PRIMI OSTACOLI PER IL PRIMATO DELL'ORA

Non valido il record di Merckx?

Il belga, giunto a Città del Messico, avrebbe trascurato gli organi federali locali e si sarebbe affidato unicamente a Luigi Casola, dirigente radiato

SERVIZIO

CITTA' DEL MESSICO, 22 ottobre

Eddy Merckx è giunto a Città del Messico dopo un volo di quindici ore. Con lui erano Giorgio Albani, Piero Molteni, il meccanico Ernesto Colnago, il dottor Cavalli e il massaggiatore Michiels. Ad attenderli all'aeroporto messicano erano il manager Van Bouggenhout e il suocero di Merckx.

Quanto all'epoca del tentativo, si sa che Merckx effettuerà una prova sui 20 chilometri martedì. Trovasse la cadenza giusta potrebbe continuare per l'ora intera. Altrimenti rinvierebbe di 24 o 48 ore.

L'arrivo in Messico ha comportato per Merckx anche la prima difficoltà. Difficoltà di ordine burocratico, formale, in seguito alla minaccia della federazione messicana di non riconoscere il suo eventuale record per averla «estromessa dalla organizzazione del tentativo» e per aver invece affidato tale incarico a Luigi Casola, cioè un funzionario che gli organi federali locali hanno radiato da qualsiasi attività sportiva. La minaccia dovrebbe comunque rientrare e non ha per ora gran che turbato queste prime ore di soggiorno di Merckx in Messico.

Il campione applaudito allo aeroporto da centinaia e centinaia di tifosi è apparso invece disteso e sorridente, quasi sicuro di sè. Come è logico visto che il tentativo dell'ora è stato preparato nei suoi dettagli apparentemente con millimetrica precisione, ricorrendo pure con meticoloso scrupolo a quanto le cognizioni scientifiche e la tecnica attuali potevano offrire a sostegno dell'impresa.

L'elemento tutto sommato più trascurato è stato quello in realtà decisivo ai fini del successo. Diciamo Eddy Merckx, protagonista ben più della rarefazione dell'aria di Mexico City o della bicicletta di Colnago, ma protagonista approntato di tutta fretta, votato al record quasi per esclusiva fiducia nella sua volontà, nel suo orgoglio, nelle sue doti psicofisiche.

Merckx, stradista eccezionale, è soprattutto corridore di potenza, non certo stilista perfetto. Coppi ed Anquetil lo sovrastano in questo senso, per compostezza, eleganza, perfetta distribuzione delle forze nella pedalata. Merckx pedala a strappi, ondeggiando, sciupando energie. Merckx è un *cronoman* insuperabile. Ma diverso è correre su strada, dove la ripetizione delle curve e le stesse ondulazioni del percorso implicano continui scatti, diverso è correre in pista dove occorrono scioltezza e ritmo, diremmo anche mentale oltre che fisico.

In questo senso Ole Ritter, il danese detentore del record, appare superiore allo stesso Merckx, come superiore appare il belga Ferdi Bracke, che ha nel suo carnet un primato inferiore di 560 metri a quello di Ritter ma forse, più prestigioso, ottenuto al velodromo Olimpico di Roma.

Ma vediamo le altre componenti l'impresa. La bicicletta. Ha destato curiosità ed interesse. Pesa cinque chili e 850 grammi (il telaio solo un chilo e mezzo). Fausto Coppi nel '42 battè il record di Archambaud con km. 45,848, utilizzando una bicicletta che pesava circa il doppio, con ad esempio cerchioni di legno, che dovevano consentire una maggiore elasticità. Alla leggerezza fa riscontro la robustezza visto che la bicicletta deve sopportare sollecitazioni notevoli (conseguenza anche della pedalata non liscia ma a strappi del campione).

Il telaio è raccolto (forse troppo visto che Merckx ha fatto arretrare la sella di un paio di centimetri e ugualmente ha fatto avanzare il manubrio, per ottenere una posizione più distesa). Le maglie della catena (104) sono state forate per essere alleggerite. Anche il manubrio è stato forato in più parti. Le ruote presentano trentadue raggi incrociati quella posteriore, ventotto non incrociati quella anteriore. Reggisella, movimenti e pedali sono in avional, materiale leggerissimo tipico dell'industria aerea.

