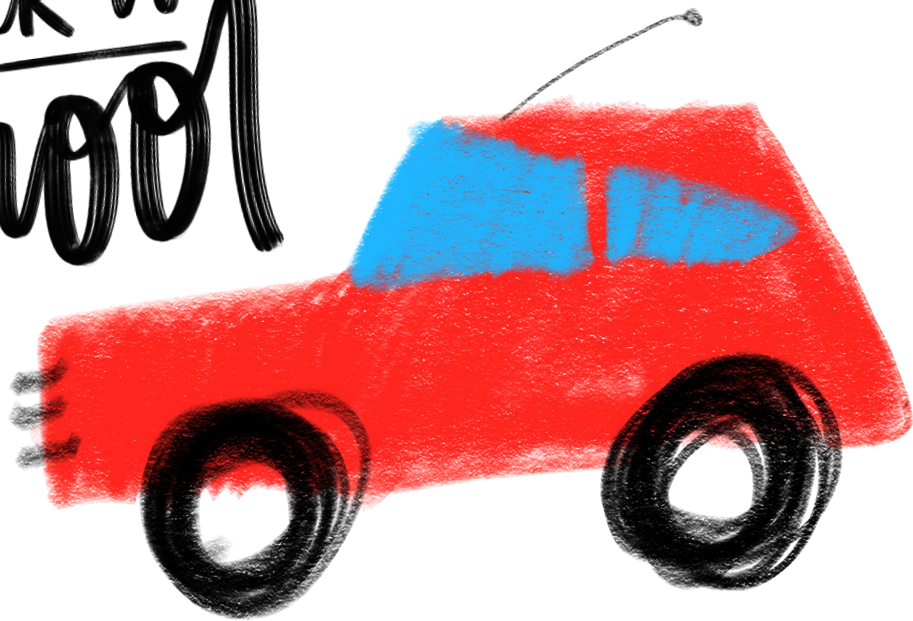


veloce

15

Back to
School





PUNTO DI CORDA

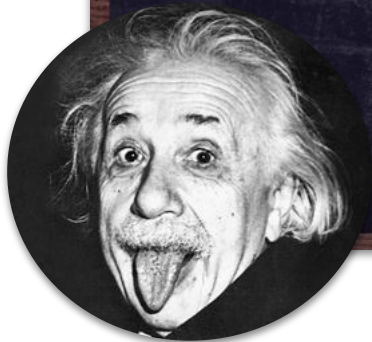
Le auto di famiglia le scelgono le donne. E anche se (l'ex) sesso forte ha l'impressione, esponendo le sue ammirabili ragioni, di accompagnare la moglie/compagna/figlia verso il suo consiglio di 'esperto', accade che è la 'lei' ti turno a scegliere - in ultima analisi - l'auto. Quindi seduta alta (suv), bello schermo TFT e aspetto generale del mezzo oggetto dell'acquisto che non porti sfiga: ecco più o meno l'identikit dell'auto che oggi ci si porta a casa. Tra pochi mesi, a questa equazione di scelta, si aggiungerà l'opzione elettrica. E se la 'lei' in questione è in età da fanciulli, la userà (anche) per accompagnare la prole a scuola... chi vincerà la sfida a chi è la mamma più ecologica? Quella con l'EV o quella in bicicletta con seggiolini e carrellini attaccati al canotto? La scuola, per chi accompagna un piccolo, è storicamente un terrore ideale per l'esibizione del proprio ego, oltre che il Big Bang perfetto del mitologico "traffico della scuola". Quello che ogni estate, per contro, ti fa esclamare: "Guarda come si viaggia! Per forza, non c'è la scuola". Insomma: l'auto è legata a doppio filo all'istruzione. E a dimostrarlo contribuiscono i nostri viaggi nella memoria, che ci riportano alle macchine con cui le nostre mamme ci portavano (o ci venivano a prendere) a scuola. Sempre che non fosse il parente di turno o - per i più in - un autista. Un traffico leggero vien da pensare oggi ricordando le lamiere sottili di quelle Fiat, Renault, Citroën o altro che affollavano gli accessi agli istituti. Si viaggiava senza seggiolino/rialzino su auto con un rollo da barca in mezzo al una burrasca. Che se prendevi una botta da qualche parte perché non eri stato attento a una curva o a un'inchiodata (a ruote fumanti, che non c'era l'abs), facevi il bis dall'altra parte grazie al modello educativo un po' rusty in voga all'epoca. D'altro canto oggi potremmo definire un po' tutto quel periodo (sto parlando di quello a cavallo tra i '70 e gli '80) rusty: i freni delle auto della mamma non sapremmo gestirli neanche su una ebike e l'odore di scarico era perenne perché tutto il traffico era senza filtro. In tutti i sensi. Forse, in questi primi giorni di scuola e di "inserimenti" ai vari nido per i più piccoli, sono proprio le doppie file davanti agli istituti scolastici a ricordarci quando la sicurezza e il tema ambientale abbia fatto passi da gigante parlando delle nostre amate quattro ruote. E di quanti ne debba ancora fare al netto delle imminenti diatribe tra neoeccologiste: mamme in EV vs mamme in bici. Ma il tema della mobilità è serio, molto più di queste boutade. Viene da ricordarlo soprattutto a quelli che "Una volta era tutto più semplice: e si che andava bene!". Abbiamo sentito molti di questi evolucionisti, per esempio, a Milano AutoClassica dove, per scientifico contrasto, abbiamo chiesto a un totem dell'automobilismo mondiale (Giampaolo Dallara, [qui il suo intervento](#)) come sarà il muoversi di domani. Abbiamo scelto Dallara per parlare di questo argomento - in completa antitesi rispetto all'arena che ci ospitava - perché è il papà di una delle auto che ha insegnato ad auto e proprietari ad autocelebrarsi: la Lamborghini Miura. Ancora: perché è un appassionato, ma soprattutto un eccellente tecnico. Che conosce limiti e ambizioni della mobilità individuale, di cui è sostenitore accanito e per la quale auspica un futuro più sicuro e sostenibile. Anche per portare i bambini a scuola. E mantenere le abitudini ormai consolidate in tutte le famiglie, visto che una volta i nostri padri ci mandavano in giro con la mamma sulla 'la seconda auto'. Che erano pericolose. Con grande affetto, per quei simpatici rottami.



