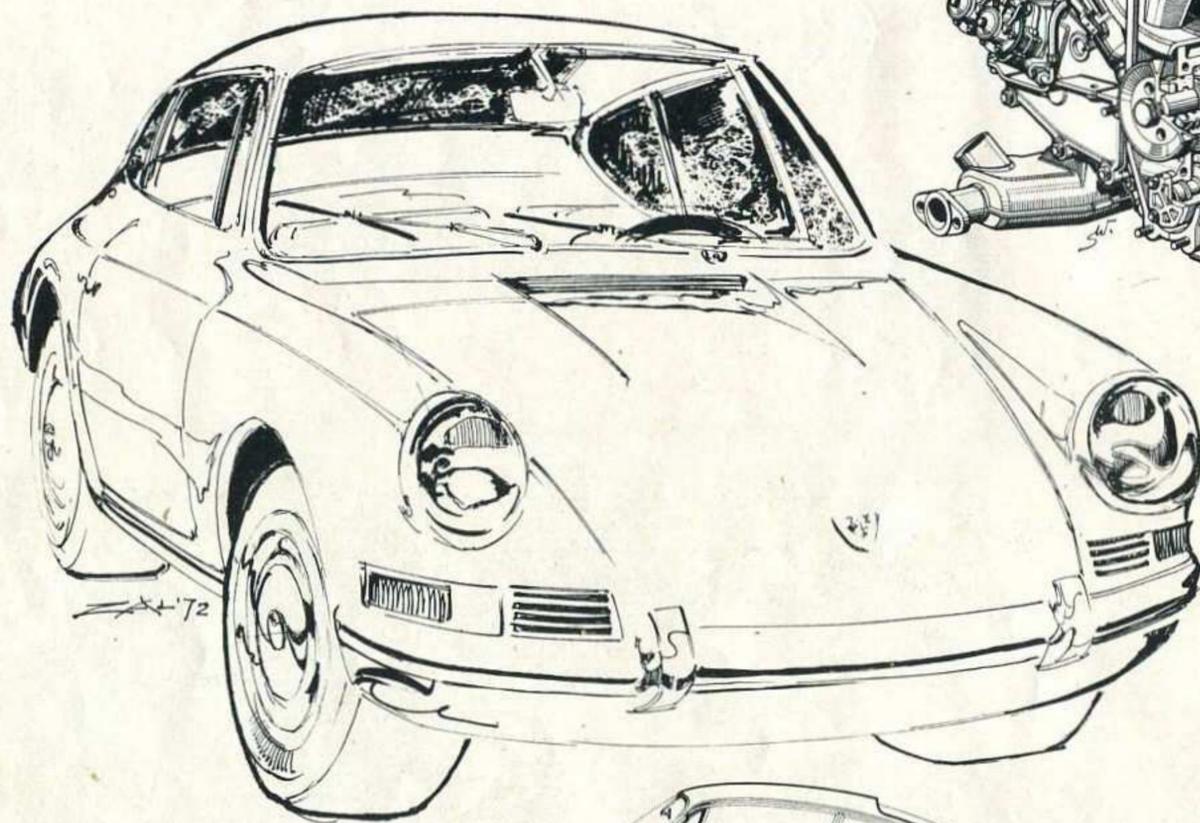
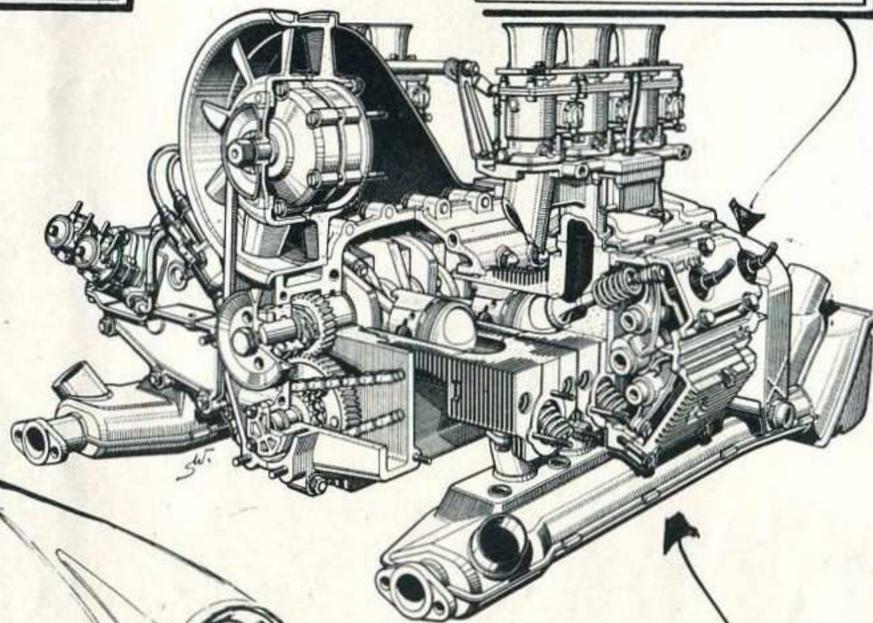


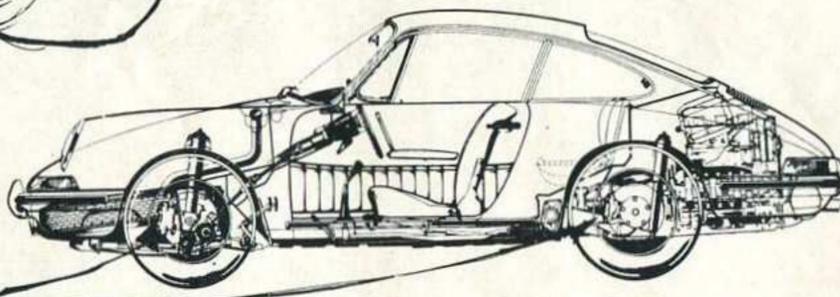
ASSETTO: VARIAZIONE DI QUANTO DISPOSTO DI SERIE DALLA FABBRICA, CON SOSTITUZIONE DI AMMORTIZZATORI E BARRE DI TORSIONE
L. 140'000/150'000

CANDELE: IL PILOTA "MOSCIO" SI PREDISPONGA L'ANIMO A SOSTITUIRLE SPESSO, VOLENTIERI E CON SIGNORILE NONCURLANZA. L. 10'000 CA.



FRIZIONE: QUANDO SI GUIDA IL 911, VAL LA PENA DI TRATTARLA COME SI DEVE, OVVERO SECONDO LE NORME DEL GUIDAR CIVILE. IL CHE NON CONTEMPLA L'IMPIEGO DEL DISCO QUALE RIPARTITORE DI COPPIA...!

FRENI: ALTRO TALLO=NE DI "ACHILLE-911", CHE POSSONO RICHIEDERE UNA CERTA DOSE DI ATTENZIONI. VALE ANCHE QUI IL PRINCIPIO PER CUI "SPENDE MENO CHI GUIDA MEGLIO"



DISPOSITIVO ANTI-SMOG, MONTATO DI SERIE, IN OSSEQUIO ALLE NORME U.S.A. ANTI-POLLUZIONE ATMOSFERICA. ELIMINANDO IL NON PRESCRITTO DISPOSITIVO (QUI NON VISIBILE) SI GUADAGNANO 15 CAVALLI E SI PERDONO 200'000 L.

Si spalanchino le porte della nostra clinica per scaricare dalla barella, anche questa volta, una celebrità. Pressati da richieste di lettori in angustie, orientiamo lo stetoscopio verso un altro pilastro della produzione automobilistica tedesca: F. PORSCHE K.G. di Stuttgart-Zuffenhausen. Scommettiamo che il nome non vi è nuovo. In particolare, adocchieremo i modelli costituenti oggi la massa d'urto dell'agguerrito produttore d'oltr'Alpe, ma per rispondere anche al lettore genovese che gentilmente ci sottopone un quesito di interesse generale, considereremo a vol di passero anche «der Porsche nummer Eins» nella definizione del Konstruktionsbüro, ossia il modello 356.

Anzi, già che siamo in argomento, affrontiamo subito la questione: un caso di oculistica riguardante una certa miopia dei fari nella fitta oscurità. Dato l'impianto elettrico a 6V che in pratica sta all'origine del malanno e il desiderio di non azzoppare l'estetica con fari esterni (noi però ricordiamo la 911 di Zasada a un certo Rally dei Fiori, resa viepiù grintosa proprio dall'esoftalmo

dei proiettori) suggeriamo gruppi ottici allo jodio Ø 178 mm., reperibili presso la Weiss SIAM di Milano per l'equa mercede di Lit. 13.000.

Per l'installazione, il carrozziere di fiducia sottoporrà un certamente rapido preventivo e riavremo così la pimpante nonnetta in condizioni di chissà quali notturne avventure.

Ed eccoci al piatto forte, che possiamo ammannire in almeno due diversi condimenti.

Alla testa di una «serie 900» a dir poco fortunata, troviamo nel '64 la «901» che, per motivi che non indagheremo, colpisce al cuore un certo tipo di americano medio. Ne sgorgano altissimi zampilli di dollari per cui è facile convincersi, in Deutschland, che la passione yankee è di quelle da matrimonio.

Ecco pertanto che la produzione di questo modello, aggiornato in un paio di anni sino a meritarsi la nuova sigla «911» viene sintonizzata principalmente su ciò che meglio appaga la libido dello Zio Sam.

E se fate caso al fatto che tra 901 e 911 si interpolano, volendo, sigle come 904, 908 e 910, con-

verrete senza sforzi che non è mancata l'esperienza delle corse nello sviluppo del semovente che stiamo esaminando. Tutta questa manfrina iniziale non perde di vista lo scopo per cui ci troviamo riuniti a consulto. Abbiamo parlato di almeno due diverse salsette ed eccoci a stabilire che una di queste, la più classica a rigor di marketing, rispetterà il gusto dell'acquirente americano. Il quale, coi suoi 40.000 km di percorrenza annuale, ha le carte in regola per esprimere il suo parere statistico, ma ciò non gli impedisce di accettare con strida di esultanza («Very good! Very fine») un assetto di fabbrica che il nostrano blasé della condotta sportiva considera adatto a un filosofo dell'antica, e Magna, Grecia.

Ricapitolando, non si può né si vuole con questo parlare di malattie o gracilità fisica, quanto di malformazioni congenite o volute da un gusto sul quale, sapevamcelo, non si discute. Tuttavia siamo frigidati a certi edonismi come quello del piedino cinese a fior di loto, pur sapendo che tale moda prevedeva, da parte della portatrice, attività atletiche diverse dai 100 metri piani.

Pertanto, ecco la seconda salsa, che è poi quella che ci interessa da vicino. Visto che alcune 911/912 prendono anche la via dell'Europa e dell'Italia in particolare, non possiamo non accennare a una quasi-consuetudine consistente nella **MODIFICA DI ASSETTO**.

La cosa non sfugge nemmeno al vigile occhio materno della fabbrica, che inalbera in listino un eloquente «optional extra» a base di **AMMORTIZZATORI KONI**, pronto a divenir vostro per un sovrapprezzo di Lire 70.000 circa. Questa cifra non comprende l'onorario del chirurgo né le spese di degenza e corrisponde, vedi caso, al prezzo di listino KONI per una coppia di 82R/1647 ed una di 82J/1659. Dette unità sono quelle adatte al «due litri», anteriori e posteriori rispettivamente.

Nel caso del «due e quattro», vanno sempre bene gli 82R/1647 davanti mentre saranno preferibili due begli 82J/1756 al retrotreno.

Ci saranno da cambiare anche un paio di mol-



Gli svantaggi della « sportiva »

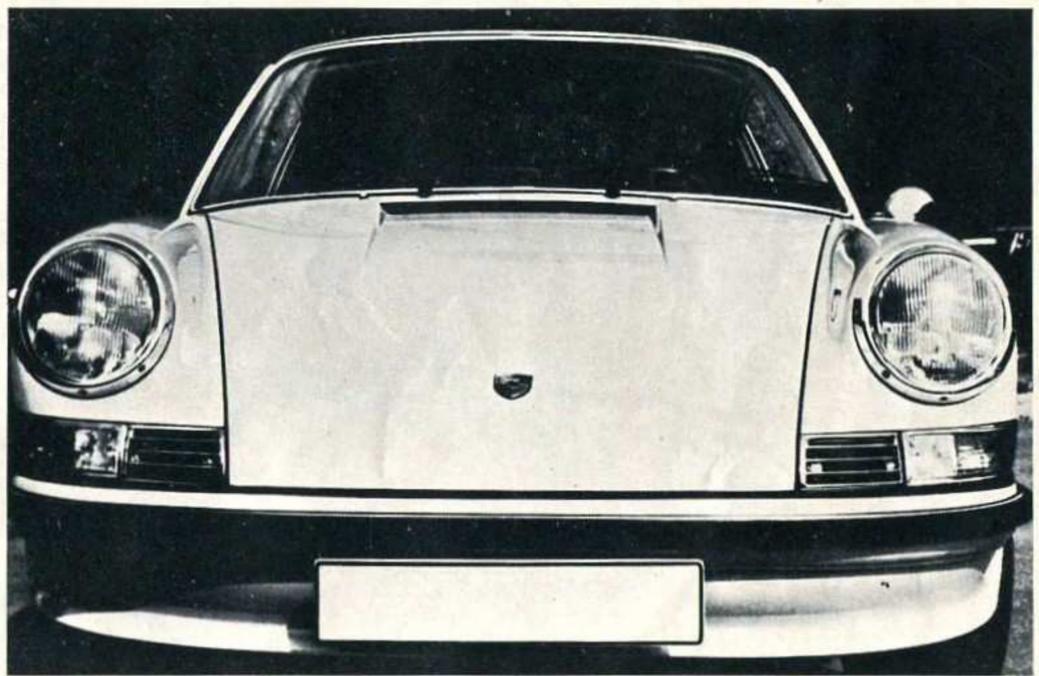
le, se si vogliono i lavori fatti ammodino. Due sole, perché davanti la regolazione permette l'abbassamento mentre dietro, alcuni operatori abbassano la molla ed altri la sostituiscono. Come noto, le molle sono del tipo a barra di torsione.

Tanto per avere un'idea, abbiamo approfittato di un incontro col chiar.mo prof. Baggioli titolare dell'omonima clinica, più nota forse col nome di «Scuderia Veloce», per chiedere quanto costa in media l'intervento sopraccennato.