L'attitudine. Merckx ha scelto Città del Messico dopo essersi sottoposto ad una serie di esami fisiologici che avrebbero dovuto accertare i vantaggi che avrebbe ottenuto operando il tentativo in quelle particolari condizioni ambientali (cioè a duemila metri di altitudine) In Belgio il campione aveva pedalato ad una altitudine simulata di 3.600 metri. A Milano il professor Cerretelli, fisiologo, ha sperimentato altri esami. Al di là delle polemiche (sollevate dai clinici belgi sulla opportunità degli esami milanesi) vi è stata la constatazione unanime dell'ineguagliabile potenzialità fisica di Merckx, contrassegnata da un dato, quei 5,52 litri di ossigeno (massima potenza muscolare aerobica) che Merckx inspira in un minuto (contro i tre litri di un comune mortale) che indicano nel contempo la possibilità di fornire energie ai muscoli.

Il discorso del professor Cerretelli e stato anche previsionale: se Merckx riuscisse all'altezza del mare a percorrere in un'ora 49 chilometri, a Città del Messico (favorito dalla rarefazione dell'aria) ne percorrerebbe 52. Di qui le facili illazioni su un possibile record-monstre del campionissimo. Ma sono estrapolazioni scientifiche.

La realtà è un'altra ed è di un'ora sudata, drammatica a Città del Messico come a Roma o a Milano. Le difficoltà sono esemplificate da un semplice dato: dal record di Hamilton (nel 1893, km. 40,781, su una pista di 268 metri) si è passati a quello di Ritter (km. 48,653), cioè un progresso di otto chilometri in settanta anni.

Dopo Hamilton (che corse a Denver cioè a 1.600 metri di quota), fu il turno di Petit Breton. Poi si instaurò il duello a distanza tra l'elvetico Oscar Egg e il francese Berthet, duello che portò il record, dopo due miglioramenti a testa, ai chilometri 44,247 dell'elvetico. Quasi il limite delle possibilità umane. E i successivi limitati avanzamenti confermarono la veridicità dell'asserzione.

Nel '35 fu la volta di Olmo, primo italiano e primo oltre i 45 chilometri, a instaurare anche la supremazia tecnica del velodromo Vigorelli che ospitò i successivi tentativi di Richards, Slaats, Archambaud, di Coppi. Anquetil (il metronomo, novantaquattro pedalate al minuto con un rapporto impossibile il 52 x 13) quindi Baldini, Rivière. Ad inaugurare il velodromo Olimpico di Roma fu Ferdi Bracke, che fece crollare un altro muro, quello dei 48. Quindi, nel '68, al Magdalena Miksuka di Mexico City fu la volta di Ole Ritter, record artificiale per l'ambiente nel quale venne ottenuto, ma a suo modo umanissimo, per i continui sbalzi d'umori, le depressioni, i propositi di rinuncia del danese che in un certo senso voltava una pagina, inaugurava con tutte le incertezze della novità un nuovo capitolo del ciclismo, quello dell'«ora scientifica».

Fred Mariposa

Da Coppi a Ritter

	COPPI 7-11-42	ANQUETIL 29-6-56	BALDINI 19-9-56	RIVIERE 19-9-57	RIVIERE 23-9-58	BRACKE 20-10-67	RITTER 10-10-68
5 km.	6'30"4	6'31"4	6'30"6	6'15"1	6'11"2	6'10"2	6'10"9
10 km.	13'03"2	13'02"2	12'56"3	12'31"1	12'22"4	12'21"8	12'21"7
15 km.	19'35"4	19'31"1	19'25"3	18'51"1	18'36"0	18'36"8	18'33"0
20 km.	26'08"4	26'06"0	25'53"1	25'15"0	24'50"3	24'53"6	24'42"2
25 km.	32'41"2	32'38"4	32'21"0	31'38"1	31'07"4	31'08"7	30'52"4
30 km.	39'14"1	39'11"0	38'46"2	38'04"2	37'28"0	37'26"1	37'04"9
35 km.	45'47"1	45'42"2	45'14"2	44'32"1	43'50"4	43'43"1	43'15"6
40 km.	52'19"0	52'10"3	51'43"0	51'01"0	50'35"3	49'58"6	49'21"7
45 km.	58'51"2	58'32"1	58'11"4	57'29"1	56'59"3	56'11"0	55'30"4
1 ora km.	45,798	46,159	46,394	46,923	47,347	48,093	48,653