di Marco Pascali

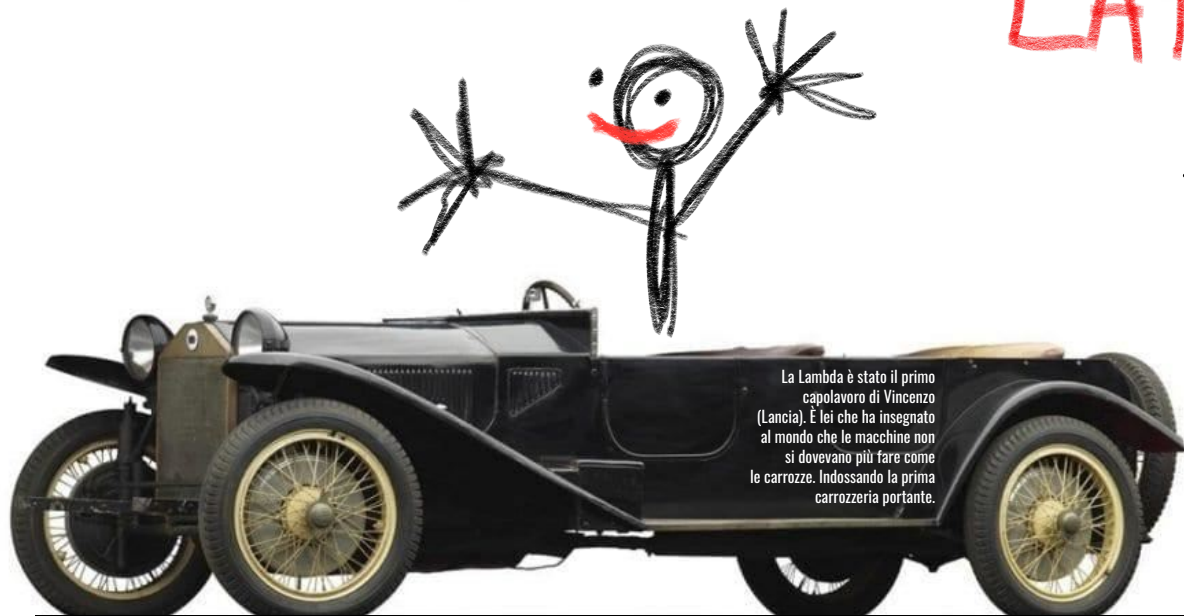
L'IMPORTANTE NON È SAPERE
LE COSE, VISTO CHE OGNI CRETINO
PUÒ RIUSCIRCI. MA CAPIRLE.