L'amico Samuele, che aveva al momento un 911 seduto sulla buca come il lupo della favola, ha fatto pochi conti per poterci dire che un lavoro fatto come Dio comanda viene a costare sulle 140.000 lire.

Strana, in definitiva, questa diversa maniera di concepire l'automobile sportiva, per cui un conduttore nostrano sente di potersi mettere in capo a mo' di civettuolo cappellino lo stesso mezzo che dà invece al patito d'oltre Oceano la sensazione del nec plus ultra.

Poi naturalmente, vanno considerati i vari «Muskie Bill» e le ignivome palle roventi sparate da Nader & Co(logia). Negli Stati dell'Unione, oggi, questi Signori hanno assunto la più o meno ufficiale veste di apprendisti messia e non si fugge dall'esaudirne il verbo. Così come niente, il «due e quattro» che vi comprate (oh, voi danarosi...) a Zuffenhausen, vi giunge in garage affetto dal morbo blu per ineluttabile editto dei signori sopraccennati e delle loro imprescindibili esigenze antismog



Col 911 S non si regge la candela

In sostanza, il 2400 cc adatto alle benzine senza piombo vi darà, ma quanto siamo ottimisti stamattina, la potenza del 2200/S mentre, sui nostri mercati sono reperibili ulteriori 14/15 cavalli con la semplice estirpazione delle fastidiose vegetazioni adenoidi. L'intervento, ovviamente in anestesia generale, richiede la rimozione del motore dalla sua sede ma, come suol dirsi, non tutto il male viene per nuocere in quanto se ne approfitta in genere per dare una controllata alla testa. Questa operazione finale di messa a punto, eseguita da un luminare del cacciavite, consente di **rimediare un'altra decina di cavalli** con il che ci si può ritrovar seduti su 210 CV (veri) al posto dei 185 di origine.

Peccato che, di riffe o di raffe, si debbono spendere 200.000 lire per mettere la vettura in condizioni da rispondere in pieno alle leggi da noi vigenti.

Se vi punge vaghezza di immolare le duecento carte sull'ara dello sprint tenete comunque presente che il vostro mezzo di trasporto rimarrà tale con pieno rispetto delle norme in auge se

e finché NON vi farete tentare dal pasticciare con gli «a camme». Chiaro che intervenendo sulla distribuzione si va ben oltre la cura di un difetto da eliminare, ossia ci si sovrappone alla esperienza della Fabbrica per cui meglio pensarci su due volte e poi non farnè niente.

Oppure, compratevi un carrello e usate la macchina solo in pista. Insistiamo su questo punto solo per uno scrupolo, in quanto riteniamo il lettore di AUTOSPRINT ragionevolmente disincantato e allergico alle pagliacciate.

Tornando al nostro 911, abbiamo sott'occhio i risultati di una statistica USA, la stessa che aveva puntualizzato l'estrema goduria (contenti loro...) in fatto di «handling» e vediamo che dice il detto popolare interpellato perché ci mormori in un orecchio, quale inver sia della Porsche il peggior di tutti i mali.

Si presenta un signore tutto arrabbiato e dice che è un'indecenza, questa mania di **INZACCHE-RARE LE CANDELE**. Rappresenta il 40 per cento della massa di intervistati, ossia come dire una bella fetta dell'udienza. D'altronde, la Fabbrica

offerta offre sin dal 1969 un booster d'accensione a scarica capacitiva e, spieghemela se la capite, solo un paio dei mormoranti si è poi deciso a fare la prova nonostante la special introductory offer con lo sconto da mi-voglio-rovinare.

Ci fu anche chi dichiarava ad alta e squillante voce che a lui le candele non avevano mai dato rogne per il semplice fatto che era un duro e cambiava d'abitudine a 6000 giri/1'. Il risparmio veniva però temperato da un treno di gomme ogni 15.000 chilometri e da un consumo esprimibile meglio in litri/chilometro che viceversa, come si usa di solito.

Concludendo, non ci sentiremmo di consigliare il 911 quale veicolo ideale per far pratica di guida appena presa la patente. Ma per il conduttore esperto, una volta accettato il prezzo di listino, esiste solo un rischio vero: quello di transitare a 120 kmh, convinto di «fare» i 50, sotto il naso della Stradale o della Benemerita.

Giuliano Orzali

Camberate illustri. In questa foto risalente al Gran Premio di Monaco del 1963, si vede come le geometrie di allora si facessero un baffo della perpendicolarità dell'asse ruota col terreno. Noterete come la BRM di Graham Hill presenti un nettissimo camberaggio negativo alle ruote posteriori, nella frenata della curva del tabaccaio

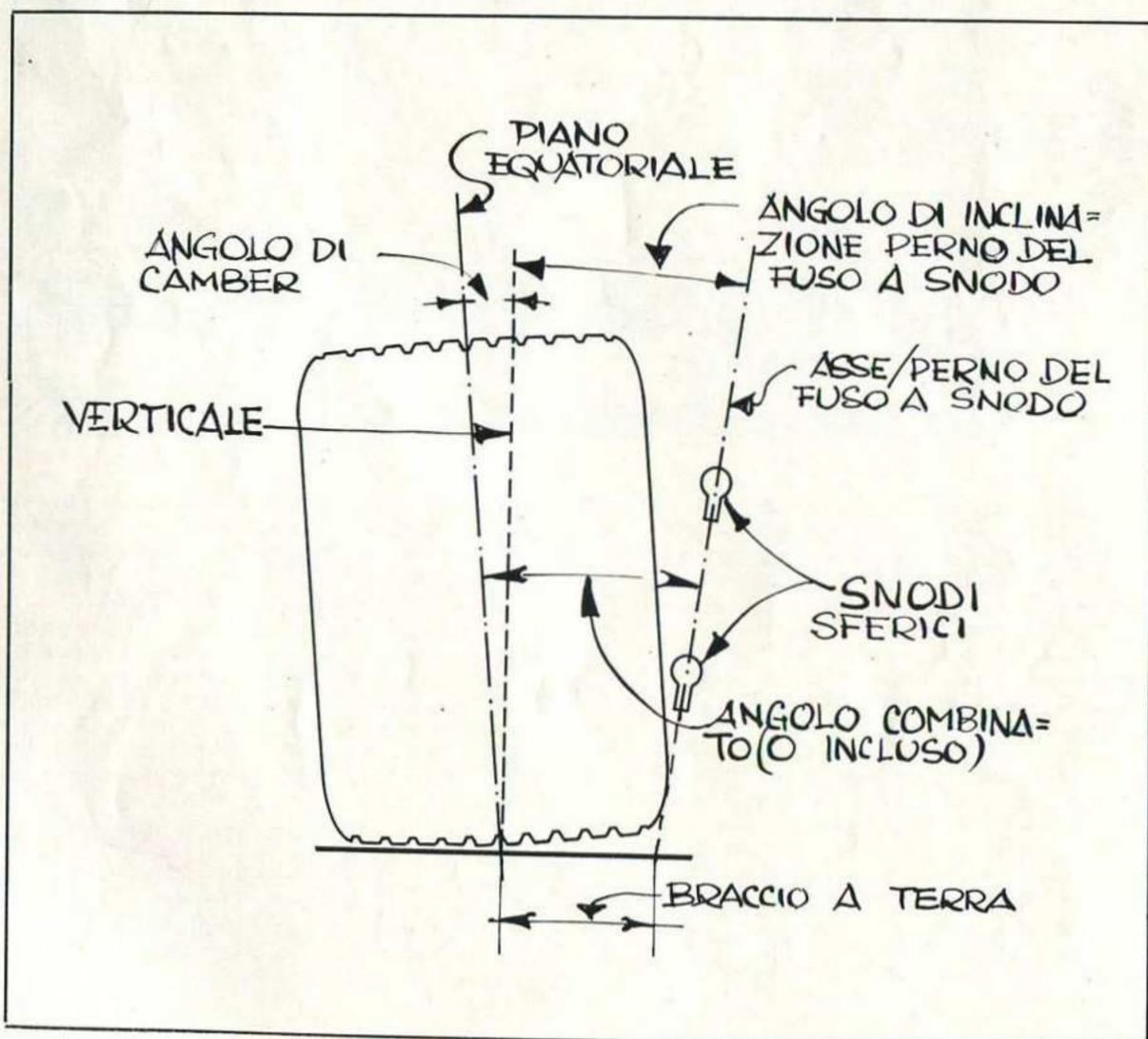
Per prima cosa stabiliamo che il « ritorno dello sterzo » non è un fenomeno meteorologico

Ma che cos'è questo camber ?

L'angolo che l'asse passante per gli snodi forma con la verticale a terra, la convergenza delle ruote direttrici, l'inclinazione delle ruote succitate, tutti questi fattori fanno parte della cosiddetta « geometria dell'avantreno » ossia di quell'insieme di relazioni angolari esistente fra le ruote anteriori, i rispettivi organi di ancoraggio (sospensione), il corpo vettura (scocca) ed il suolo. Dico bene?

E allora, se permettete, ciascuna di queste condizioni ha la sua brava influenza sulla precisione, la stabilità e la dolcezza dell'azione sterzante, nonché sul comportamento del veicolo che se lo porta a spasso e puranco — udite udite — sul consumo ottimale di costosi battistrada le cui mescole racing non concedono molto margine alla sbriciolatura.

I principali ingredienti della geometria avantrenica si possono classificare benissimo con vocaboli casalinghi quanto poco appetitosi: tuttavia, vista l'innegabile simpatia degli addetti ai lavori per l'uso vezzoso dei termini di oltre Manica, ve li proponiamo — a costo di ripeterci — assieme ai corrispondenti albanismi. Avremo pertanto il « camber » per l'inclinazione, il « caster » per l'incidenza, il « toe-in » per la convergenza, ecc. ecc.



IL CAMBER Una ruota che si rispetti, ben difficilmente avrà da ferma il suo piano equatoriale contenuto nel piano verticale passante per il centro del mozzo. Si definisce **camber** o, come abbiamo visto, **inclinazione** la pendenza del detto piano-ruota rispetto alla verticale. Quando la pendenza è diretta all'esterno, ovvero le ruote sono più distanti fra di loro nella parte superiore che non in corrispondenza delle impronte a terra, il camber si dice positivo.

Al contrario, il camber sarà negativo quando le due ruote si avvicinano coi bordi superiori.

Come tutti gli angoli di questo mondo, anche il « camber angle » si misura in gradi (dalla verticale) e viene accuratamente dosato affinché... si tolga dai piedi quanto più alla svelta e più a lungo possibile!

In altre parole, ci interessa che il veicolo mantenga le ruote verticali e dritte non quando è scarico, fermo e lo stiamo a guardare, bensì quando ci accomodiamo al posto di guida e lavoriamo di chiodo.

Salendo in macchina con le ruote a pelo di squadra, il nostro peso potrebbe già essere sufficiente a metterci in condizioni di camber negativo ed ulteriori fenomeni divinatori nascono dall'applicazione a terra della coppia

motrice. Molto probabile (in conseguenza) diverrebbe il procedere sbilenco delle ruote che ci portano, con relativa irregolare o più rapida usura delle stesse, dato il maggior carico insistente su un lato del battistrada.

In conclusione, possiamo considerare il camberaggio come un indice del grado di « precarica » introdotto nella sospensione affinché le due ruote di uno stesso treno reagiscano ai carichi di regime con la eliminazione automatica della quantità osservata.

Sembrerebbe tutto e invece adesso viene il bello. Abbiamo camberato tranquilli supponendo che fosse degno e giusto misurare le quantità angolari di nostro interesse a partire da una verticale di riferimento.

Il segreto del « kingpin »

Questo va bene, gioia, per misurare gli angolacci nostri, ma non ci dice un picciolo sulle condizioni effettive di sterzata a meno che la verticale arbitrariamente considerata non comprenda i perni del fuso a snodo.

Cosa che di regola non avviene, come chiaramente indicato dalle apposite illustrazioni.

E qui salta in ballo il famoso « kingpin », ripetuta-

In questa sezione schematica nel piano trasversale sono rappresentati alcuni dei parametri-base caratteristici di una « geometria » d'avantreno. Stabilito che si tratta di una ruota anteriore sinistra e che, pertanto, il senso di marcia la fa allontanare da chi guarda il foglio, risulta visualizzato l'effetto degli angoli caratteristici sull'entità del braccio a terra. Da quest'ultimo, come sarà ulteriormente dimostrato, dipende il comportamento dinamico dell'avantreno durante le variazioni di regime



Ai due estremi del braccio a terra abbiamo supposto applicate due forze (frecce) viste in pianta, la cui azione globale viene ad esser quella dei signori nerboruti al lavoro. Le due opposte condizioni risultano anche dalla posizione in altezza dei punti A ed A', vertici del rispettivo angolo combinato



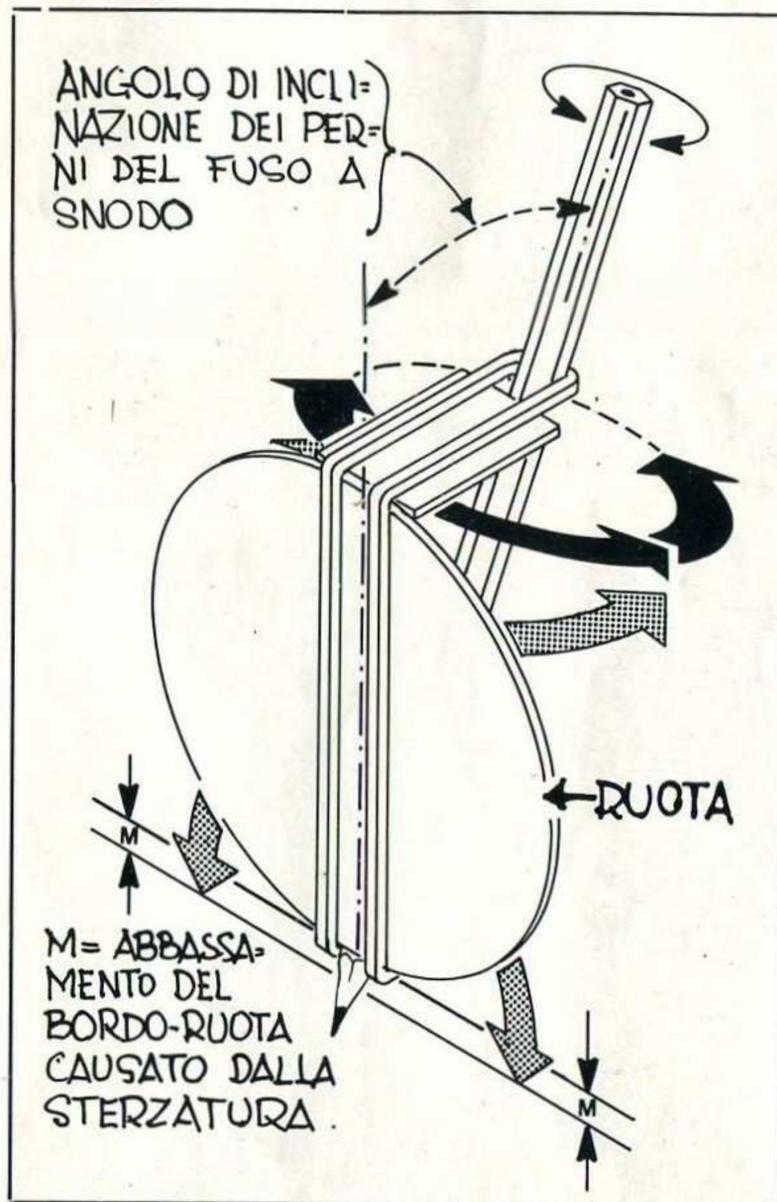
mente celebrato in precedenti concioni e il relativo angolo di inclinazione, misurato anch'esso rispetto alla verticale di riferimento.

