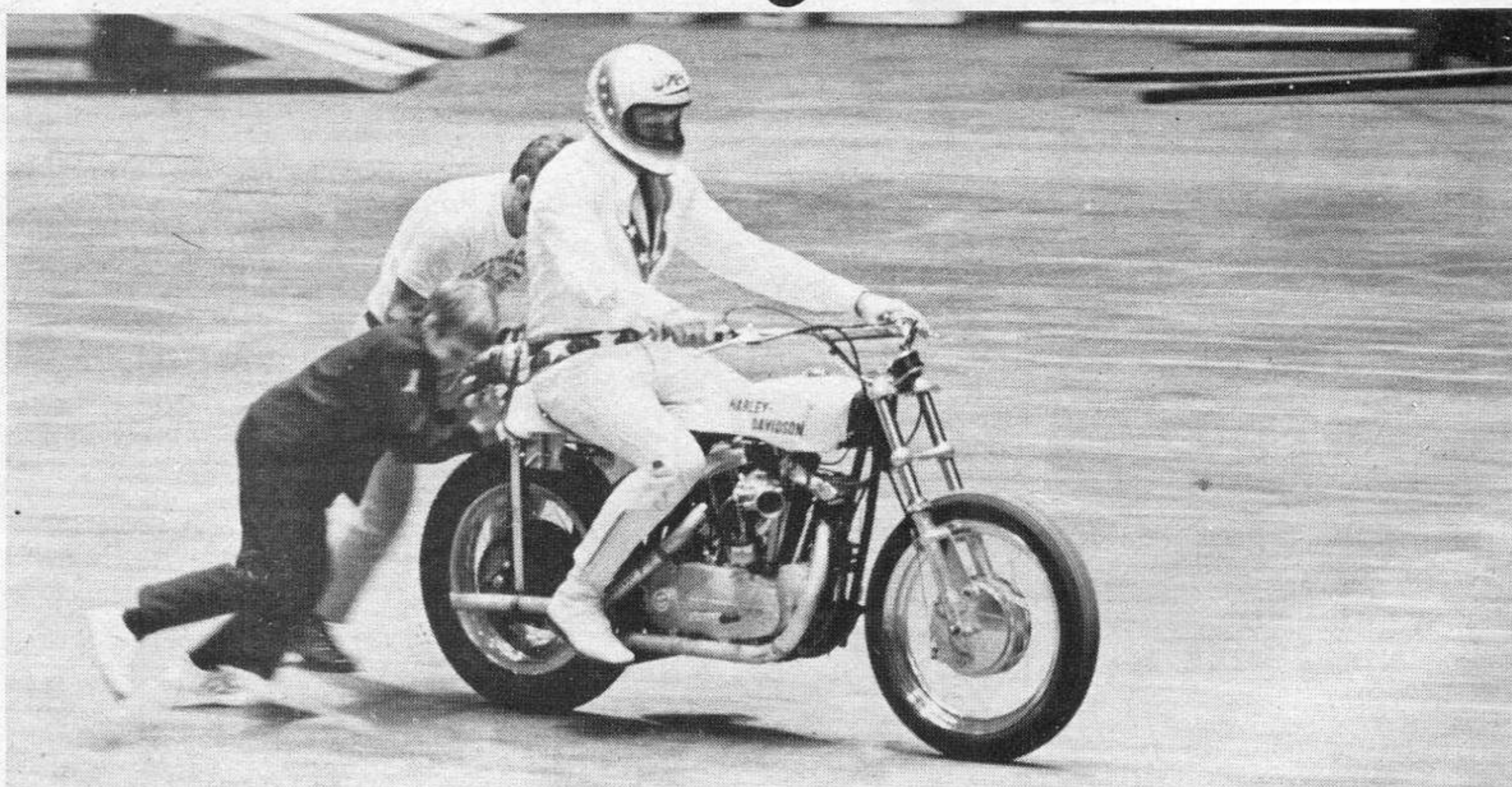


Anche il microfono
per il poliedrico
Evel Knievel,
asso del rischio
su due ruote

Metti di saltare il Grand Canyon



Si chiama Evel Knievel, laddove Evel sta per « diavolo », un diavolo nel senso inteso dei maschietti dodicenni che non stanno mai fermi, che corrono, saltano, cadono e si sbucciano le ginocchia. Il nostro Evel, trentacinquenne, è caduto centinaia di volte, s'è rotto, in tanti anni di attività, quasi tutte le ossa del corpo. Ma il « diavoletto » di Butte, nel Montana, non lo ferma nessuno. Due, o tre volte la settimana, il segaligno « stunt man » americano, inforca la sua motocicletta, si aggiusta il casco e... salta: una fila di sedici auto, una fila di trenta persone, una fila di leoni americani. Ponetegli un ostacolo davanti e Evel Knievel lo salta, a bordo della sua fedele moto.