Albert Einstein



W LA LANCIA!

...E ANCHE TUTTE LE ALTRE



La Lambda è stato il primo capolavoro di Vincenzo (Lancia). E lei che ha insegnato al mondo che le macchine non si dovevano più fare come le carrozze. Indossando la prima carrozzeria portante.

I primi volanti non si scordano mai. E neanche i manubri...

DAL TRICICLO ALLA 500

Tutte le ruote che hanno fatto girare il (tuo) mondo.

TIMELINE

All'inizio era il girello.
Ma l'abbiamo rimosso
tutti. Perché? Era
molto meno sexy del
triciclo. E ancor meno
della prima bici (al
netto delle rotelle).



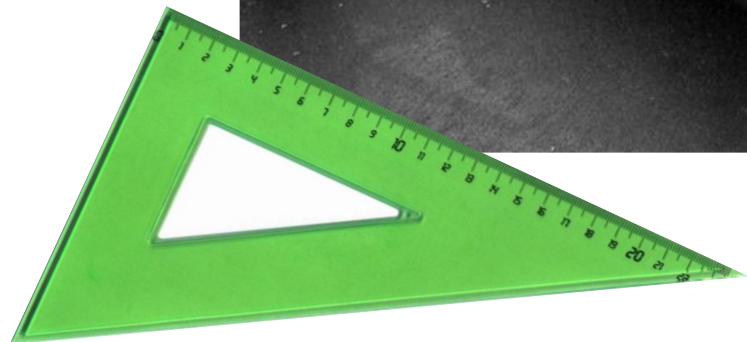
C'è chi andava a scuola a piedi.
Qualcun'altro in macchina. I più fortunati
con lo Scuolabus. Dove hanno imparato che
sui sedili dietro le bambine sono meno
smorfiose che in classe.

Col motorino le ruote diventano
mie e me le gestisco io. In Italia
le due ruote motorizzate
arrivano grazie alla Casa di
Arcore. Che sforna la sua prima
moto nel 1909.

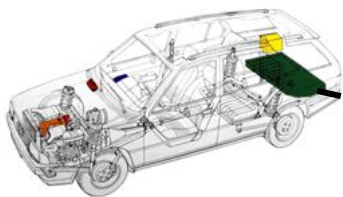


Prima di lei andavamo,
nell'ordine: a piedi, in bici,
sul torpedone o con la
motoretta. Grazie alla 500
gli Italiani oltre che
allenatori di squadre di
calcio si scoprono tutti
piloti. Anche perché per
cambiare bisogna fare la
doppietta...