Eviteremo ogni eccesso dialettico sull'importanza (invero notevole) di questo parametro, invitandovi piuttosto al semplice esperimento di Fig. 2, che richiede solo un pezzetto di cartone, un elastico e una matita.

Il disco ritagliato dal cartone sarà la nostra ruota, che l'elastico manterrà attaccata alla matita-kingpin, alias perno del fuso a snodo. Il distanziale superiore — altro pezzo di cartone — ci farà il favore di stabilire un certo angolo fra ruota e perno.

Ora possiamo appoggiare la punta della matita sul piano del tavolo e con dita industrie portare il disco ruota in posizione pressoché verticale; se fra il pollice e l'indice facciamo pirlare la matita senza variarne la pendenza rispetto al tavolo, osserveremo la «ruota» sfarfallare graziosamente su e giù, attorno alla matita di cui si sparla, avvicinandosi al « terreno » tanto più quanto maggiore è l'angolo di «sterzata».

Che succederebbe se impedissimo con uno spessore strategicamente situato l'abbassamento della ruota che piroetta? Ovvio quanto mai che sentiremmo sul dito che ponde un timido accenno di sollevamento, vista la condizione iniziale per cui non vale variare la pendenza della matita rispetto al piano del tavolo. Con questo, abbiamo scoperto e riprodotto ciò che succede nell'avantreno di un qualsiasi autoveicolo. La ruota è in contatto col suolo e pertanto non può abbassarsi, salvo scavare nel manto stradale. Ergo, quando le imprimiamo una sterzata secondo un asse di snodo inclinato facciamo del volante un « cricco », e saranno gli elementi di so-



Dimostrazione sperimentale dell'effetto di sollevamento che si verifica ad ogni sterzata a causa della « kingpin inclination ». Vediamo che, per merito del distanziale infilato fra matita e disco, quest'ultimo si muove per « nutazione » ossia sfarfallando lungo la superficie laterale di un cono. Se immaginiamo il bordo del disco appoggiato al suolo, non potendo per questo motivo la ruota abbassarsi e penetrare nel terreno, si avrà fatalmente la reazione uguale e contraria ossia il sollevamento della massa sospesa

spensione ad allontanarsi dal terreno sollevando di quei tot millimetri gli svariati quintali della nostra bagnarola. Svariati quintali che tenderanno a ritornare quanto prima nella più bassa delle posizioni, sol che dal volante si tolgano le grinfie.

Il ritorno utile alle gomme

A questo punto mi viene proprio il dubbio che il cosiddetto « ritorno » dello sterzo non sia un fenomeno meteorologico... D'altra parte, si legge nelle antiche scritture che un perno dello snodo opportunamente inclinato è desiderabile per più e diverse ragioni: in primo luogo esso contribuisce alla stabilità delle ruote direttrici con una intrinseca tendenza a mantenerle dritte. Inoltre ha le sue mansioni di fiducia nel ridurre lo sforzo al volante, specie nelle manovre da fermo e si narra pure che riduca l'usura delle gomme. (Tu quoque... diranno i gommisti.)

Braccio a terra e angolo combinato - Distinguevamo dianzi fra l'angolo di camber e quello di inclinazione del kingpin, ma possiamo, a questo punto, conglobare il tutto in una poderosa occhiata e dare l'importanza che merita al cosiddetto « angolo combinato » (o incluso) dato dalla somma dei due degni compari.

L'angolo combinato è importante in quanto stabilisce, col suo vertice, un punto caratteristico ovvero l'intersezione fra la traccia del piano ruota e l'asse del perno di sterzo.

Ricorreremo ancora a uno schema grafico (Fig. 3) per osservare che detto punto può cadere sopra o sotto il livello stradale, con effetti ben diversi su ciò che accade quando applichiamo all'avantreno la faticosa spinta propulsiva.

Vediamo dunque che quando il punto di intersezione A resta al disotto della superficie stradale, la ruota tende per effetto della spinta a divergere dalla consorella in quanto la spinta stessa, che si applica tramite gli snodi, agisce lungo una direttrice interna rispetto al piano mediano della ruota nel quale possiamo immaginare concentrata la resistenza al rotolamento. Possiamo così visualizzare due coppie di ribaltamento nel piano orizzontale, la cui idea fissa (in questo caso) sarebbe quella di spedire le ruote anteriori di nostra proprietà nei prateroni fioriti che fiancheggiano il nostro itinerario. Mentre nel secondo caso, dove abbiamo il punto di intersezione A situato più in alto del fondo stradale, la spinta ha luogo per linee esterne rispetto al piano mediano di ciascuna ruota, cosicché il gioco delle forze tenderebbe a darci un veicolo a ruote conserte.

IL CASTER Non contento di pendere qual pisana torre in un piano trasversale; il perno del fuso a snodo ha certe sue inclinazioni particolari anche se osserviamo la vettura di fianco, ossia nel piano longitudinale. Il che significa, in altre parole, che in aggiunta all'esser pencolante di lato, verso l'interno della vettura, il kingpin risulta ruotato in avanti o all'indietro rispetto alla semplice verticale di una certa quantità angolare detta, come già accennato « caster angle » o « incidenza ».

Il caster è positivo quando l'inclinazione del perno recede verso l'indietro rispetto alla verticale di riferimento e

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 32



Ma che cos'è questo camber

CONTINUAZ. DA PAGINA 31

contribuisce alla stabilità direzionale, mettendo la ruota nelle condizioni di esser tirata, né più né meno di quanto accade col carrello in sala da pranzo, munito ad ogni gamba di una delle ben note rotelle piroettanti il cui nome in inglese è, vedi caso, «caster».

Per esaminare meglio un altro importante effetto dell'incidenza, andiamo a recuperare il materiale usato per l'esperimento sull'angolo di inclinazione e buttiamo via il distanziale, che «ab hic» non serve in quanto vogliamo esaminare una cosa per volta.

Mantenendo il disco verticale e sulla sinistra della matita, che manterremo inclinata di un certo angolo verso di noi, immaginiamo che l'assieme rappresenti la ruota anteriore sinistra.

Sterziamo a destra e, se eravamo partiti con la punta della matita e il bordo del disco a contatto col tavolo, vediamo subito subito che la «ruota» si solleva di qualche millimetro. Ragionandoci su, concludiamo che se quanto sopra accade alla nostra vettura, la poverina non procederà con una ruota in aria per tutto il tempo della sterzata, ma sarà molto più probabile che il di lei muso si abbassi un pochetto sul lato sinistro.

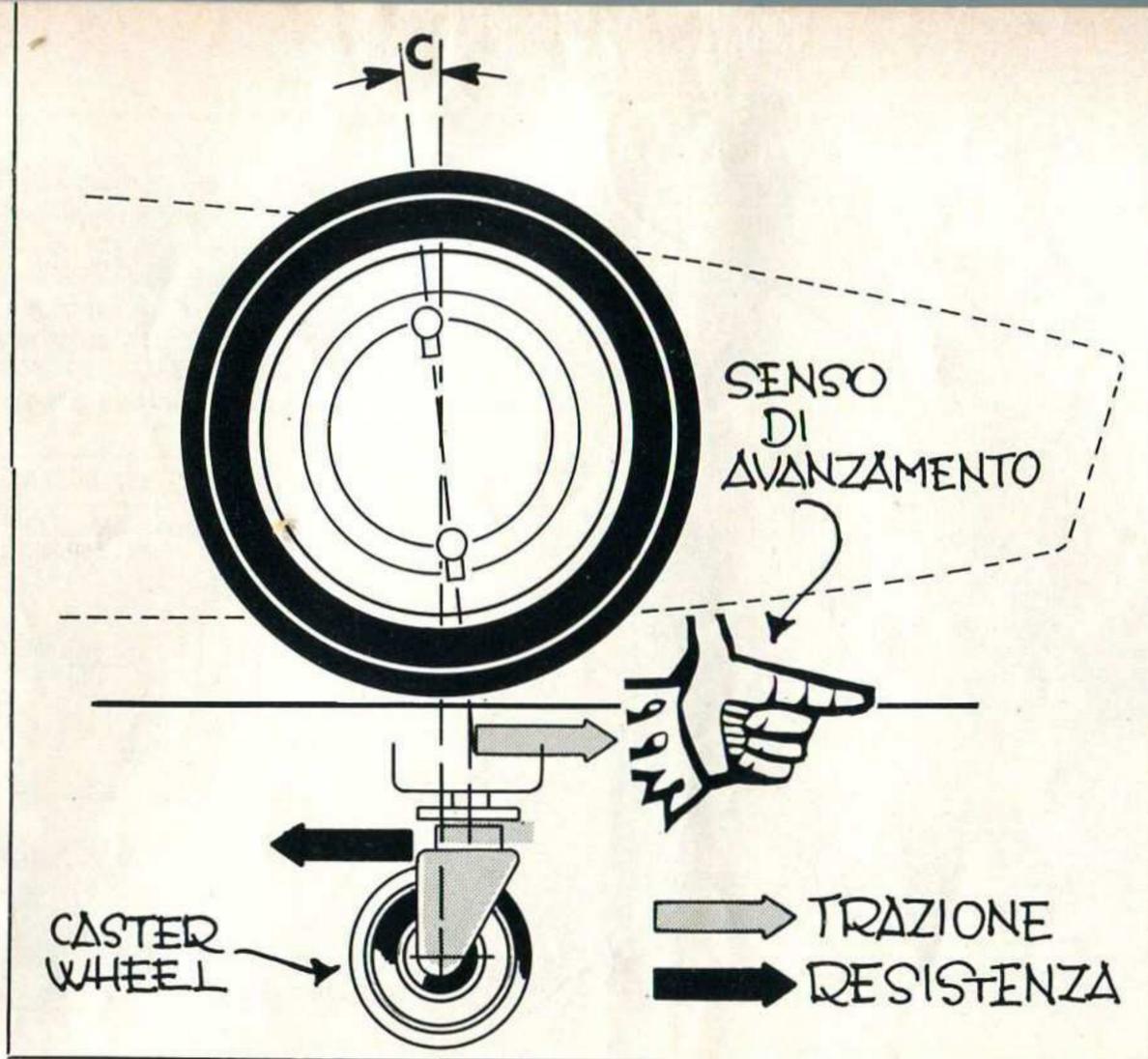
Il principio di Ackermann

Ruotiamo adesso la nostra matita di 180 gradi ed avremo il disco sul lato destro; bordo e punta della matita sul tavolo. Sterzando a destra, le cose stanno diversamente da quanto accadeva prima, tant'è vero che il bordo del disco non volerà più in cielo ma, spingendo sulla superficie di appoggio con la quale entra subito in contatto, solleva la matita ossia ciò che per noi rappresenta il lato anteriore destro della massa sospesa. E' lo stesso muso che sette righe or sono si abbassava a sinistra: ora l'abbiamo sollevato a destra, mentre il carrozzone, terribile, si scaglia e affronta la predetta curva a destra, tutto inclinato verso... sinistra ossia all'esterno. Scherzi del caster, niente da dire.

Comunque non è questo il tempo né il luogo per distinguere il bene dal male. Ci basta segnalare quelli che possono essere i singoli effetti di ogni angolo caratteristico, senza per questo voler predicare cheché se ne dica le virtù di un caster negativo, intrinsecamente anti-rollo. Chiaro l'esempio?