E' facile, per Evel: prende la rincorsa, lancia la motocicletta a circa cento chilometri orari e... via in alto, sopra quella là che gli hanno posto di fronte. Ora, però le prodezze di questo « pazzo volante » impallidiscono, di fronte all'annuncio che « mister Knievel tenterà di saltare un tratto del Gran Canyon, nello Stato dell'Idaho ».

cicletta speciale, azionata da due motori a getto. Ci sono buone possibilità che, raggiunte le trecento miglia orarie, il salto avrà un esito positivo. Comunque, in caso contrario, avrò addosso un paracadute che mi farà raggiungere il fiume senza preoccupazione alcuna... ».

« Sin da quando ero un giovancello ho sempre avuto tre desideri: lanciarmi da un aeroplano, correre a Indianapolis ed amare Liz Taylor. Bene, mi sono lanciato da un aereo, naturalmente col paracadute; ho abbandonato l'idea di Indy per il grande salto del Canyon e Liz sta invecchiando, per cui ho rimpiazzato quel sogno con un altro... ».

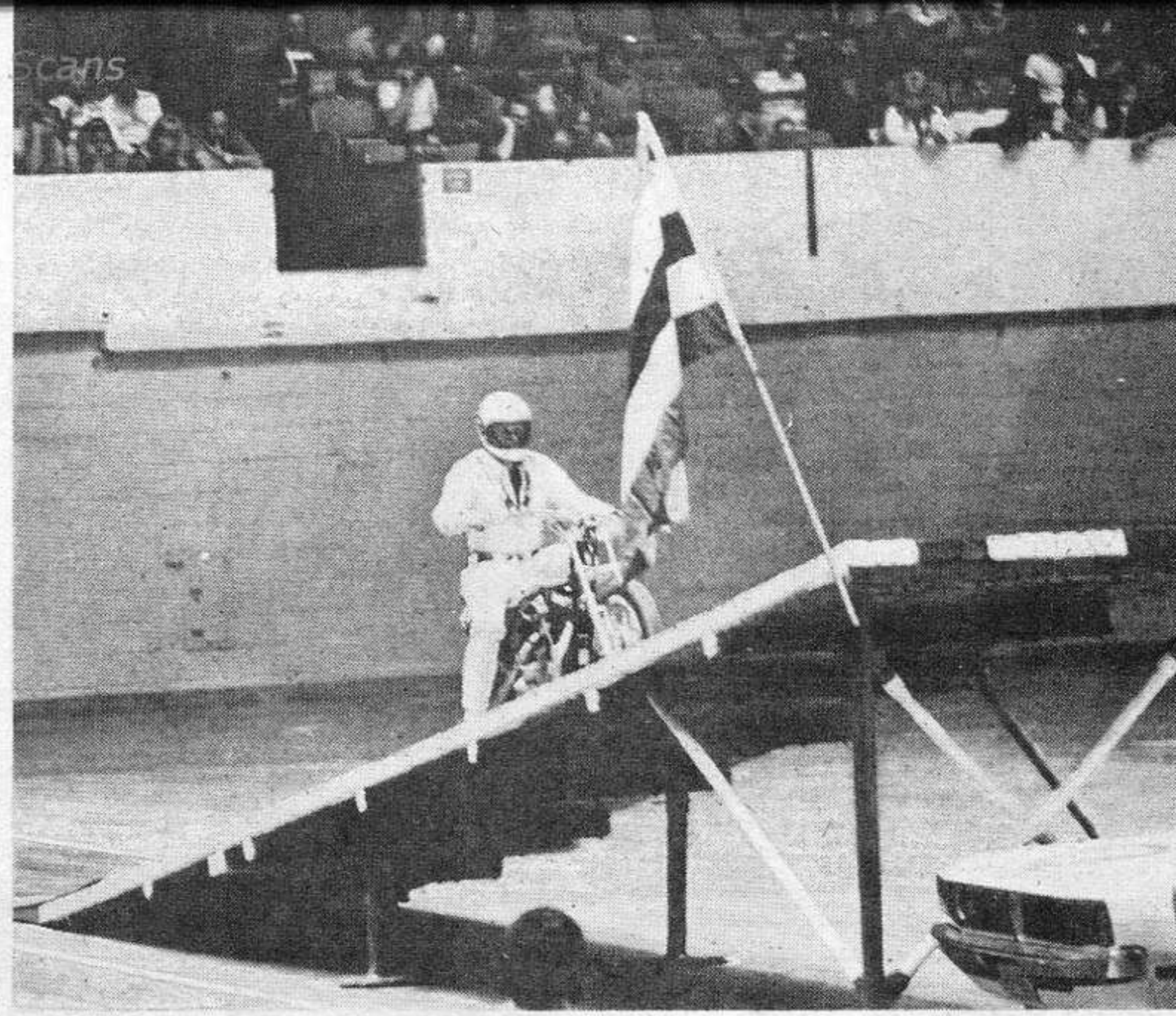
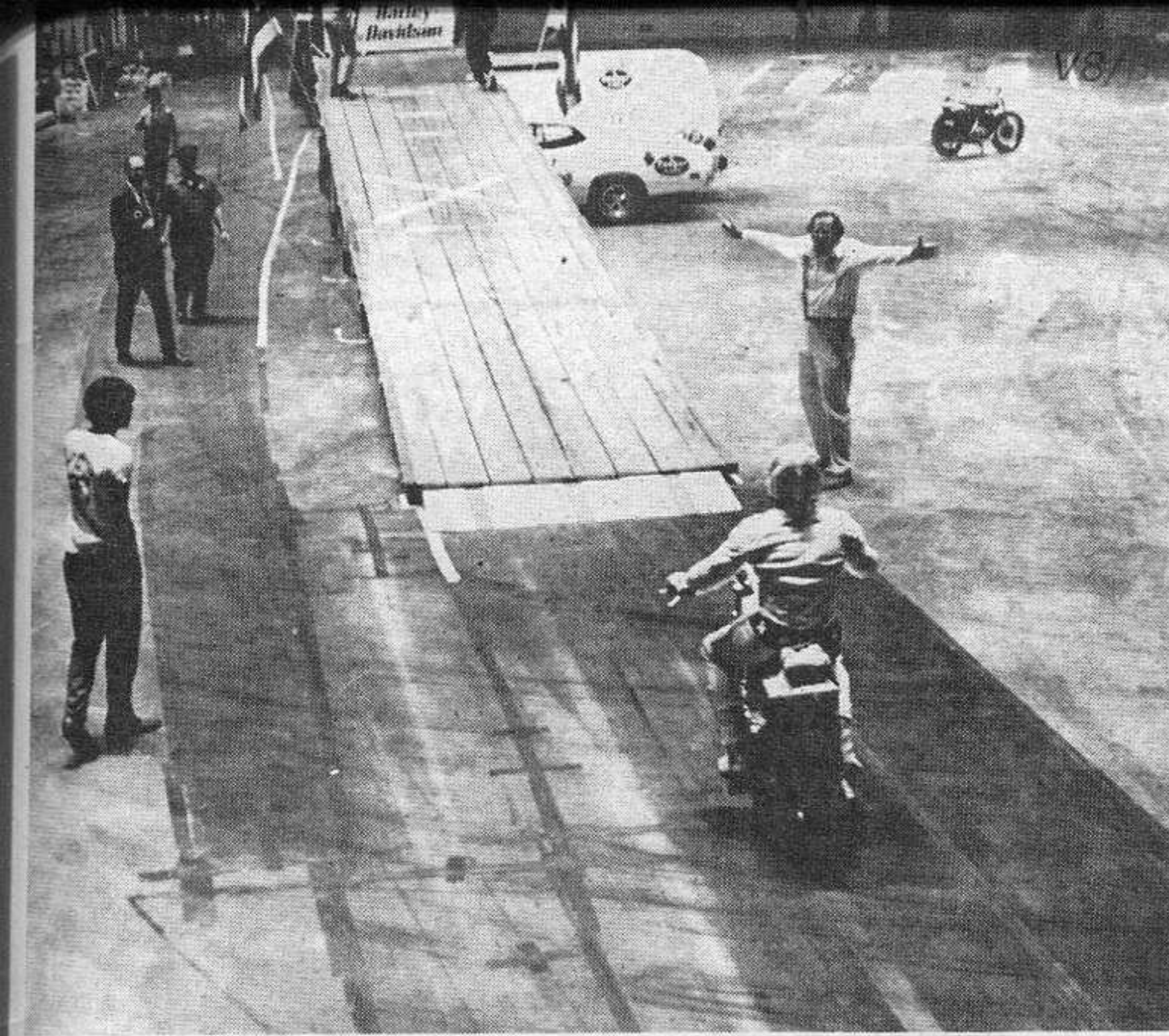
rispose: 'Buona fortuna, hai il nostro permesso'. Così andai a parlare con gli indiani Navahos del Canyon per esporre loro la mia idea. Ho pregato, supplicato, implorato, ma quegli indiani non mi hanno voluto dare il permesso; avrei reso quella zona famosa, se m'avessero detto di sì. C'era soltanto un indiano che apparentemente era dalla mia: ogni volta che andavo nella loro riserva, lui s'avvicinava, sorrideva... Ce l'ho fatta, pensavo. Più tardi mi dissero che quell'indiano era l'unico, nella riserva, che non conoscesse una sola parola d'inglese! Allora, be', non mi die-