L'albo d'oro del record

1893, Parigi: Desgrange (F.) 35,325.
1894, Parigi: Dubois (Francia) 38,220.
1897, Parigi: Van den Eynde (B.) 39,240.
1898, Denver: Hamilton (Stati Uniti) 40,781.
1905, Parigi: Petit Breton (F.) 41,110.
1907, Parigi: Berthet (Francia) 41,520.
1912, Parigi: Egg (S.) 42,360.
1913, Parigi: Berthet (Francia) 42,741.
1913, Parigi: Egg (S.) 43,525.
1913, Parigi: Berthet (Francia) 43,775.
1914, Parigi: Egg (S.) 44,247.
1933, S. Trond: Richard (F.) 44,777.
1935, Milano: Olmo (Italia) 45,090.
1936, Milano: Richard (F.) 45,325.
1937, Milano: Slaats (Olanda) 45,485.
1937, Milano: Archambaud (F.) 45,767.
1942, Milano: Coppi (Italia) 45,798.
1956, Milano: Anquetil (F.) 46,159.
1956, Milano: Baldini (I.) 46,394.
1957, Milano: Rivière (F.) 46,923.
1958, Milano: Rivière (F.) 47,347.
1967, Roma: Bracke (Belgio) 48,093.
1968, Messico: Ritter (D.) 48,653.

Il vero enigma di una vigilia

Nessun tentativo di record ha sollevato tanto clamore come quello che si appresta ad effettuare Eddy Merckx sull'altopiano di Città del Messico. La ragione è data dalla grandissima personalità dell'atleta, del ciclista superdotato che vince alla media di una volta su dieci e che seccato, molto seccato dalla mancata conquista della maglia iridata nella domenica di Gap, va a caccia di un alloro da aggiungere alla lunga serie di luminosi trionfi.

Sicuro, la «gemma dell'ora» era nel programma di Eddy, ma fuori dei confini di una scadenza immediata. Disse al termine del Tour «Decidero dopo Gap». Vincendo a Gap, avrebbe rimandato il tentativo di almeno un anno, perdendo, Eddy ha anticipato i tempi. Dunque, colpa di Basso se a stagione conclusa si parla ancora di ciclismo pedalato. Colpa di Basso se è venuto in Italia a vincere il Giro del Piemonte, facendo poi un salto in Svizzera (Mendrisio) per un «bis» immediato, e se è tornato da noi a godersi l'autunno dorato con le vittorie di Bologna (Giro dell'Emilia), Como (Giro di Lombardia) e Brescia (Trofeo Baracchi). Un autunno in cui le tinte di Merckx erano di fuoco, del colore di una rivolta. La rivolta di Gap.

Bisogna capire e conoscere il campione e l'uomo. Non è mai esistito un ciclista così assetato di successi e di conseguenza un campione talmente rispettoso nei confronti della professione fino ad essere giudicato un egoista e un cinico perchè nulla o pochissimo (briciole) concede agli avversari. Sorente, nell'ambiente si mormora: «Ma perchè ogni tanto Merckx non lascia vincere Gimondi? Sarebbe un ciclismo più interessante...». Parliamoci chiaro: è gente che si rifà a Coppi ed Anquetil i quali di fronte alla richiesta di un collega che aveva assoluto bisogno di un traguardo per campare, talvolta chiudevano un occhio mostrandosi generosi, accondiscendenti.

Rammento un Giro della Sardegna con Pifferi in fuga, sua malgrado. Era andato avanti allo scopo di aggiustare la catena, dietro il gruppo chiacchierava, e continuando lentamente, pur girandosi e rigirandosi, Pifferi venne a trovarsi con un margine di 18 minuti, ma faceva caldo e c'era salita: lo presero a 600 metri dallo striscione e Anquetil cercò di rilanciare con una spinta lo stremato gregario. Anquetil rimproverò i compagni con una parolaccia e si beccò una multa per la spinta. A noi, Jacques disse: «Lui ha faticato, lui doveva vincere». Contrasto in un successivo Giro di Sardegna, Merckx mise alla frusta De Schoenmaecker per bloccare Selvino Poloni, l'ultimo in classifica. De Schoenmaecker non tirava un metro. Gino Bartali andò sulle furie, e Merckx commentò: «Non ci vedo proprio niente di strano...».