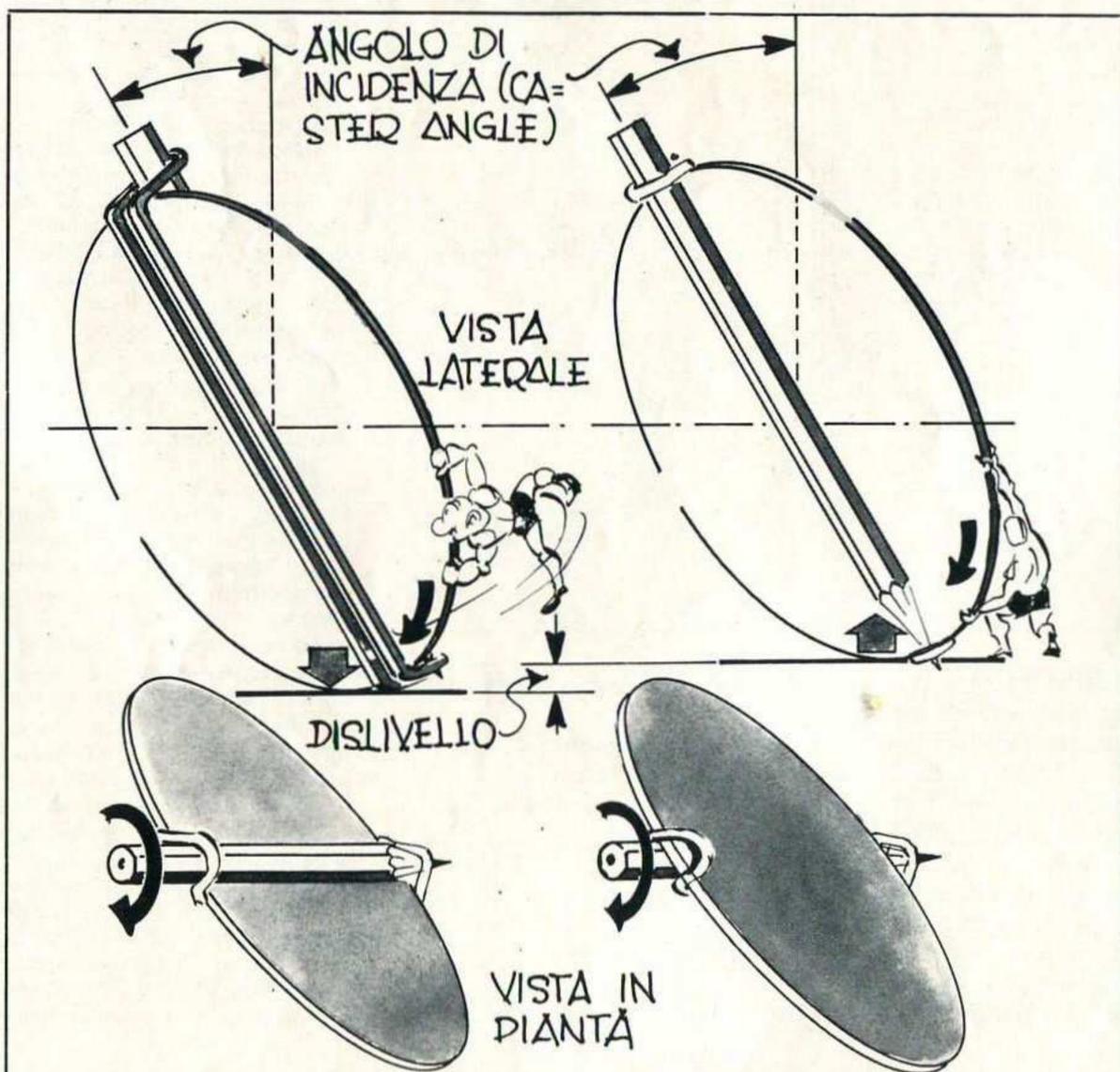
Il Caster angle al lavoro -

Ne racconto ancora un paio e me ne vado, parola d'onore. L'angolo di incidenza ha la sua incidenza (!) sugli affari di Ackermann in quanto si affaccenda ad aumentare la



E' indicato con C l'angolo di incidenza (caster), che nel caso specifico è positivo dato il senso di avanzamento della ruota. Il prolungamento dell'asse ideale passante per gli snodi risulta, a terra, in posizione avanzata rispetto al punto di contatto della ruota col suolo e mette la ruota stessa nelle condizioni di essere trainata analogamente a quanto accade nel caso delle rotelle piroettanti. Automaticamente, la ruota tende a rimanere dritta sotto trazione.

Ecco cosa accade (sotto) per effetto dell'angolo di incidenza, quando le due ruote di uno stesso treno vengono sterzate. Sebbene i due compari tirino entrambi verso il basso, solo quello di sinistra (per chi guarda) sortirà l'effetto di fare abbassare il bordo della sua ruota in quanto il suo peso risulta applicato dalla parte «giusta» rispetto alla matita che fa da fulcro. Quello di destra applica il suo peso dalla parte opposta e pertanto solleva, come Archimede il mondo, il punto di contatto della sua ruota col terreno



convergenza delle ruote direttrici quando le stesse vengono sterzate.

Chi è Ackermann? E' quel signore che a suo tempo enunciò un principio: «su ogni vettura che percorre una curva, la ruota direttrice esterna deve essere sterzata meno della sorella interna in quanto descrive un arco di maggior diametro».

Ripensandoci, sarebbe più giusto dire che il caster positivo è per sua natura un fattore anti-Ackermann visto che un suo aumento fa aumentare la convergenza transitoria in flagrante contestazione del Santo Principio. Ma, lungi dal ravvederci, passiamo a considerare che le condizioni di esercizio dei curribili nostri beniamini trasferiscono all'esterno una buona parte delle forze-peso insistenti sulle ruote.

Traducendo quanto sopra in greco antico, «la ruota esterna del nostro avantreno rotolerà sotto maggior carico di schiacciamento, con incremento del suo angolo di deriva». Laonde per cui diviene bello trovare il verso di far sì che la birbantella si autosterzi spontaneamente di quel tanto in più.

Incidenza negativa per i pachidermi

Insomma, su un veicolo destinato agli impieghi sportivi, ci possiamo aspettare tranquilli un caster angle positivo di 5°÷6°, anche se i precetti Ackermanniani troverebbero in un caster negativo un migliore alleato.

Un'incidenza dell'ordine sopracitato si rivela inoltre un accettabile compromesso per quanto riguarda il feedback di sterzo, ossia la «durezza» di manovra intesa come segnale di ritorno che dà al conduttore la sensazione esatta del margine di aderenza ancora disponibile: il ben noto «guarda che vado!» che ogni vettura di onesti costumi è tenuta a segnalare al conduttore prima di prender la via campestre. Possiamo trovare una indiretta conferma alle nostre fantasie geometriche registrando una notizia relativa ai veicoli pesanti. Negli ultimi tempi, a questi pachidermi della strada si tende a conferire incidenza negativa all'avantreno.

Questo rende la manovra dello sterzo meno faticosa, cosa che certamente verrebbe apprezzata anche da Fittipaldi, se facesse il camionista. Si rinuncia così a una parte dello spontaneo raddrizzamento delle ruote direttrici, ma il ritorno avviene comunque per merito dell'inclinazione dei perni del fuso a snodo.

A questo punto, il senso mi permette di evitare di stretta misura ogni tentativo di lapidazione. Arrisentirci e grazie.

che
cosa c'è

TITOLO	AUTORE	FOTO	PAGINA
La mutazione delle TECNO F.1	Giancarlo Cevenini	Laurent-Cevenini	34
STOCK '72	Logan B. Lessona Lino Manocchia	Lessona	38
IL «TOPO» E' USCITO DAL BUCO	Logan B. Lessona	—	42
CAMPIONI SI DIVENTA IN F.3 A MONTECARLO	Gabriela Noris	—	48
LA MATRA IN ORBITA	—	Lini-D.I.P.P.I.- Cevenini-Laurent	54
5 GIORNI A GIUGNO	Jeff Hutchinson	Canetoli- Hutchinson	66
LA F.1 IN CITTA'	Andrea de Adamich	—	74
HO GUIDATO LA F.ITALIA	Marco Magri	Canetoli	82

2.

IL FATTO
del

AUTO SPRINT NIT mese

LE RUBRICHE

FOTOTECA SPRINT Le più belle foto di corsa	pag. 54
GIUGNO SPRINT Sintesi ragionata delle gare del mese	70
PAGELLE SPRINT Le classifiche di tutti i campionati	76
LA MIGLIORE DEL MESE Il documento più originale	78
DALLA F.1 ALLA 500 Il mercato dell'auto sportiva	95
CRUCIAUTO L'enigmistica sprint	98

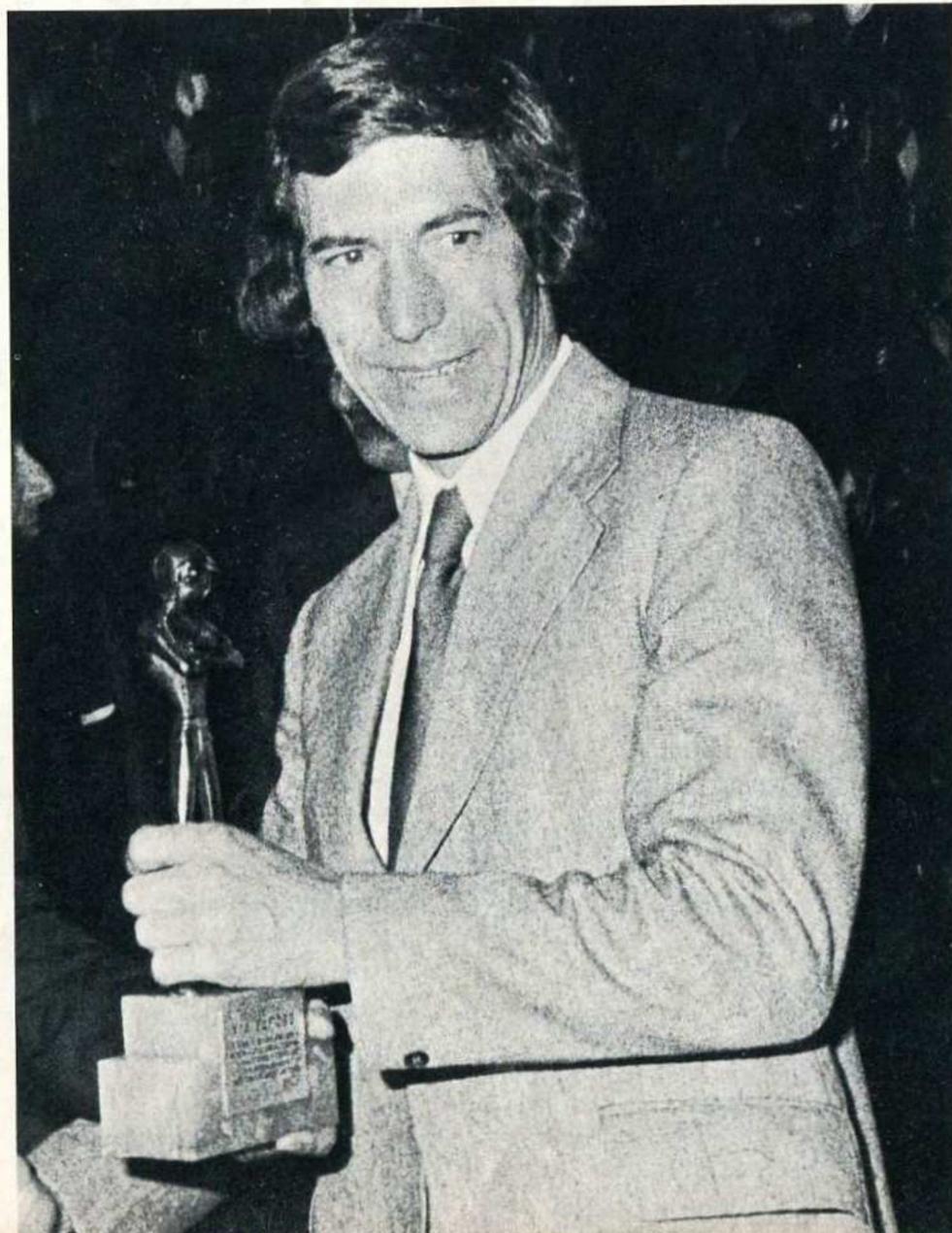
il cavallo di ELFORD

Vic Elford, il pilota inglese che **AUTOSPRINT** ha premiato martedì 27 giugno a Bologna per il suo gesto altamente sportivo e generoso alla 24 Ore di Le Mans, è un uomo modesto, che minimizza il bel gesto compiuto, dicendo « chiunque l'avrebbe fatto », mentre cose del genere sono piuttosto rare, in realtà.

Dietro questo suo carattere schivo, c'è indubbiamente un animo sensibile e ne abbiamo avuto conferma da un piccolo episodio che Vic ci ha raccontato sorridendo, anche se si riferiva certamente a un momento delicato della sua vita di pilota.

Dopo il tragico incidente di Bonnier, Elford ha subito lo choc al quale quasi nessun pilota sfugge, dopo aver visto un collega e amico chiudere la propria vita in corsa. Come prima reazione, si è chiesto se valesse la pena ancora di continuare a correre. La sua risposta in quei giorni, era negativa. Elford si disse che era venuto il momento di appendere il casco al chiodo e la decisione gli pareva irrevocabile. Desideroso di solitudine, o forse, inconsapevolmente, anche di tempo per riflettere prima di chiudere una pagina tanto importante della sua vita, è andato in Camargue, quella bella, malinconica regione della Francia ove il mezzo di trasporto, nelle zone dell'interno, è tuttora più il cavallo che l'automobile. A cavallo Vic ha trascorso tre o quattro giorni, e quando diciamo giorni, lo diciamo quasi alla lettera, perché avendo necessità di andare alla banca nel vicino paese, Elford vi si recava in sella a un cavallo, quasi un rifiuto delle quattro ruote.

In quei giorni, trascorsi lontani dal



mondo, vicino alla natura, ha capito che non bisogna mai prendere decisioni sotto l'impulso creato da una emozione e, rivedendo le cose in dimensioni meno emotive, capì che non se la sentiva di abbandonare le corse.

« Non è soltanto per il denaro » ci ha spiegato. « Capisco che mi sentirei come un pensionato, se rinunciassi, perché è la vita che le corse implicano ad attirarmi. Un giorno qui, il giorno dopo là, impegni di ogni genere, conseguenti alle competizioni, gente diversa che si ha occasione di incontrare, il calore dell'ambiente formato di amici che condividono la tua stessa vita, è questo complesso di cose, più che altro, che rende difficile a noi piloti dire la parola fine, anche se a volte sarebbe meglio avere il coraggio di farlo, piuttosto che continuare quando non si hanno più speranze di emergere e ci si avvia a un tramonto triste e avvilito. »

Dopo il «ritiro» in Camargue, Elford ha riconfermato il suo amore per la velocità comprando una moto Honda, con la quale ha fatto ben ottocento chilometri per portarla a casa, in Svizzera, e sulla quale ne farà più o meno altrettanti dopo le prove di Vallelunga. Si può dunque dire che, in questo recente periodo della sua vita, Vic è passato dal cavallo ai cavalli d'acciaio con rinnovato fervore.

Vic Elford, premiato da AUTOSPRINT, con un casco di bronzo, per il gesto di coraggioso altruismo compiuto a Le Mans cercando di intervenire nella Ferrari in fiamme di Vetsch dopo il tamponamento tragico con la Lola di Bonnier



Derek Bell, Peter Schetty (in basso a destra) e David Yorke a Clermont Ferrand. Due direttori sportivi e un pilota, protagonisti, da stranieri, di una vicenda-simbolo come sempre ai danni di un pilota italiano in squadre italiane

Cronologia di una ambizione: ovvero come è difficile costruire da zero una F.1 «globale»

La mutazione delle TECNO

DICEMBRE 1970 Alla conferenza stampa di fine anno, ripresa dopo anni di sospensione, Enzo Ferrari dichiara che quasi tutti i costruttori di monoposto non sono che degli «assemblatori». Comprano il meglio che il mercato tecnico può offrire poi montano il tutto assieme per fare la propria macchina da corsa. Questa divisione di casta non fa piacere in giro. Luciano Pederzani, il patron Tecno che quell'anno aveva vinto il Campionato Europeo di F.2, si sentì «offeso». Fu in quel momento che le sue ambizioni da F.1 spaziarono dal telaio alla costruzione globale del motore. Guarda caso un 3 litri 12 cilindri boxer.