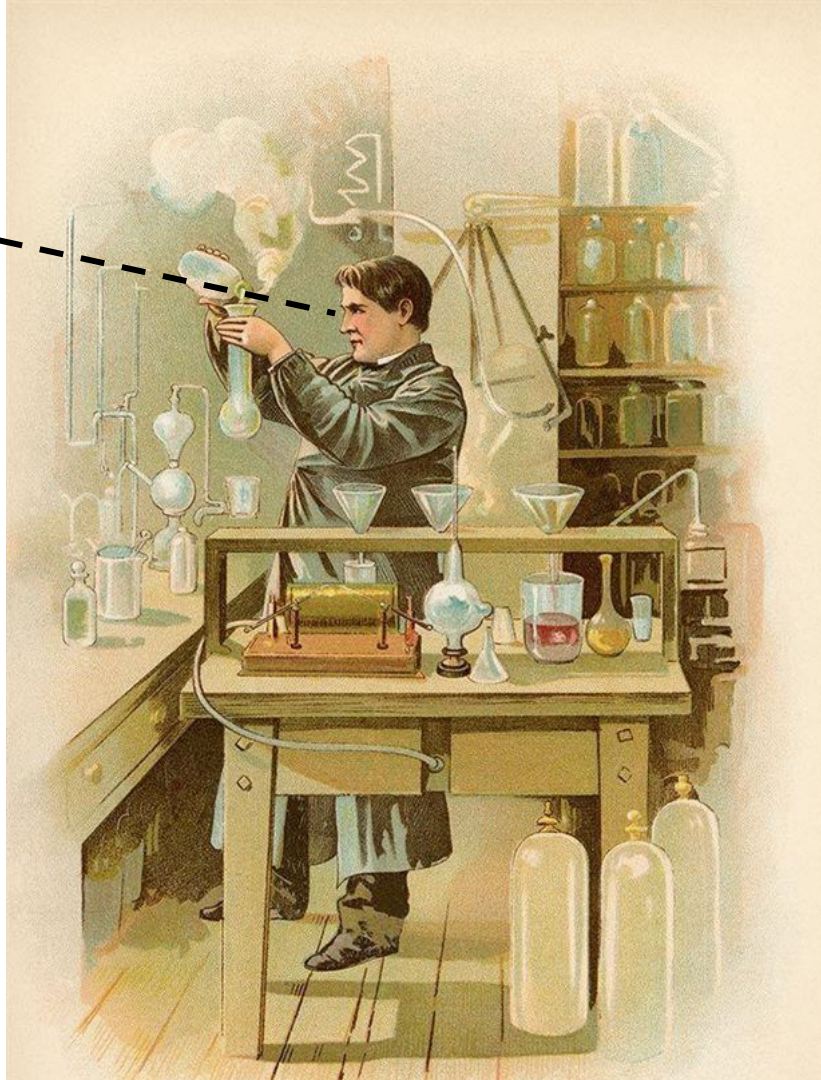




Colin Chapman è stato uno tra i più influenti ingegneri e innovatori dell'automobilismo moderno: mr. less is more ha fondato la Lotus. Negli anni '60 e '70 il suo ingegno applicato alle auto da competizione s'è rivelato vincente: tanto nei campionati minori, tanto nella classe regina dove il team Lotus – da lui stesso diretto dalla fine degli Anni '50 fino all'anno della sua morte (1982) – divenne una delle scuderie più vittoriose fino a quel momento. Sotto la sua supervisione hanno preso forma idee ancora oggi alla base delle competizioni moderne: dal motore in posizione centrale-posteriore, allo studio scientifico della riduzione del peso per migliorare le prestazioni, passando per la realizzazione di telai senza tubi ma realizzati con elementi in lamiera di alluminio piegata e rivettata. Ancora: la monoscocca, le minigonne per il controllo del flusso sottostante la monoposto o i concetti aerodinamici di deportanza ed effetto suolo. Tutti aspetti riconducibili all'estro del team inglese e del suo fondatore. [CONTINUA SU VELOCE](#)