Nel contrasto, Merckx potrebbe apparire l'orso della situazione, il cattivo, il disumano, e invece egli è quello che è, e precisamente l'uomo che in un ciclismo diverso da quello dei Coppi e degli Anquetil, si comporta secondo il proprio istinto, l'istinto dell'uomo degno della massima ammirazione perchè sempre in prima linea a combattere, perchè madre natura gli impone d'incrociare i ferri sino a farli diventare roventi, ed è rigida onestà, non vi pare?

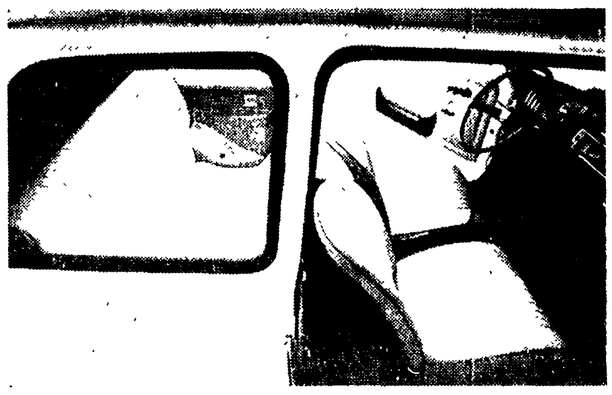
Certo, noi lo vorremmo diverso, meno assillato, più disteso. Un pochino (grazie ad Albani) è cambiato, ma non a sufficienza. Lo vorremmo diverso poichè non siamo fra coloro che sotto sotto desiderano la caduta dell'idolo, coloro che lo avevano dato in fase calante, quasi in declino nel mese di marzo e che in questi giorni lo decantano nella segreta speranza di un suo fallimento.

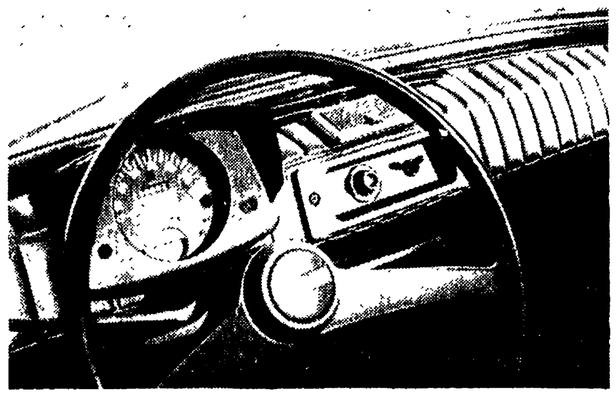
Non ci piace che Eddy scenda in pista per una specie di vendetta (Gap), che sia diventato un soggetto da laboratori, con esperimenti discutibili e polemiche fra un medico di Liegi e un medico di Milano; che sia andato a sfruttare (?) il vantaggio dell'altura (per i quattrini e per un antidoping, malleabile, sussurrano i maligni); che abbia tradito il Vigorelli, l'anello «magico» dove in quattro e quattr'otto il soldato Fausto Coppi superò il record di Archambaud, dove ha colto il bersaglio Anquetil ossigenandosi al Sestriere prima di avventurarsi in pianura, come mi ha ricordato Pinella De Grandi, e tuttavia al ragazzo troppo smanioso auguriamo di non subire il rullio di tamburi di una corte che lo vuole oltre il muro dei cinquanta, di uscire da un «battage» (di marca belga) eccessivo, pericoloso.

A noi, il record di Merckx importa relativamente. Noi vogliamo di ritorno un Merckx intatto nel suo potenziale atletico e psichico, vogliamo che in inverno il guerriero non debba sognare, ma dormire il sonno dei giusti, e questo è il vero enigma della vigilia messicana.