FEBBRAIO 1971 Dopo due mesi di meditazione Pederzani senior è a tavolino, matita in mano, e inizia a disegnare. Ha ormai tutto in testa, il telaio sarà un traliccio di tubi, il motore un 12 cilindri «BOXER» (cioè a cilindri contrapposti) e avrà funzione portante. Anche la carrozzeria sarà nuova, i serbatoi ai lati del pilota, ma distanti dall'abitacolo almeno 25 cm, per sicurezza in caso d'incendio.

AGOSTO 1971 Si parla addirittura di debutto al G.P. d'Italia a Monza. E' pronto un telaio rinforzato della TECNO F.2. Ma il miracolo è difficile. C'è ritardo nel montaggio del primo boxer. I fratelli Pederzani, comunque, sulle ali dell'entusiasmo dichiarano alla radio che debutteranno a Brands Hatch nella corsa in onore di Stewart Campione del Mondo '71. Si attirano la simpatia di tutta l'Italia appassionata d'automobilismo, quando dichiarano «su una macchina italiana vogliamo un pilota italiano».

SETTEMBRE 1971 Prime positive prove al banco, confermate anche da occhi indiscreti che sono presenti. Il motore ha già erogato al banco 440 cavalli a 11.000 giri. Luciano dichiara: «Stiamo cercando il modo di avere cavalli in basso dove servono, non in alto che non si riescono ad utilizzare».

OTTOBRE 1971 Luciano Pederzani spiega i propri programmi per l'anno seguente: «due F.1 ad ogni gara di Campionato del Mondo, più un muletto per gli allenamenti. Gli impegni finanziari sono gravosi — dichiara il costruttore — ma se non trovo uno sponsor farò tutto da solo». Intanto il motore continua a girare al banco, con risultati soddisfacenti e si sta ultimando il telaio. Si cominciano ad avere le prime avvisaglie di problemi per la circolazione dell'olio che si emulsiona e non si raffredda. Arriva a Roma in Jumbo Andy Granatelli che si precipita a Bologna a vedere la macchina. Si dichiara entusiasta e vorrebbe averla per il suo nuovo team (senza Andretti).

OTTOBRE 1971 La Tecno salta il fosso, e «assume» due piloti italiani per la stagione 1972: Nanni Galli in F.1, e Luigi Fontanesi per la F.2 (con la promessa di farlo salire anche lui quanto prima sulla F.1). Intanto anche la CSAI si impegna per cercare uno sponsor alla coraggiosa Casa bolognese. «Debutteremo fra tre mesi in Argentina vogliamo scendere in pista quando saremo competitivi», così dichiarano i due Pederzani annunciando i loro programmi definitivi. E cioè: cinque monoposto F.1, per avere sempre una rotazione, due in gara e due a casa più un muletto. «Galli sarà la nostra prima guida in F.1, mentre in F.2 faremo altre 5 nuove vetture. I piloti della F.2 saranno Galli e Fontanesi. L'altro pilota di F.1 lo sceglieremo fra i disponibili. I nostri programmi: tutto il Campionato del Mondo di F.1 con due macchine, e tutto l'Europeo di F.2».

DICEMBRE 1971 Viene annunciato che la macchina sarà presentata a metà dicembre già pronta a tutta la stampa mondiale. Si comincia a fare il nome della Martini quale eventuale sponsor della Tecno dopo che era fallita l'operazione della Casa vinicola con la Ferrari e l'Alfa Romeo per correre nei prototipi. I conti Rossi sono notati a Bologna, con il loro uomo di fiducia che è l'ex d.s. della «John Wyer Automotive» David Yorke. Sempre molto incoraggianti le prove al banco del motore che — dicono i Pederzani — raggiunge potenze all'ordine dei 460 CV. Eliminati, almeno sembra, i problemi di surriscaldamento dell'olio con nuove pompe. AUTOSPRINT rende nota la cifra che la Martini darà alla Tecno: cento milioni (che diverranno poi 120 per la disponibilità della seconda macchina per BELL).

12 DICEMBRE 1971 In un test, segretissimo (ma non troppo) alla pista Pirelli di Vizzola Ticino, i conti Rossi «visionano» per la prima volta la Tecno F.1 prima di decidersi al benessere per la Tecno-Martini F.1. C'è con loro il d.s. Yorke, che si affida al giudizio del pilota pupillo Derek Bell. L'esperimento è considerato positivo Nanni e Bell conducono la macchina per circa 150 km di prova. Vittorio e Gregorio Rossi danno il loro OK per la nuova macchina che si chiamerà Tecno-Martini.

23 DICEMBRE 1971 Un comunicato ufficiale annuncia che la Martini International Club finanzia la Tecno, la quale si impegna a schierare due monoposto di F.1 in ogni G.P. di validità Mondiale. I piloti saranno Nanni Galli e l'inglese Bell. Alla conferenza stampa di Pessione cominciano a nascere i primi contrattempi per la Tecno F.1. La macchina è più larga di 13 cm. di quello che consenta il regolamento internazionale. La nostra CSAI che era stata interpellata dai Pederzani non sapeva di una aggiunta all'annesso J del regolamento. Così, ancora prima di iniziare le prove vere e proprie, la Tecno-Martini è già in parte da ridisegnare.

GENNAIO 1972 Primi passi nella nebbia dell'autodromo di Modena. Galli guida la macchina, ma le prove sono presto interrotte per il cattivo tempo. Non si hanno indicazioni probanti. Si cominciano a nutrire dubbi sulla partecipazione al primo G.P. della stagione quello in Argentina. Inoltre in alcune prove in pista riaffiorano i problemi di lubrificazione, che già apparvero sul 12 boxer Ferrari ai primi vagiti. Test a Vallelunga. Durata prevista una settimana ma in realtà durerà solo due ore e il motore si rompe. Scarso raffreddamento, diranno gli interessati. Il motivo si ravvisa nel perduto tunnel-presa d'aria tra l'abitacolo e serbatoio. Si delinea la rinuncia al Sudafrica.

FEBBRAIO 1972 Si continua a rompere il motore cavia. I problemi di lubrificazione che fecero già impazzire i tecnici Ferrari si ripetono a Borgo Panigale. Luciano Pederzani prepara un nuovo motore a quattro supporti di banco. Prove a Modena, ancora problemi di lubrificazione. In più, dopo pochi giri, il motore si mette a fumare in modo preoccupante. Nanni si dice però contento del comportamento globale della macchina.

MARZO 1972 Dopo l'addio al Sudafrica, continuano le prove a Modena. Ad un'è presente anche il vincitore del rally Montecarlo Munari, già in contatto Ferrari per la Targa. Ancora problemi di lubrificazione, il motore fuma in continuazione, ma Nanni dice che sono stati fatti passi da giganti. Intanto

a Bologna il nuovo motore a quattro supporti di banco è già pronto. Viene annunciato che il debutto avverrà alla gara dei Campioni a Brands Hatch. Ancora prove di Galli, che ottiene buoni tempi con il «vecchio motore» a 7 supporti che ha ora nuovi pistoni e nuovi alberi a camme. Potenze all'ordine dei 460 CV, dicono, ma il motore in pista continua a fumare. Arrivano a Bologna i conti Rossi a mettere un po' alla frusta i costruttori. Nanni prova nel circuito privato di un amico a San Piero a Sieve.

APRILE 1972 Problemi di raffreddamento, la nuova versione della Tecno, che prova con Fontanesi perché Galli è a Sebring, ha ora i radiatori dell'acqua in alto sotto l'alettone. Fontanesi fa solo cinque giri prima di rompere, dicono solo una manico di acqua, ma non è così. Anche Galli in prova a Modena rompe un motore, un altro si rompe al banco. Si delinea la rinuncia anche all'appuntamento con il G.P. di Spagna. A Modena Nanni prova una macchina che vede ulteriormente modificate la posizione dei radiatori dell'acqua. Intanto si decide di cambiare il telaio! Si parla di una monoscocca Tecno, ma sarà invece una «falsa» monoscocca: solo una tubolare più leggera con la lamiera tipo Ferrari. Si è alleggerito il motore, che ora sembra giri al banco senza problemi. La forma della Tecno F.1 prima maniera, molto squadrata, è sparita. Ora la macchina è panciuta, tipo BRM. I radiatori dell'acqua sono ai lati del pilota, i radiatori dell'olio sono stati sistemati ora in un incavo ricavato nell'alettone posteriore. Il peso della macchina è sceso dai 650 kg iniziali si è ora a 580.

MAGGIO 1972 Niente G.P. di Spagna per la Tecno-Martini. Si dice che Gregorio e Vittorio Rossi, minacciano di togliere alla Casa bolognese l'appoggio se il Racing-Team non avrà a Montecarlo due vetture al via. Si prova affannosamente a Modena, i radiatori dell'acqua sono stati riportati davanti, e si aspettano nuovi radiatori fatti arrivare dall'Inghilterra. Ma anche Montecarlo salta per il debutto della Tecno. Ora si punta su Nivelles. La macchina ha il problema di sempre, il raffreddamento.

MAGGIO-GIUGNO 1972 La monoposto è ancora cambiata. Ora è più bassa e più aerodinamica, una grande bocca anteriore permette ora all'acqua di raffreddarsi. Si va al G.P. del Belgio. Finalmente!

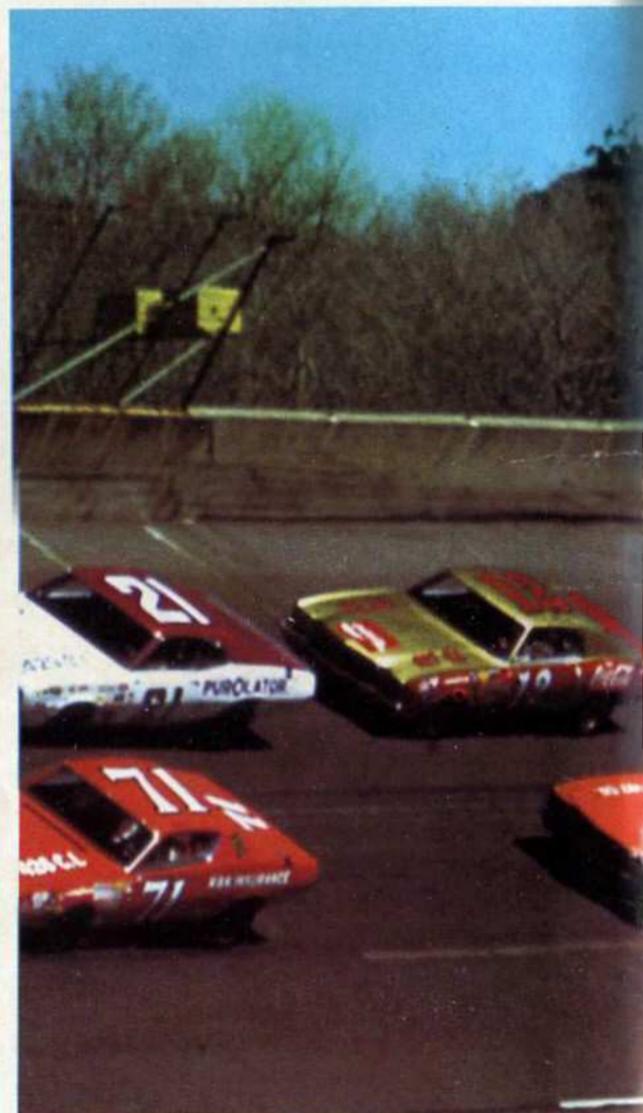
GIUGNO 1972 Galli debutta con la Tecno-Martini, le prove sono un po' difficili, ma in gara la macchina non andrà male. Partita in ultima posizione, Nanni avanza e guadagna molte posizioni, è deciso quando sarà investito mentre è in testa e coda dalla Ferrari di Regazzoni e si deve ritirare. Nel complesso la prova è buona. A Roma nel mini G.P. Repubblica, la Tecno ottiene il terzo posto col pratese alle spalle di Fittipaldi e de Adamich. E' comunque una iniezione di fiducia e si guarda fiduciosi al prossimo appuntamento che è il G.P. di Francia. A Clermont Ferrand, la Tecno-Martini si presenta con una scocca rinnovata e più filante. Il muso si è richiuso. La vettura appare meno arrangiata. Il corpo centrale è più stretto, e le sospensioni hanno una geometria differente. Con una decisione discutibile il d.s. Yorke appiada Galli per far posto a Bell, che in tutti questi mesi non ha certo faticato per la messa a punto. Risultato: non si qualifica. Galli ha l'occasione di guidare una Ferrari F.1, contatto che per il momento non ha seguito, anche perché nel clan del cavallino la decisione dell'ing. Ferrari viene osteggiata sino al punto da controbilanciarla con l'opportunità di far debuttare Merzario in F.1 a Brands Hatch, visto che Andretti resta indisponibile per affiancare Ickx.

cev.



Le corse delle Stock Cars, in America, sono sempre grandi spettacoli di velocità. Le piste, velocissime, consentono a queste turismo medie eccezionali. Il pubblico, come vedete dalle foto, segue con grande interesse i vari campionati NASCAR, SCCA, USAC, NHRA

STO



NEW YORK - L'organizzazione delle corse negli Stati Uniti funziona in modo diverso da quanto accade in Europa. L'American Automobile Association, equivalente all'AAE nazionale, uscì dalle competizioni nel 1956, lasciando un vuoto, dato che nessuno rappresentava più gli Stati Uniti nelle gare internazionali. Fu quindi formato, nel 1957, l'Automobile Competition Committee-FIA Inc. che rappresentava appunto gli sports motoristici presso la CSI, al tempo stesso rappresentando la CSI negli Stati Uniti.