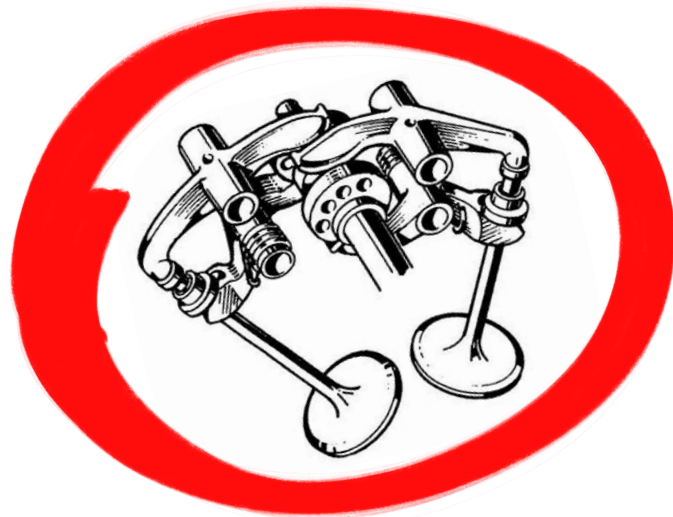


A cavallo tra gli anni '70 e '80 la casa del Biscione, famosa per la potenza e la brillantezza delle proprie vetture, si lancia nella sfida per la riduzione dei consumi e delle emissioni. Con risultati che avranno un impatto decisivo sul futuro dell'auto ecologica. L'Alfa Romeo è un marchio glorioso e vincente, che abbiamo celebrato anche attraverso questa #weekveloce, conosciuto in tutto il mondo per la bellezza e il fascino latino delle proprie automobili, rosse e velocissime sia nelle corse sia sulle strade di tutti i giorni. Sotto il segno del Biscione, però, non sono nate soltanto belve da competizione ed eleganti granturismo griffate dai più abili maestri della carrozzeria italiana: accanto ai leggendari bolidi di Ascari e Nuvolari e alle esclusive creazioni di Bertone e Pininfarina, in 110 anni di storia si sono avvicendati modelli di grande produzione capaci di far sognare intere generazioni di automobilisti. Al di là del mito dei loro motori e delle loro prestazioni, macchine come Giulietta, Giulia, Alfasud e Alfetta, solo per citare le più famose, rappresentano – per gli appassionati di motori e non solo – un'interessante chiave di lettura per riaffermare pezzi importanti del nostro passato. Dal boom economico agli anni di piombo, dall'asfalto dei circuiti di Formula 1 a quello delle nostre città, le Alfa Romeo, sempre più moderne e sempre più evolute, sono state protagoniste di alcune pagine memorabili della storia industriale, politica e sociale del nostro paese. Non abdicando mai, di fatto, a quel mix unico di raffinatezza meccanica e piacere di guida che ha reso il marchio del Biscione famoso in tutto il mondo. [CONTINUA SU VELOCE](#)





Vent'anni fa arrivava sul mercato la Mercedes-Benz CL 55 AMG F1 Limited Edition, potentissima e filante coupé dotata per la prima volta su una vettura di serie dell'impianto frenante carboceramico. Derivava direttamente dalla Safety Car ufficiale utilizzata nel Circus. La tecnologia di una vettura da corsa per le strade di tutti i giorni: questo fu il briefing che guidò lo sviluppo della CL 55 AMG F1 Limited Edition, presentata a maggio 2000 e guidata da Bernd Mayländer sui tracciati del Campionato Mondiale di Formula 1 nella stagione successiva. La produzione della serie limitata a 55 esemplari – poi venduti al prezzo di 330mila DM – iniziò nell'estate del 2000 e le prime consegne seguirono in autunno. In pochi mesi diventò subito un oggetto di culto per tutti i collezionisti affezionati alla casa della Stella a Tre Punte. [CONTINUA SU VELOCE](#)



Nasci in Romagna, terra di divertimento e piadine, ma vieni al mondo in una cittadina in piena bassa? Che, come se non bastasse, è pure la patria di un asso dell'aviazione, quel Francesco Baracca che come portafortuna ha un cavallino che dalle carlinghe degli aerei è finito a rampare sul muso delle Ferrari? Insomma, lo capisci anche tu che non dev'essere stato facile. In quest'Italia che vanta geni a ogni cartello stradale o santi per ogni bar che dio manda in piazza un illustre concittadino per centro urbano di solito è più che sufficiente. Ma non a Lugo. Lì, infatti, 100 anni fa nasceva un altro eroe di duelli indimenticabili che dai cieli si erano spostati in pista: Fabio Taglioni. Sguardo sornione, sigaretta in una mano, quando non c'era addirittura un toscano, nell'altra la matita per buttar giù intuizioni e rivoluzioni. Come il desmodromico, quel gingillo che comanda meccanicamente apertura e chiusura delle valvole, eliminando i limiti delle molle, una soluzione che trasforma nella pietra filosofale della Ducati o la distribuzione a coppie coniche. Un monumento all'ingegneria che ha reso i mono di Borgo Panigale vere e proprie sculture a scoppio. [CONTINUA SU VELOCE](#)



Shirley Temple >

^ Ettore Bugatti



Ecco come si impara a guidare da cani.