Gino Sala

RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO





Sarà presentata al Salone dell'automobile di Torino l'ultima FIAT

NELLA «126» L'ESPERIENZA DI TRE AUTO

La meccanica (rinnovata) della «500», la capacità di trasporto della «600» e l'estetica della «127» - Il confronto con la più diffusa vetturetta della casa torinese - Le principali caratteristiche costruttive - Perchè la «500» continuerà ad essere prodotta

La nuova FIAT «126» può essere considerata a buona ragione una via di mezzo tra la «500» e la «127», ma mentre, come è intuibile, non si propone di sostituire la piccola tutt'avanti della FIAT, non manda neppure in pensione la «500», come molti avevano previsto. Nonostante i suoi sedici anni di vita e gli oltre 4 milioni di esemplari venduti, la «500» continuerà ad essere prodotta. Fino a quando non si sa, ma certamente — e lapalissiano — sino a quando continuerà ad essere richiesta dagli utenti che, soprattutto all'estero, la utilizzano come seconda macchina.

Come si presenta dunque l'ultima nata della FIAT, che sarà presentata al pubblico e alla stampa la prossima settimana al Salone di Torino? E' presto detto: come una piccola ma comoda quattro posti che sfrutta tutto quanto vi è di positivo nella più che decennale esperienza della «500» e che ricalca nella linea semplice e squadrata quella della «127».

Nella tabellina che riportiamo qui sotto, il confronto tra i «dati tecnici» essenziali della «500» e della «126» consente di notare subito le differenze tra le due vetturette. Conviene, quindi, soffermarsi sui dettagli costruttivi di maggiore interesse, desumendoli dal voluminoso *dossier* che la FIAT ha preparato sull'ultimo modello di sua produzione.

MOTORE

E' una rielaborazione di quello della «500». I tecnici della Casa torinese non si sono limitati a portare a 594 cm3 la cilindrata di questo bicilindrico a quattro tempi, ma l'hanno ristrutturato in funzione delle maggiori prestazioni e dei criteri di «affidabilità» più rigorosi che erano stati programmati per la «126».

La testa dei cilindri in lega leggera, per esempio, ha subito modifiche alle camere di combustione che ne migliorano il rendimento, consentendo anche un migliore controllo delle emissioni. Gli stantuffi sono ora del tipo rigido.

Anche la distribuzione presenta numerosi perfezionamenti, tra cui un albero di distribuzione con nuovo profilo, aste e bilancieri ridimensionati, sedi valvole in ghisa speciale, guide valvole in ghisa e valvole cromate, per assicurare una maggiore durata. Per ottenere una migliore lubrificazione del motore è stata adottata una pompa di maggiore portata.

Il raffreddamento è, come sulla «500» ad aria forzata e la circolazione dell'aria è assicurata da un ventilatore centrifugo in materiale plastico rinforzato.

Nuovo anche il distributore di accensione, che dovrebbe rendere più facile e preciso il controllo della fasatura.

Il motorino di avviamento è stato spostato a lato del motore, anche per guadagnare spazio per l'abitacolo. Il motore della «126» eroga una potenza massima di 23 CV DIN a 4800 giri La coppia massima è di 4 kgm a 3400 giri.

TRASMISSIONE

Sulla «126» motore, frizione e cambio sono posti in linea secondo l'asse longitudinale della vettura. Il cambio è a 4 velocità (leva sul pavimento) senza presa diretta, con la quarta sovramoltiplicata (0,87 : 1). Contrariamente alla «500» i tre rapporti superiori sono sincronizzati e solo la prima e a innesto rapido.

AUTOTELAIO

E' a carrozzeria autoportante. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti. L'impianto frenante è a due circuiti idraulici indipendenti e 4 tamburi di 170 mm. di diametro. Lo sterzo, a vite e settore, è dotato di un piantone di sicurezza snodato, in tre tronchi, che rispetta le norme internazionali sull'arretramento del volante in caso di urto.

Il serbatoio del carburante, della capacità di 21 litri, è stato sistemato sotto il sedile posteriore ed è dotato di un tappo a vite sul lato sinistro della fiancata.

La vettura è equipaggiata di serie con pneumatici radiali.