L'ACCUS conta quindici membri individuali (cinque dei quali fondatori) e quattro clubs soci, cioè l'USAC, il NASCAR, l'SCCA e l'NHRA (Hot rods). Questi quattro clubs possono « vendere » la concessione di organizzare un gara. I piloti devono però appartenere a uno dei due clubs, NASCAR e USAC, per poter gareggiare nelle gare da loro autorizzate, cioè un pilota USAC non può partecipare a una gara NASCAR senza il permesso dell'USAC. Per questo grandi conduttori europei, quali Oliver, Hobbs ed Elford si sono visti offrire guide da organizzatori di gare per stock-cars. Infatti l'organizzazione vuole essere presente nel calendario FIA e, per ottenerlo un anno, deve avere in gara un pilota classificato per far sì che la corsa diventi appunto internazionale, ammessa dalla FIA per l'anno successivo. Detto questo, aggiungiamo che l'SCCA e l'NHRA lasciano invece liberi i loro piloti di gareggiare ovunque.

Si deve chiarire che l'ACCUS non autorizza gare, ma semplicemente funge da portavoce della FIA e della CSI per quanto riguarda le competizioni negli Stati Uniti. Fondamentalmente il NASCAR si occupa delle gare per stock-cars, l'USAC di quelle tipo Indy, l'SCCA delle corse per sport e berline, l'NHRA di quelle per dragsters. Molte gare, però, che si svolgono nel paese non dipendono da questi enti, dato che esistono centinaia di piste che organizzano corse di tipo locale.

L'USAC, più nota per le gare di campionato tipo Indianapolis, fornisce l'autorizzazione per molte gare per stock-cars, soprattutto nel Middle West, ma fu il NASCAR a dare una vera organizzazione a questo tipo di corsa, garantendo ai piloti premi in denaro, istituendo un fondo per ricompensare chi faceva un'intera stagione di corse, organizzando il settore assicurativo, imponendo misure di sicurezza e fra parentesi, fruttando miliardi al principale fondatore, William Henry Getty France.

Le cosiddette stock-cars (vetture di serie) non somigliano alle automobili familiari, più di quanto una F. 1 somigli a un go-kart, ma secondo il regolamento esteriormente devono essere uguali a quelle che si vedono dal concessionario. Molti ritengono che la popolarità di cui godono tali corse derivi appunto da questo.

Il cento per cento delle azioni NASCAR è in mano alla famiglia France e presidente è diventato James,

figlio di Bill che rinunciò alla carica per fare la campagna elettorale per George Wallace. Le gare NASCAR sono divise in cinque diverse categorie e si dice che questo tipo di corsa nacque quando negli Stati Uniti venne fabbricata e venduta la vettura con posto per un passeggero. Infatti in origine le corse americane erano tutte per stock-cars e soltanto alla fine dello scorso secolo si cominciò a costruire vetture appositamente per correre, come la 999 di Ford o la Winfield Bullet. La prima pista costruita di proposito per gareggiare, fu quella d'Indianapolis, completata nell'agosto 1909. Tre mesi dopo si ebbe quella di Atlanta, in Georgia, la cui prima gara fu vinta da Lois Louis Chevrolet con una Buick. Dopo, altri ippodromi vennero tramutati in circuiti, ma quelli ad alta velocità nacquero soltanto dopo la seconda guerra mondiale.

Negli anni della crisi un certo Williams Henry Getty France lasciò la sua città, Washington, e andò a Miami, sperando di trovare un lavoro redditizio. Bill France — si trattava infatti di lui — si era interessato di automobili fin da ragazzo, modificandole nei ritagli di tempo, mentre lavorava in banca. Non arrivò però a Miami, perché la sua automobile ebbe un guasto a Daytona, guasto che France non poteva fare riparare, avendo in tasca soltanto venticinque dollari. Si mise dunque a lavorare, prima come imbianchino, poi come meccanico presso il concessionario della Buick. Quando ebbe

C'è anche uno ZAR per le
corse turismo negli U.S.A.

CK '72



risparmi sufficienti aprì un garage, con stazione di servizio, e intanto aveva ripreso a correre nelle gare organizzate sul tratto piatto di spiaggia fra Daytona e Ormond Beache. Fra gli anni venti e gli anni trenta, a Daytona furono stabiliti molti records di velocità su terra, tra i quali quello di Segrave nel 1927.

Dopo parecchi anni di corse, France entrò nell'organizzazione delle gare, assumendo « il comando » nel 1938, ma poi la guerra interruppe la sua attività e fu soltanto dopo che prese a pensare seriamente al futuro delle competizioni. Invitò a Daytona i vari organizzatori, per programmare un'associazione che avrebbe organizzato gare per stock-cars. Questo accadde nel 1947 e due mesi dopo nasceva il NASCAR, con France presidente.

Nel 1949 l'associazione contava già 875 soci e aveva dato il nulla osta a 85 corse. Attualmente i soci paganti sono oltre 16.000. Ogni anno sono organizzate 2000 gare su cento circuiti e vengono sborsati quattro milioni di dollari in premi.

Il NASCAR continuò a fare passi avanti, con aumento annuo di soci, introducendo molte innovazioni nelle corse per stock-cars. Come si è già detto, una delle principali fu l'istituzione di montepremi garantiti e altri provvedimenti non tardarono.

Bill France, comunque, sognava di dirigere un suo circuito e la spinta finale si ebbe quando andò alla

500 Miglia d'Indianapolis del 1954, ove ebbe lo smacco di essere buttato fuori, per ordine del capo commissario dell'American Automobile Association, che non voleva rivali presenti. Furioso, com'è comprensibile, France giurò che avrebbe costruito una pista più bella di quella d'Indianapolis (adesso, naturalmente, è molto bene accolto ad Indianapolis!). E così, nel 1948, iniziò la costruzione del circuito di Daytona e le prime « Speed Weeks » furono organizzate nel febbraio 1959. L'idea di France era di dare in tal modo una spinta al commercio in quella stazione climatica, quando il tempo era ancora troppo freddo per i turisti in cerca di sole.

France voleva però una pista su cui le velocità raggiungessero i trecento orari, per cui nel 1969, con l'appoggio di alcuni uomini d'affari dell'Alabama, diede l'avvio alla costruzione del circuito di Talladega, appunto nell'Alabama.

Con il crescente sviluppo del NASCAR si moltiplicavano anche le piste e, per conseguenza, il numero delle gare e nacquero così il circuito di Charlotte, quello di Atlanta, quello di Rockingham, senza contare i più piccoli che attirano comunque migliaia di appassionati.

Il cammino non è sempre stato facile, per il NASCAR, e Bill France, per quanto fosse un dittatore bonario,

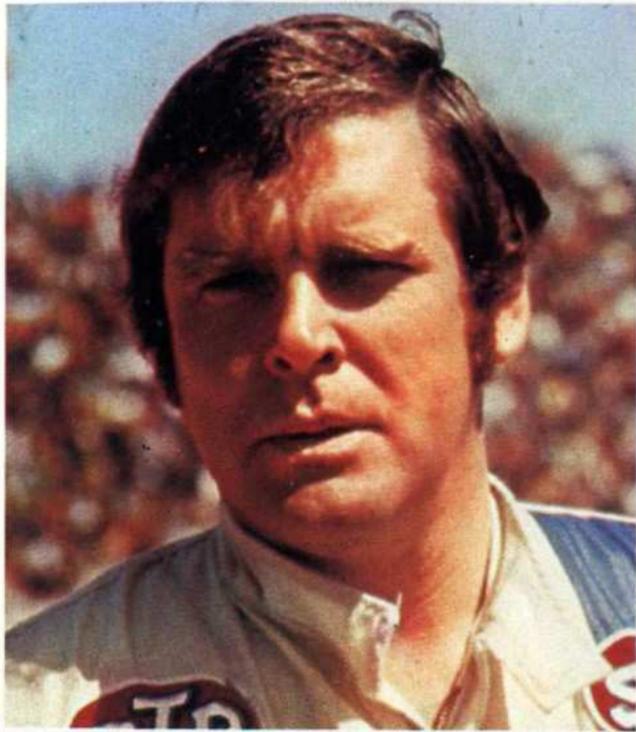
non era amato da tutti, anche se viene riconosciuto che è stato lui a mantenere in vita questo tipo di competizione, nonostante certi periodi difficili, rimettendoci di tasca propria. Per darne un esempio, nel 1969 venne organizzata la prima gara a Talladega, ma Petty, presidente dell'associazione piloti professionisti, dichiarò che tutti i conduttori ritenevano che non si potesse correre su quel circuito. Petty definì France « uno czar che vuole controllare le gare per stock cars al cento per cento » e si rifiutò di partecipare alla corsa. Fu in effetti un vero sciopero, ma France non accettò imposizioni: si presentò al pubblico in compagnia del governatore, Wallace, e disse « Ci rendiamo conto che avete viaggiato per molti chilometri per vedere i migliori piloti del momento e molti non ci sono. Correremo comunque, ma tenete i biglietti, vi serviranno per qualsiasi futura gara cui vorrete assistere ». Un gesto che gli costò, si dice, oltre un milione di dollari, ma che salvò lo sport.

Nel 1970 il NASCAR organizzò gare su 84 piste per stock-cars, in ventiquattro Stati, dalla Florida alla California, più in due province in Canada. Nei passati due anni ci sono state gare NASCAR anche in Germania e da quattro se ne organizzano in Giappone.

Logan B. Lessona



COME «truccano» gli stock-cars



Buddy Baker e A.J. Foyt, due assi delle stock cars americane. Sopra e sotto, Baker e la sua macchina; a destra due bellissime ragazze complimentano il soddisfatto Foyt attorniato da un nugolo di meccanici



NEW YORK - Le gare «stock car» che la federazione NASCAR dirige ed ingrandisce anno per anno possono essere considerate tra le più complesse ed avvincenti competizioni. Come si svolgono le corse per «stock» più o meno lo si sa. Da gennaio a dicembre, ininterrottamente, quasi ogni settimana ha luogo una gara della lunghezza minima di 200 miglia sino a 500 miglia e si snodano sui circuiti, anelli, piste a forma diversa. Indubbiamente la più veloce è la pista di **TALLADEGA**, in Alabama di 2 miglia e 66 dai banchi sopraelevati che consentono velocità intorno alle 200 miglia. La sua forma a «D» avvinca i piloti.

Ma come vincere una gara pur restando nei limiti imposti dalla NASCAR di cilindrata, di peso, ecc?

«**Tutto è seguito con scrupolosità dai costruttori e piloti, ma spesso, — dichiara Bill Gazaway, uno dei 14 direttori tecnici che seguono tutte le gare "stock" — i meccanici diventano "007" e compiono "operazioni abusive" sulle vetture stesse.**»

— E passano inosservati?

«**Affatto.**»

Era interessante, a questo punto, compiere un'indagine onde conoscere se non tutti, almeno qualche dettaglio che con-

sente alla macchina di erogare maggiore velocità rispetto alle altre.

«**I meccanici sono i miei 'competitori', — ha detto Gazaway — però essi sono gli uomini più bravi della terra. Questa gente che conosce soltanto un mondo, quello delle quattro ruote, seguono i regolamenti al millesimo di secondo, e non potete dar loro torto. I direttori tecnici — dicevo, — seguono tutte le gare dell'anno, conoscono le vetture in gara quasi quanto i meccanici stessi. Essi scoprono immediatamente se qualche macchina ha subito un lieve abbassamento del profilo aerodinamico, se ha subito un 'incremento' di HP, maggiore adesione dei pneumatici, ecc.**»

L'aerodinamica, specie per alcuni tracciati, è il fattore predominante. Per Talladega, Daytona e Charlotte, nella Carolina, avere un profilo più basso anche di due centimetri vuol dire un guadagno di velocità di almeno 6 miglia ed è già tanto, per 4 ore di corsa. Non sempre però simili mutamenti di aerodinamica passano inosservati.

Ma anzitutto si esaminano meticolosamente i motori. Da due anni a questa parte la NASCAR ha imposto che i carburatori subiscano una riduzione di poten-

za mediante una placca retinata che riduce l'aspirazione d'aria. Applicata questa «strozzatura», i carburatori vengono sigillati dai commissari della Federazione che portano la data e vengono cambiati giornalmente dagli ispettori, sino al momento della gara.

In alcuni casi, i meccanici hanno applicato dei fori (cinque o sei, di un paio di millimetri di diametro) nel collo del carburatore e successivamente riempiti di cera grigia che, dopo dieci minuti di corsa, per il forte calore del motore si liquefa e permette alla macchina di aspirare maggiore aria e quindi sviluppare una velocità superiore di circa 10 miglia.

15 chili di tovagliolini

L'ispettore Gazaway ha negato un simile «processo illegale», ma c'è chi giura che più volte il trucco è riuscito, e tra questi Bobby Allison ha confermato che «qualcuno» è riuscito a farla in barba all'ispettore che aveva già esaminato tre volte il carburatore prima del via.

Questo genere di corsa è talmente competitiva, che i mecca-

nici tentano il tutto a costo di buscarsi una squalifica.

«**Se riesce, — ci ha detto un meccanico che non ha voluto il suo nome pubblicato, — va bene; se non va, pazienza. Ma se riesce la corsa è garantita.**»

Per esempio, si potrà immettere un gallone (quattro litri) di carburante in più allungando la sezione delle celle del serbatoio di un centimetro o addirittura ponendo nello stesso serbatoio un serbatoio extra capace di contenere cinque galloni. In una gara, in cui i secondi valgono quanto la velocità in corsa, e dove spesso per un litro di benzina il concorrente si arresta ad un chilometro dall'arrivo, simili espedienti danno risultati fenomenali.

L'aerodinamica, però resta uno dei fattori predominanti. La macchina il cui peso minimo è di 1700 chili al momento della ispezione, può, al momento del via, apparire misteriosamente molto più leggera.

Per far ciò, basta applicare un peso metallico alla macchina da tirar via in pochi secondi dopo l'ispezione. Qualche meccanico è del parere che l'operazione è semplice, altri affermano che «imbrogliare» in questo modo è pressoché impossibile.

L'ispettore Gazaway ha detto:

«**Una volta ho trovato una cassa di tovagliolini di carta igienica e se fosse passata inosservata, al momento della corsa, la macchina sarebbe stata alleggerita di circa 15 chili.**»

Nella scorsa stagione, gli ispettori della NASCAR scoprirono che a Talladega alcuni meccanici avevano posto della ghiaietta nelle sospensioni che alzavano la macchina al giusto livello, ma dopo qualche giro, la ghiaia schizzava via e la macchina s'abbassava di un centimetro.