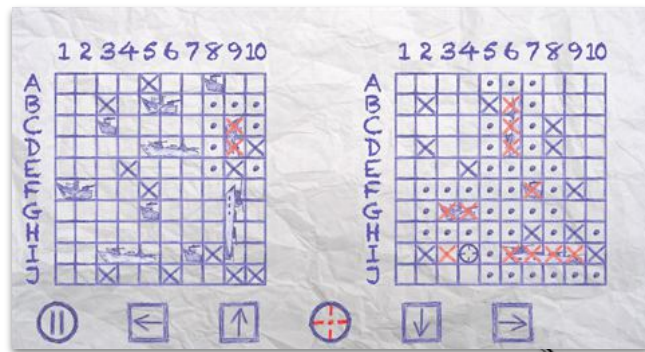


**Quando le
macchine
dei bambini
facevano
brum brum.
Per davvero.**

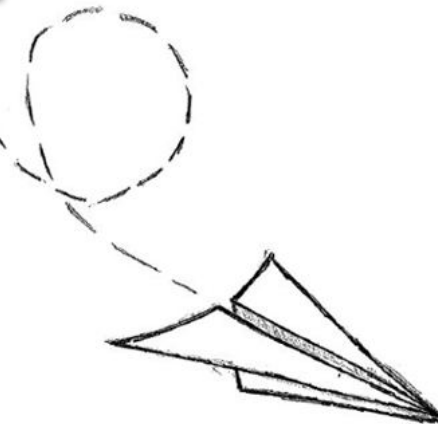
A SCUOLA SI VA PER IMPARARE. ANCHE A SOPRAVVIVERE ALLA NOIA. L'HAI GIÀ DIMENTICATO?

GIOCHI

INGREDIENTI: una penna Bic, un pezzo di carta, una lezione soporifera. Sfila la cartuccia, toglì i tappi, appallottola micro bombe di carta inumidita. Soffia e spara contro il collo di quello davanti. Il risultato migliora se hai fatto un minimo di punta.



INGREDIENTI: un foglio di carta, saper contare da 1 a 10 e un compagno che ci sta. Mentre il trombone in cattedra spiega storia, tu spiega la flotta. Disponi saggiamente incrociatori e fregate. E che vinca il migliore. Finita la partita, ricordati di riciclare. Quel foglio può diventare un bellissimo aeroplanino.



LO SAPEVATE CHE...



Ma nello stesso anno del lancio della 205 scoppia un altro amore della Peugeot, quello per le corse. Il Gruppo B entra nel vivo e tra le teste di serie Lancia, Renault e Audi irrompe il Leone con la nucleare 205 Turbo 16. Per esigenze di omologazione la casa francese riserva al mercato una versione stradale che secondo il regolamento va prodotta in almeno duecento unità. La bomba avvolta (neanche tanto) nel velluto è una macchina da corsa con targa che riprende le sembianze di una normale 205. Sotto alla carrozzeria il motore posteriore-centrale è un quattro cilindri milleotto da 200 cv scaricati a terra dalla trazione integrale permanente attraverso un cambio manuale a cinque marce. Oggi vale almeno 200mila euro e giustifica, così, i due Mondiali Rally vinti nell'84 e nell'86.



De Virgilio riesce dove nessuno, nella storia della tecnica automobilistica, era mai riuscito prima. Il progettista calabrese scioglie finalmente il nodo dell'equilibratura del motore a V, mettendo sul tavolo due soluzioni che consentono di equilibrarne le forze alterne d'inerzia. Per il motore definitivo, deliberato soltanto nel 1949 dopo una lunga serie di test, viene scelto un angolo tra le bancate di 60 gradi. Una proposta che De Virgilio, in realtà, aveva già avanzato per il muletto dell'Aprilia V6, dove però per mancanza di spazio non era stato possibile spingersi oltre il valore di 40 gradi. Con gli Anni '50 alle porte, il primo sei cilindri a V del mondo è un traguardo di portata eccezionale che la dice lunga sulla capacità d'innovazione della Lancia



Mi aspettavo la tua domanda. E così ho studiato e ho la risposta pronta: perché è rivoluzionaria. Almeno, oggi diciamo così. Allora, invece, venne additata come diabolica, una specie di eresia motociclistica. So cosa ti passa per la testa: ti è venuta voglia di rivedere le foto, per individuare il dettaglio che ti è sfuggito e che l'ha resa così importante. Un indizio? Fossi in te guarderei la placca sul fianchetto. E leggerei bene anche le scritte in piccolo (che di solito sono quelle che ti fregano) e dicono iniezione elettronica. E allora? Signore e signori, ecco a voi la prima moto ad adottare questo tipo di alimentazione.



LA COLONNA SONORA

Inizia la scuola. Tutto comincia sempre con l'innocenza della prima volta. Come va avanti? Come sempre: 'In fila per tre', parola di Edoardo Bennato.