CARROZZERIA

Esteticamente la «126» è simile alle «127» e molte altre «piccole». La linea è decisamente pulita e caratterizzata dalle ampie dimensioni delle due porte, che dovrebbero consentire un facile accesso ai quattro posti. Ampia la superficie vetrata e funzionali i vetri laterali curvi. Il muso — grazie al motore disposto posteriormente — è privo di calandra e si presenta quindi con una linea pulita e morbida.

STRUTTURA

La carrozzeria autoportante è di particolare robustezza, con la struttura a resistenza differenziata studiata in funzione della sicurezza passiva. L'abitacolo è indeformabile, grazie anche al pianale che è di costruzione particolarmente robusta. Alla usuale struttura sopra il pavimento ne è stata aggiunta una seconda al di sotto. Le porte, stampate in un pezzo unico, hanno un'ossatura longitudinale scatolata che ne garantisce la resistenza oltre che in caso di urto laterale, anche in caso di urto frontale o di tamponamento.

INTERNO

Stando ai dati diffusi dalla FIAT, la «126» dovrebbe ospitare quattro persone comodamente. Nonostante il passo — come si può riscontrare dalla tabella — sia uguale a quello della «500», la distanza volante-schienale posteriore (1080 mm.) è maggiore di ben 130 mm. rispetto a quella della «500»; la larghezza interna «in cintura» è aumentata di 30 mm. in corrispondenza dei sedili anteriori (1125 mm.) e di 80 mm. sulla panchina posteriore (1110 mm.).

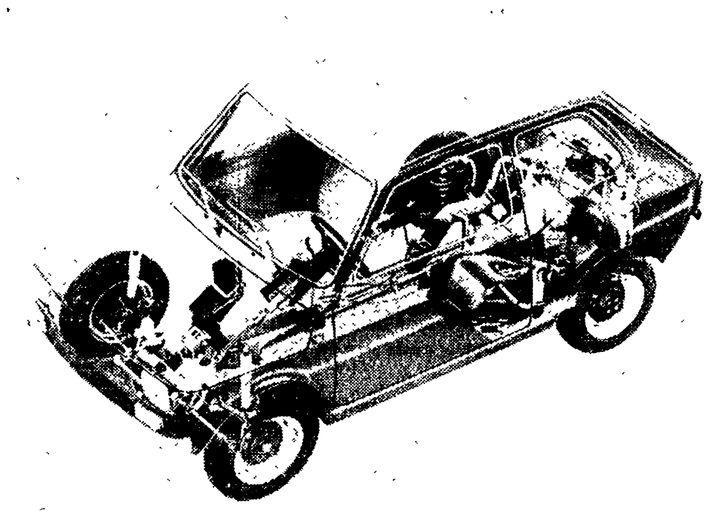
Il bagaglio anteriore, che sulla «126» racchiude ora, oltre gli attrezzi, solo la batteria e la ruota di scorta, ha una capacità di 100 dm3. Il cofano del baule è incernierato anteriormente.

Ridotta all'essenziale, ma sufficiente, la strumentazione, raccolta su una plancia porta strumenti color nero opaco che non presenta alcuna sporgenza pericolosa.

Le portiere sono munite di deflettori orientabili di grande dimensione e su richiesta i vetri posteriori possono essere dotati di apertura a compasso. Sempre su richiesta si possono avere i sedili anteriori con schienale reclinabile.

Complessivamente si ha l'impressione, stando alle fotografie e alla descrizione tecnica, che la «126» sia destinata a rinnovare il successo ottenuto a suo tempo dalla «600» della quale è, in un certo senso, la reincarnazione con la differenza che grazie alle esperienze di questi anni la vettura si presenta decisamente migliorata sia dal punto di vista della sicurezza attiva che da quello della sicurezza passiva.

Sulla vettura sono già previsti, tanto per fare un esempio, gli attacchi per le cinture di sicurezza.



In questa trasparenza della Fiat «126» è messa in risalto la struttura della vetturella e la disposizione degli organi meccanici. Si noti, tra gli altri particolari, la posizione protetta in cui è stato collocato il serbatoio del carburante. Nelle foto sopra il titolo: a sinistra l'abitacolo della «126» e, a destra, la plancia portastrumenti.