Un meccanico è riuscito per un paio di corse ad inserire anche un chiodo di piombo nelle sospensioni che alzava il livello della macchina al punto giusto. Dopo qualche chilometro di corsa, il piombo cedeva e la vettura diventava più bassa.

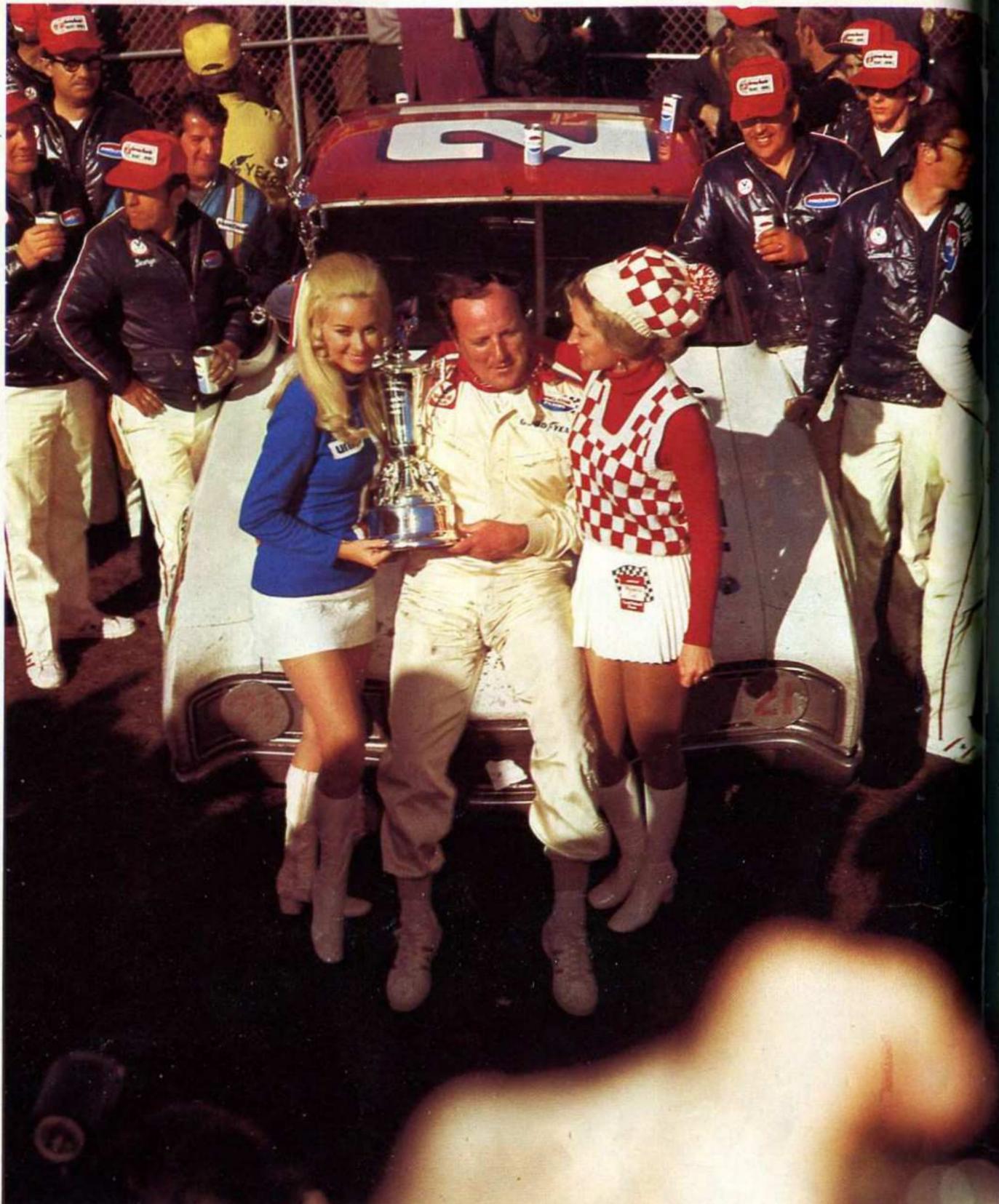
— Quali penalità vengono imposte in caso di «imbroglio» scoperto in tempo?

«**Si fa rimettere in regola la vettura e si ammonisce il meccanico.**»

E se la macchina vince grazie a qualche accorgimento?

«**Si penalizza il pilota, tenendo conto della gravità dell'atto calcolando la velocità guadagnata. E' quindi retrocesso proporzionalmente.**»

Il pilota, dunque, ingaggiato





A sinistra Richard Petty e Mark Donohue con le loro auto. Petty è senza dubbio uno dei più prestigiosi piloti delle stock. Sotto due momenti di gara: Foyt e Donohue in un bel duello a tutto gas. In basso Baker in piena velocità affronta una delle curve sopraelevate.



per far correre un bolide, è il capro espiatorio perché « rappresenta » la macchina in corsa.

La NASCAR ritiene che il pilota, il quale incassa la massima somma del monte premi è colui che gode maggiormente di questi benefici illeciti per cui è lui che deve essere punito.

« E' dovere del pilota, — afferma un dirigente della Federazione, — far sì che tutto proceda legalmente. Se lui accetta, ed il più delle volte è a conoscenza dei trucchi apportati, deve subirne le conseguenze. »

Nel '73 a Talladega ancor più veloci

« Noi ispettori, siamo soltanto 14, facciamo tutto il nostro dovere, ma siamo essere umani e quindi soggetti ad errare. Quando diamo l'OK ad un concorrente, secondo un nostro punto di vista tecnico, tutto è a posto. »

Dei 14 ispettori, 12 sono ex meccanici da corsa e conoscono il 75 per cento dei casi, trucchi e contro trucchi.

— Perché non procedere ad un esame subito dopo la corsa, come fanno in Europa?

« E' troppo complesso. Dopo la vittoria, la confusione, il mo-

mento euforico, lo champagne, i dollari, la gloria rendono impossibile qualsiasi operazione. Spesso una macchina appena terminata la corsa viene montata nel "Van" e spedita rapidamente in altra località degli USA per la gara successiva e la revisione generale del mezzo », afferma Gazaway.

Dei 14 ispettori, 8 hanno affermato che questi atti illegali non si addicono a gente del mestiere, gli altri hanno detto che le centinaia di migliaia di dollari, il prestigio che le stock car danno al pilota e meccanici, giustificano simili comportamenti.

Piloti come A.J. Foyt, Buddy Baker, Bobby Allison insistono nel dire che la NASCAR non dovrebbe limitare la potenza del motore.

Parla Baker: « Le 'stock' possono sfiorare le 210 miglia orarie; nella nostra categoria gli incendi vengono domati nel giro di 10 secondi, la 'safety' del pilota è garantita all'ottanta per cento, le piroette, gli urti nei 'guard-rail' non sono più mortali come una volta, per cui non vedo perché si debbano limitare le potenze. Non hanno limitato la forza nelle macchine tipo Indy! Questa è senza dubbio una precauzione fuori posto. »

Le macchine che partecipano

quest'anno alle corse « stock » rappresentano già il non plus ultra della tecnica americana in questo senso, ma a Talladega è stato annunciato che per il 1973 ulteriori, « fantastiche » innovazioni verranno apportate e già qualche costruttore ha investito mezzo milione di dollari per « creare » il « superlativo assoluto ».

Dopo la scomparsa della Ford dalle competizioni « officials » la Dodge e la Mercury sembrano le più perfette in questo settore. A.J. Foyt che aveva preparato la sua Mercury con la quale ha vinto due gare importantissime, dati gli impegni per la 500 miglia di Indianapolis ha ceduto la vettura a David Pearson il quale ha strappato due clamorose vittorie, ultima quella della « Wiston 500 » di Talladega in Alabama.

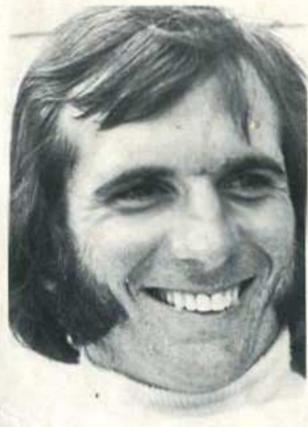
Anche Richard Petty, ingaggiato per un milione di dollari da Andy Granatelli, dopo aver insistito per la sua « Plymouth » ha optato per la Dodge insieme a Buddy Baker ed ora si concentrerà a costruire una dozzina di tali macchine le quali « offrono maggior garanzia di successo ».

Intanto il « cheating » (l'inganno) nelle « stock car » continua. Qualche volta con successo, altre volte no.

Lino Manocchia

«**Emerson FITTIPALDI** è nato per le corse automobilistiche. E' uno di quei tipi che arrivano ogni dieci anni nelle corse. Qualcosa di speciale, come Jim Clark, Jackie Stewart. Al fratello Wilson, quando è seduto nella macchina non si può parlare. Emerson pensa con mente diversa... Per anni ha pensato alla formula 1 e ha fatto di tutto per arrivarci.»

IL «TOPO» è uscito dal buco



Emerson Fittipaldi, l'erede di Pelé nel cuore degli sportivi brasiliani, ha avuto una carriera fulminante. Il suo amore per le corse risale alla sua prima infanzia (qui a sinistra lo vediamo bambino) e fin da giovanissimo ha «voluto» correre, ha voluto vincere. Il simpatico «rato» di un tempo in poco più di tre anni è passato dall'anonimato al «quasi-titolo» mondiale di F. 1

«Emerson, che oggi ha ventisei anni, quando era più piccolo, era sempre attorno alla macchina del fratello più anziano di lui di tre anni; andava alle corse, faceva schizzi di macchine, coltivava insomma quella passione che doveva portarlo ad una fulminante carriera. Quando ha voluto provare con la Formula Ford, siamo riusciti a trovargli in Inghilterra un patrocinatore, Bardahl. Emerson arrivò in Inghilterra nel marzo del '69, quando aveva ventidue anni. Dopo mezza stagione in Formula Ford è passato alla Formula 3 ed ha vinto il campionato inglese. Un anno e quattro mesi dopo essere arrivato in Inghilterra, Emerson conduceva già una Lotus Formula 1 nel G.P. di Bretagna».

Queste sono le parole di Antonio Scavone, brasiliano, trentatreenne, direttore di TV-Globo a San Paolo ed entusiasta organizzatore di corse. Ha conosciuto i fratelli Fittipaldi quando ancora portavano i calzoni corti.

Justin Hale, scrisse nel dicembre del '69: «Nel giro di pochi mesi, Emerson Fittipaldi è salito dallo stato di uno sconosciuto, a quello di promettente pilota, quello più in grado di tutti di riportare l'America del Sud agli allori della F. 1 dai quali è stata assente dai tempi di Fangio, Gonzales, Marimon».

Tre mesi dopo il debutto in F. 1, Emerson ha vinto la sua prima gara a Watkins Glen, negli USA, assicurando così il titolo di Campione del Mondo al proprio compagno di squadra, il povero Jochen Rindt.

Alla morte di Rindt, Emerson è diventato il pilota numero 1 della Lotus e nel corso del '71 ha ottenuto numerosi piazzamenti, tra cui due terzi posti, nel G.P. di Francia e nel G.P. d'Inghilterra, e un secondo, nel G.P. d'Austria. La fiducia riposta in lui da Chapman è stata ben ripagata. Quest'anno Emerson ha già collezionato una serie di successi che lo pongono come il più probabile erede di Stewart al titolo mondiale: secondo nel G.P. del Sud Africa, primo nel G.P. di Spagna e nel G.P. del Belgio a Nivelles, Fittipaldi ha vinto anche il mini G.P. di Roma.

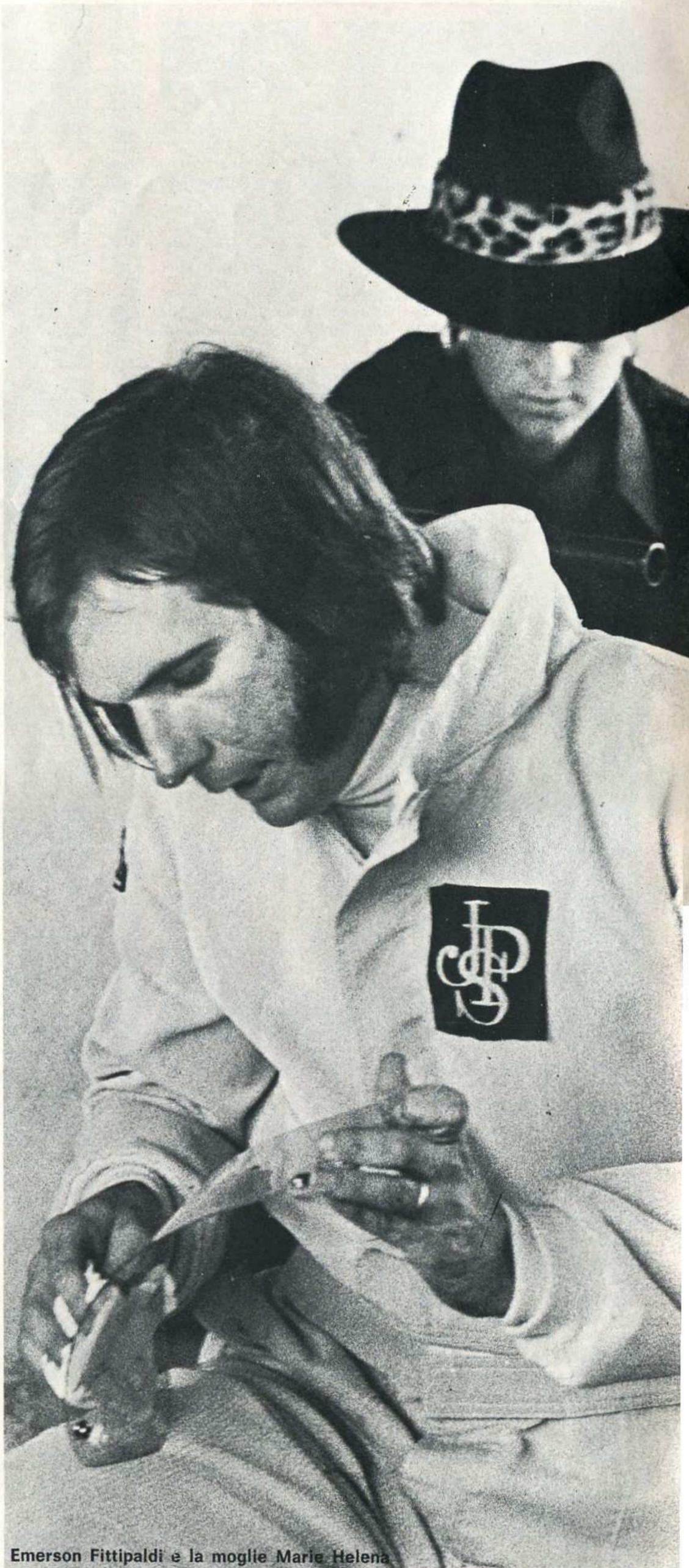
Emerson ha un sorriso timido che mostra due denti bianchi, sporgenti in avanti, che da piccolo gli hanno fruttato il nomignolo di «Rato» (topo).