Il Gran Canyon, lo saprete, è un lungo fiume nordamericano che scorre fra due costoni di terra rossa. Evel ha scelto un punto che è distante mille e seicento metri, tra una « sponda » e l'altra. Insomma, « volerà » in aria per un miglio e se non ci riuscirà... piomberà nel fondo del Canyon per la stessa distanza.

Appare sereno, quando mi spiega, con un movimento delle mani, l'azione del paracadute che si apre. Parla, parla incessantemente, non è facile porgli domande. Lo chiamano il Muhammad Ali del motociclismo, appunto perché è risaputo che Cassius Clay fa... buon uso della sua bocca.

— Racconta cosa è successo quando chiedesti il permesso di saltare, con la tua moto, il Grande Canyon...

« Scrisi una lettera al ministro degli Interni e lui mi rispose, mister Stewart Udall... mi



di per vinto.

Conoscevo un posto, nell'Idaho, che frequentavo da ragazzo, appunto lo Snake River (fiume del serpente n.d.r.) e così mi dissi: se non posso compiere il mio 'volo' proprio attraverso il Grand Canyon, vuol dire che salto quel fiume, che poi fa sempre parte della grande famiglia ».

Mille e seicento metri a bordo di una motocicletta azionata da due getti e con un paracadute sulle spalle, a trecento miglia all'ora! C'è da meravigliarsi se lo chiamano «il pazzo volante»? Ma mister Evel Knievel non è poi così pazzo. Infatti, questo

suo exploit gli frutterà qualcosa come dieci milioni di dollari, ossia oltre sei miliardi, tra diritti televisivi e biglietti d'ingresso. Gli americani vanno matti per «stunts» come questo di «mister diavolo» e secondo il manager di Knievel, i biglietti sono stati già tutti venduti, mentre si sa che l'ABC avrà il diritto di riprendere, dal vivo (come si usa dire), il fantastico volo del margolino di Butte.

Inizialmente, il salto del «fiume a serpente» era stato progettato per il quattro di luglio, festa dell'Indipendenza americana. Ma sono emersi problemi

vari che hanno costretto gli organizzatori a rimandare il tutto ai primi giorni di settembre.

Naturalmente, gli organizzatori stanno preparando una settimana del motore, in connessione con il gran salto di Evel. Sarà una sagra delle due ruote motorizzate, e il piatto grosso, si capisce, sarà il «volo» di Knievel.

«Perché lo faccio? Perché dopo quel salto sarò ricco, molto ricco e potrò pensare a riposarmi un po'; ma non voglio dire, con questo, che mi ritirerò dalle scene. Qualcuno, in questa nazione, verrà fuori con un'altra idea, un salto più lungo, più pe-

ricoloso di questo del Canyon ed allora, se la borsa sarà buona, vedrete un nuovo Evel Knievel tentare... magari per altri sei miliardi ».

E la moglie che ne pensa di tutto questo?

«Mia moglie, be', che cosa posso dire? Lei mi vuole bene, molto bene. Lei sa che io non credo al movimento delle femministe e tutte quelle sciocchezze che si sentono oggi. Lei, allora, fa quel che dico io. Eppoi, i miei rischi, le mie ossa rotte hanno dato a lei ed ai miei figli una vita lieta, serena e ricca di soddisfazioni ».

Adriano Manocchia