DUE UTILITARIE A CONFRONTO

	FIAT «126»	FIAT «500»
Motore	posteriore	posteriore
Ciclo, tempi	4	4
Numero cilindri	2 verticali	2 verticali
Diametro x corsa	73,5x70 mm	67,4x70
Cilindrata totale	594 cm³	499,5 cm³
Rapporto di compressione	7,5 : 1	7,1 : 1
Potenza massima (DIN)	23 CV	18 CV
Regime di potenza max.	4800 giri/min	4600 giri/min
Raffreddamento	aria forz. con ventilatore	aria forzata
Tensione impianto elettrico	12 V	12 V
Capacità batteria	34 Ah	32 Ah
Freni	tamburo doppio circuito	tamburo
Pneumatici	radiali 135 SR-12	125-12
Lunghezza	3053 mm	2970 mm
Larghezza	1377 mm	1320 mm
Altezza	1200 mm	1330 mm
Passo	1840 mm	1840 mm
Carreggiata anteriore	1142 mm	1120 mm
Carreggiata posteriore	1203 mm	1130 mm
Peso in ordine di marcia	580 kg	520 kg
Peso a pieno carico	900 kg	850 kg
Velocità massima	oltre 105 km/h	oltre 95 km/h
Prezzo di listino	785.000 lire?	800.000 lire

Le strade
Il traffico

Vigili urbani insegneranno l'educazione stradale

Dal mese prossimo e per tutta la durata del corrente anno scolastico, pattuglie di vigili urbani, d'accordo con i direttori didattici, terranno corsi di educazione stradale in numerose scuole elementari di Milano.

Alle lezioni saranno interessati gli alunni di 220 classi quarte e quinte, per un totale di oltre 8 mila ragazzi.

L'iniziativa è stata presa congiuntamente dal comando dei vigili urbani milanesi e dalla BP Italiana, che da anni si occupa di questo problema.

Per migliorare sensibilmente la situazione del traffico, per rendere più sicura la circolazione, oltre a perfezionare il veicolo e la strada, bisogna — è stato ribadito autorevolmente anche alla recente conferenza di Stresa — educare l'uomo, fornendogli adeguate motivazioni che lo inducano ad adottare sulla strada un comportamento civile e corretto.

L'educazione alle motivazioni non è tuttavia una pianta che attecchisca facilmente ad ogni età: fiorisce soprattutto nell'età scolare. Ed è per questo che gli organizzatori dei corsi hanno deciso di concentrare i loro sforzi sulla scuola e soprattutto sugli allievi delle ultime classi elementari.

Sulla base dei risultati ottenuti nel corso di un esperimento svoltosi nel 1971, direttori didattici, insegnanti e vigili urbani metteranno a punto anche quest'anno un programma educativo che comprenderà lezioni teoriche sulle più elementari regole del Codice della Strada, proiezioni di film e dimostrazioni pratiche riguardanti il civile e corretto inserimento del futuro cittadino nella dimensione del traffico.

Le soluzioni tecniche che hanno contribuito al successo della vettura

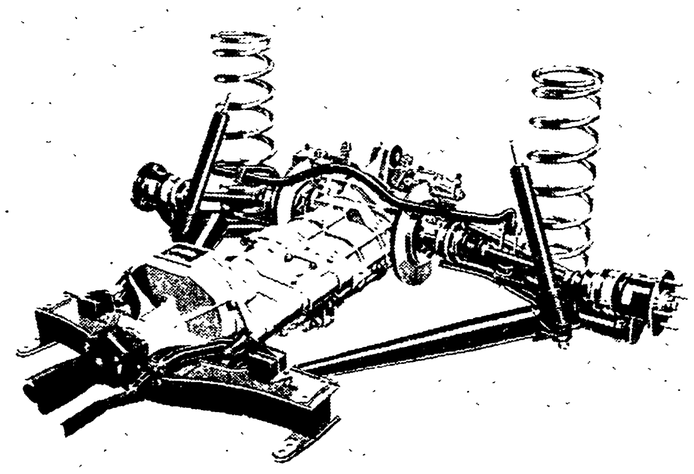
Con cambio arretrato e ponte De Dion l'«Alfetta» sta incollata alla strada

L'esperienza dei campionati del mondo trasferita nella produzione di serie - Un contributo all'insonorizzazione

Perchè quanti hanno provato l'«Alfetta» l'hanno trovata eccezionalmente stabile, spaziosa, bene insonorizzata? Perchè, insomma, si è scritto e detto tanto bene di questa nuova creatura dell'Alfa Romeo? Una delle ragioni tecniche, anche se non certo l'unica, è la collocazione del cambio nella parte posteriore, in blocco con il differenziale.