«Gli amici lo chiamavano così», spiega la mamma, «anche perché quando Wilson correva in moto e si fermava sulla pista per un guasto, Emerson, che faceva il meccanico, era già lì, come un topo che esce dal buco, con i ferri in mano».

I grandi occhi neri brillano con un'aria un po' furbesca e notano tutto. Lo sguardo è molto intenso, penetrante.

CONTINUA A PAGINA 44

Logan B. Lessona



Emerson Fittipaldi e la moglie Marie Helena



Mamma Juzi racconta:



Mamma Fittipaldi con i suoi due figli-sprint posa con orgoglio per i fotografi. Sembra dire «Ecco qua, sono i miei due gioielli»

«Volevo 16 figli... immagini 16 piloti!»

La storia del campione brasiliano è tutta motori fin dalla fanciullezza. Quando Emerson aveva quindici anni, i suoi genitori gli comprarono una motocicletta di 50 cc come regalo perché aveva preso un buon voto in condotta a scuola.

«Emerson ha comprato un pezzo di alluminio», dice la madre nel suo italiano un po' particolare, «lo ha formato, e adattato alla motocicletta. Ha fatto una corsa ed ha vinto la prima volta. Ha vinto molte corse, ma suo padre ed io non ne sapevamo nulla finché un amico è venuto un giorno a casa e ci ha chiesto quando Emerson sarebbe andato a prendere i suoi trofei. Ma non gli abbiamo permesso di correre con motociclette di più di 50 cc, era troppo pericoloso..»

Emerson già faceva da meccanico a Wilson (allora diciottenne) che correva con i karts. Quando Emerson ebbe diciassette anni, Carlos Pace, che ne aveva due di più, gli prestò il suo kart ed a diciotto anni Emerson era campione di kart di San Paolo. «Noi volevamo che tutti e due studiassero e andassero all'università», dice mamma Fittipaldi. «E loro dicevano "Noi andiamo a correre in Europa". Sperammo allora che non gli dessero soldi per correre e pensavamo che sarebbe finito tutto. Ma quando Emerson aveva sedici anni e Wilson diciannove, Wilson fece un viaggio in Europa e tornò con un volante da corsa coperto con cuoio. Emerson lo vide e disse: "Io ne faccio uno migliore di questo". Comprò il materiale necessario, e ne fece uno uguale. Un amico lo vide e gli chiese di venderglielo. Poi un altro amico, ed un altro. Allora hanno preso altre persone per lavorare ed

hanno fatto altre cose ed è così che è cominciata la loro fabbrica. Invece di studiare hanno lavorato. Potevano essere playboys ma hanno lavorato per guadagnare i soldi per venire in Europa e correre. Adesso fanno accessori per automobili, però tutto è cominciato con un volante. Quando Emerson decise di venir in Europa, Wilson cambiò la sua Mercedes con una Volkswagen per contribuire alle spese e continuava a lavorare in fabbrica, per mandare i soldi a Emerson tutti i mesi.»

La madre dei Fittipaldi si chiama Juzi Wojciechowski ed è nata in Russia da genitori polacchi. Abitavano a Pulini. Quando aveva otto anni, la famiglia si trasferì in Brasile. «Perché mia madre era stanca della guerra e voleva andare in un posto caldo. Mio padre aprì un'agenzia di viaggio e io ho conosciuto mio marito al ginnasio.» Quando sposò Wilson Fittipaldi senior, speravano di avere sedici figli. «Immagini sedici piloti!» Ma si fermarono a due «E i due da piccoli erano buoni, — racconta mamma Juzi con orgoglio — Certo che quando sono piccoli uno non ci fa caso ma ora che corrono ci spieghiamo tante cose. Wilson ed Emerson giocavano sempre a fare le gare, a piedi, in bicicletta, da soli o con i loro amici.

Disciplinati ai box

«Mio marito era cronista, giornalista specializzato in campo motoristico e io lo seguivo alle corse e l'aiutavo. Aveva tre anni Emerson e sei Wilson quando mi supplicarono di portarli ad una corsa. Risposi di

1970

12 aprile -
F. 2 a
Hockenheim - 5°



26 aprile - F. 2 a Barcellona - 3°



28 giugno - F. 2 a Rouen - 3°

FITTIPALDI

Tre anni



19 luglio - Esordio in F. 1 - G.P. Gran



2 agosto - F. 1 G.P. Germania - 4°

1971

15 maggio -
F. 2
a Jarama - 1°



23 maggio - F. 1 G. P. di Monaco - 5°



31 maggio - F. 2 Crystal Pal. - 1°

1972

4 marzo -
F. 1 G.P. del
Sud Africa - 2°



1 maggio -
F. 1 G.P.
di Spagna - 1°



14 maggio - F. 1 G.P. di

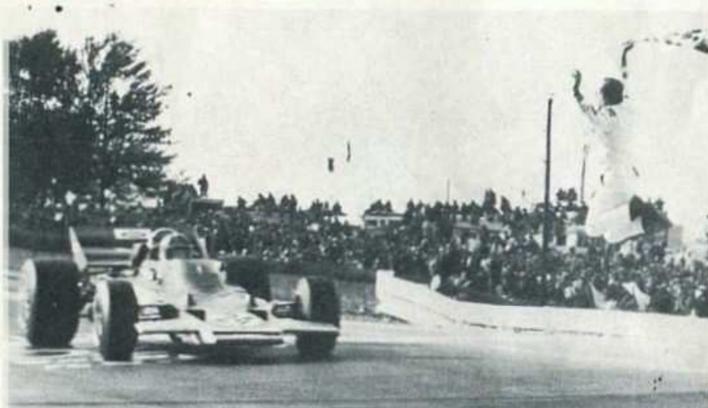
ni d'oro



27 settembre - F. 2 a Imola - 2°



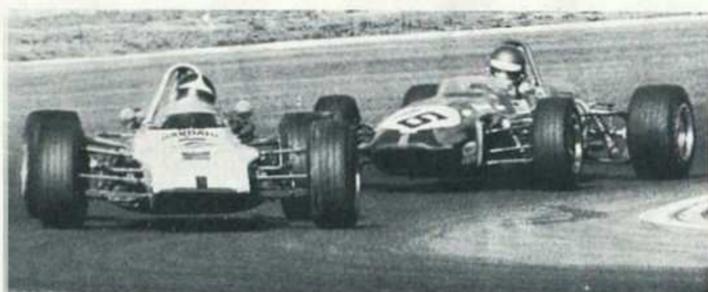
retagna - 8°



4 ottobre - F. 1 G.P. Stati Uniti - 1°



23 agosto - F. 2 a Pergusa - 5°



11 ottobre - F. 2 a Hockenheim - 4°



4 luglio - F. 1 G.P. di Francia - 3°



26 settembre - F. 2 ad Albi - 1°



17 luglio - F. 1 G.P. G. Bret. - 3°



15 agosto - F. 1 G.P. d'Austria - 2°



Monaco - 3°



4 giugno - F. 1 G.P. del Belgio - 1°



11 giugno - F. 2 ad Hockenheim - 1°

no, che avrei avuto da fare e non avrei potuto sorvegliarli. "Noi saremo buoni" mi dissero. Li portai con me e ai box disegnai un immaginario quadrato di un metro per un metro dal quale non dovevano muoversi. Quella volta mi sorpresero. Non si mossero per tutta la corsa e da quel giorno li ho sempre presi con me. Appena tornati a casa dalla corsa, Emerson, che aveva solo tre anni, mi chiese di poter fare una copia della pista di Interlagos per giocare. Era tanto piccolo che non credevo potesse fare gran che,

carattere e nel modo di sentire le corse, tanto diversi che Colin Chapman ha ammesso che non affiderebbe mai una sua macchina a Wilson. E questo per il carattere impulsivo, un po' ombroso che è costato a Wilson qualche scontro con i meccanici.

Un amico intimo ha detto in parole povere: « Emerson è un uomo. Wilson non è mai diventato adulto. Penso anche che Wilson risenta del fatto che Emerson è emerso sul fratello maggiore. Ha un problema psicologico. Wilson era abituato a dirigere, a fare la



Emerson in un momento di relax in famiglia. Tiene in braccio la figlioletta di Wilson, che è molto affezionata allo zio campione

ma gli diedi una stanza. Lui fece il circuito sul tappeto e poi con i modellini in plastica passava intere giornate a farli girare, rrrrrr, rrrrrr. »

Emerson come Pelè

Su quella pista i fratelli Fittipaldi fecero le loro prime « gare » automobilistiche. Poi il gioco si cambiò in realtà ed oggi sono senza dubbio tra i personaggi più noti in Brasile. Una vittoria nel campionato di F. 1 potrebbe portare Emerson alla fama di Pelè. Intanto Wilson continua a correre e se in un primo tempo il successo del fratello poteva dargli un po' fastidio, oggi che « rato » batte tutti non può che essere contento. Certo i due fratelli sono molto diversi nel

strada, e adesso rimane lì quasi ingruigno mentre Emerson discute ingaggi, contratti, e via dicendo. » Tuttavia nonostante la sua immaturità e gli scatti di nervi, Wilson si rivela una persona più genuina.

Dice Scavone: « Io non direi che Emerson è meglio di Wilson come pilota ma lo fa con più facilità. Così lui fa lo stesso tempo sul giro di Wilson ma è più facile per lui, mentre Wilson deve sudare freddo per farcela. »

Carlo Gancia amico dei Fittipaldi fin dall'infanzia dice: « Non penso che Emerson guidi meglio di Wilson, sono quasi uguali, ma tecnicamente Emerson sente la macchina meglio. »

CONTINUA
A PAGINA 46



L'esame-famiglia



Emerson con la moglie Helena, conosciuta e sposata nel giro di sei settimane. Anche in questo caso non gli è mancato lo sprint

Il destino è ovunque

Prima dei Fittipaldi c'è stata solo un'altra coppia di fratelli che sono arrivati alle grandi corse europee, Ricardo e Pedro Rodriguez. Uno non può fare a meno di pensare al loro destino. Mamma Fittipaldi è consapevole di questo:

« Mio marito e io sappiamo che cosa sono le corse. Da quando Wilson ha cominciato a correre siamo andati sempre a vedere lui, e poi Emerson, quando era possibile, ma noi non li disturbiamo, non gli creiamo problemi ». Quando la madre di Emerson è andata a visitarlo nella clinica di Lausanne dopo il suo incidente stradale quasi tragico nel giugno scorso, hanno parlato a lungo di tante, tante cose.

Lei racconta: « Ad un certo punto Emerson mi guardò e mi disse: "Vedi, mamma, se io sapessi che si può morire solo in una macchina da corsa sulla pista, io smetterei oggi stesso. Ma puoi morire a casa, o sulla strada, nella maniera più stupida, come stava per succedere a me, con un idota che ti taglia la strada davanti. Allora corro" ».



Anche nonna Fittipaldi quando le è possibile segue i nipotini sulle piste di gara. Il clan dei Fittipaldi è veramente affiatatissimo, senza la minima ombra o cedimento al suo interno



I fratelli si confessano (ma fino a un certo punto...)

Sorridenti i due fratelli « temibili » sono grandi amici fino al momento del via. In corsa, come dicono nell'intervista, si usano ancora molte cortesie. Ma qualcosa cambia. Potenza dei motori!

Se ci troviamo insieme in curva...



Per un direttore di squadra potrebbe essere la condizione ideale avere i due Fittipaldi come piloti della stessa macchina. Si potrebbero evitare quelle spiacevoli situazioni, quando ad esempio il secondo pilota, per ben figurare, dimentica la propria posizione compromettendo magari la corsa del primo pilota.

Un esempio classico lo si è avuto a Montecarlo nel '65 quando Jackie Stewart, debuttando in F. 1, ha inseguito a lungo il compagno di squadra Graham Hill e più volte stava per superarlo nella zona del Casino.

Con i fratelli Fittipaldi insieme questi problemi, a prima vista non dovrebbero sussistere. Ma sentiamo cosa dicono gli interessati ai quali rivolgiamo la domanda: Come ti senti quando corri con tuo fratello e le vostre macchine sono in testa? »

EMERSON: « Uno non forza troppo con un fratello. Quando arrivi al punto della frenata, non ti impegni molto a superare come faresti con un pilota normale. Sì, sento una differenza, ma solo qua ».

WILSON: « Per me è uguale, è uno di più contro di me. »

— Ma tu non senti nessuna differenza?

« No. »

— Invece tuo fratello, sì.

« No, Perché? »

— Lui dice che quando ci sei tu lui magari frena prima.

« Sì? » (con tono sorpreso)

— Lui mi ha detto, normalmente no, ma se tutti e due state arrivando alla stessa curva allora frena prima.

« No, no, no, allora sì. Se tutti e due arriviamo insieme alla curva, questa è un'altra cosa. Se si trovano le due macchine insieme, beh, lui è il fratello... non so bene, il primo alza il piede o lui alza il piede. Però se le due macchine sono insieme... è logico che non facciamo una corsa weehhhhh, weehhhhh, weehhh, così. » (Fa il rumore della macchina aggressiva.)

— Ma allora chi deve stare in testa?

« No — nessuno deve stare in testa — quello che ha un po' più di chance, come si dice, di chance di vincere la corsa, vince la corsa e basta. »

— Sì, ma la tua prima risposta non era così.

« La prima no. Quando io corro, corro con lui, insieme. Però se le due macchine non vanno insieme, per me è uguale. Quando le due macchine vanno insieme, non è più la stessa cosa perché lui è mio fratello, è diverso dagli altri. Se c'è un altro io devo andare in frenata più forte, più forte, per vedere se riesco ad andare via. Ma se è mio fratello, no; per me che me ne frega, se sono in testa io o se lui è in testa, per me è uguale. »

I. B. I.