Questa soluzione, che la Casa milanese aveva già adottato sulla «8 C 2900» e poi sulla famosa «Alfetta 159» con la quale Giuseppe Farina e Manuel Fangio vinsero rispettivamente i campionati del mondo del 1950 e del 1951, non era mai stata praticamente trasferita su vetture di serie. Dopo l'Alfa Romeo, qualche altro costruttore sistemò il cambio posteriormente, ma solo su macchine di gran pregio e di elevato prezzo.

Con lo spostamento del gruppo frizione-cambio all'indietro e con l'adozione (altra novità dell'Alfetta) del ponte posteriore De Dion che diminuisce le masse non sospese, si è ottenuto una straordinaria aderenza delle ruote motrici sul terreno. Col nuovo ponte, infatti, differenziale e freni restano solidali con la scocca, alleggerendo le ruote che hanno così un movimento di ritorno più morbido. Questa eccezionale aderenza è anche una delle ragioni per cui si hanno nell'«Alfetta» tempi di accelerazione assai brevi anche su strade non perfettamente in ordine. E' il caso di ricordare che anche il ponte De Dion era stato adottato sull'«Alfetta 159» e poi sulla 300 CM, il famoso «Disco volante» che ha corso la Mille Miglia del 1953.



Il gruppo cambio differenziale utilizzato per l'«Alfetta».

Ma l'arretramento del cambio porta altri vantaggi. Diminuendo il carico sulle ruote anteriori, come è facile costatare guidando la nuova macchina, lo sterzo rimane molto più dolce. Ciò è dovuto anche, per la verità, all'adozione nelle sospensioni anteriori di un sistema che riduce le masse non sospese e che tende inoltre a spostare all'indietro il baricentro della macchina.

Infine, mancando l'ingombro della scatola del cambio nella parte anteriore, si è potuto portare avanti la pedaliera, aumentando così lo spazio dell'abitacolo. Di riflesso la soluzione del cambio arretrato ha dato anche un altro vantaggio: la migliore insonorizzazione della vettura. Per evitare infatti che il rumore del cambio potesse disturbare i passeggeri seduti sui sedili posteriori, si è posto particolare impegno nel rivestire l'abitacolo con pannelli fonoassorbenti, ottenendo una silenziosità generale veramente notevole.

G. C.

Smentita l'illazione di un settimanale tedesco

Alla Wolkswagen faranno ancora il «Maggiolino»

Della popolare automobile sono già stati venduti 16 milioni di esemplari

Il «Maggiolino» Volkswagen non sarà sostituito da una «mini» a trazione anteriore, come ha affermato recentemente il settimanale tedesco «Der Spiegel».

La smentita è stata diffusa a chiusura del Salone di Parigi.

«Il Maggiolino — ha dichiarato un portavoce della Casa tedesca — rimane il modello di base della marca e la sua soppressione non è presa in considerazione».

Quanto ai nuovi modelli, il portavoce ha dichiarato che «parecchi prototipi sono allo studio» ma che «nessuna nuova Volkswagen uscirà prima di almeno due anni».

Lanciato 37 anni fa, il «Maggiolino» è stato costruito in più di 16 milioni di esemplari.

Gas di scarico profumati alla violetta

Se una recente trovata di un francese si diffonderà, dai tubi di scappamento delle motociclette usciranno in futuro gas profumati alla violetta. L'invenzione è di un appassionato di motociclismo di Nimes che si chiama Antoine Michel. Sostiene che il suo ritrovato distrugge le sostanze tossiche presenti nei gas di scarico e che contemporaneamente li profuma alla violetta.

Il dispositivo, il cui prezzo si aggira intorno alle 5.000 lire, aspira i gas e li forza in un filtro contenente un prodotto chimico facilmente ottenibile in commercio.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**