Presto vieni qui, ma su non fare così
Ma non li vedi quanti altri bambini?
Che sono tutti come te
Che stanno in fila per tre
Che sono bravi e che non piangono mai
E' il primo giorno però domani ti abituerai
E ti sembrerà una cosa normale
Fare la fila per tre, risponder sempre di sì
E comportarti da persona civile
Ehi!
Vi insegnerò la morale e a recitar le preghiere
E ad amar la patria e la bandiera
Noi siamo un popolo di eroi e di grandi inventori
E discendiamo dagli antichi romani
E questa stufa che c'è basta appena per me
Perciò smettetela di protestare
E non fate rumore quando arriva il direttore
Tutti in piedi e battete le mani
Ehi!
Sei già abbastanza grande
Sei già abbastanza forte
Ora farò di te un vero uomo
Ti insegnerò a sparare, ti insegnerò l'onore
Ti insegnerò ad ammazzare i cattivi
E sempre in fila per tre marciate tutti con me
E ricordatevi i libri di storia
Noi siamo i buoni perciò abbiamo sempre ragione
E andiamo dritti verso la gloria
Ehi!
Ehi!



Ora sei un uomo e devi cooperare
Mettiti in fila senza protestare
E se fai il bravo ti faremo avere
Un posto fisso e la promozione
E poi ricordati che devi conservare
L'integrità del nucleo familiare
Firma il contratto, non farti pregare
Se vuoi far parte delle persone serie
Ehi!
Ehi!
Ehi!
Ora che sei padrone delle tue azioni
Ora che sai prendere le decisioni
Ora che sei in grado di fare le tue scelte
Ed hai davanti a te tutte le strade aperte
Prendi la strada giusta e non sgarrare
Se no poi te ne facciamo pentire
Mettiti in fila e non ti allarmare
Perché ognuno avrà la sua giusta razione
Ehi!
Ehi!
Ehi!
A qualche cosa devi pur rinunciare
In cambio di tutta la libertà che ti abbiamo fatto
avere
Perciò adesso non recriminare
Mettiti in fila e torna a lavorare
E se proprio non trovi niente da fare
Non fare la vittima se ti devi sacrificare
Perché in nome del progresso della nazione
In fondo in fondo puoi sempre emigrare
Ehi!
Ehi!
Ah! Avanti
Ehi! Avanti in fila per tre
Ehi!
Avanti, avanti in fila per tre
Ehi!
Avanti, in fila per tre
Ehi!
Ehi! Avanti in fila per tre



Richard Scarry. E ho detto tutto. Immaginifico cantastorie americano ha inventato mondi, personaggi come Zigo Zago, tanto per dirne uno, e improbabili mezzi semoventi. Compresa la bananamobile. I suoi libri per bambini hanno reso tutto possibile. Sarà un caso che i lettori, oggi almeno quarantenni, girino ancora in monopattino?

In casa Fiat, la nascita dell'auto a basso impatto ambientale potrebbe essere fatta risalire all'inizio degli anni '80, quando nei laboratori del centro ricerche di Orbassano l'ingegner Mauro Palitto mise a punto un ingegnoso sistema che consentiva di spegnere il motore durante le soste nel traffico. Si trattava, di fatto, del primo sistema di start/stop automatico. Il decennio successivo si aprì con la Panda Elettra che, esattamente trent'anni fa, fu il primo modello 'alla spina' della Casa.

Lanciato nel 1967 è diventato quasi subito un accessorio femminile, un'appendice sexy della ragazza con lentiggini e Superga blu, che sembrava tanto la Vittì. Pesava meno di 40 chili e aveva una meccanica paragonabile a quella di una bicicletta (traduzione: massima affidabilità e minimi costi di manutenzione). Cos'è? Il ciclomotore che lanciò il motorino, e Ciao. Il mono di 50cc, due tempi, era messo lì sotto, longitudinalmente, per abbassare il baricentro e semplificarne raffreddamento (che era anche forzato), la trasmissione, monomarcia. Freni a tamburo e sospensioni solo davanti (dietro ti molleggiava il sellino...), a un certo punto si è beccato la miscelazione separata (il serbatoio era sotto il portapacchi). Si metteva in moto pedalando e potevi anche liberare le ruote (il tasto nero che c'era in fondo al carter di sinistra) per trasformarlo in bici.



Il 5 cilindri 2.2 turbo viene aggiornato con nuovo albero motore, nuovi iniettori, nuova pompa carburante, turbo KKK maggiorato (a 1,4 bar di pressione), nuovo intercooler, nuovi pistoni, nuovi alberi a camme, nuovi condotti di scarico e catalizzatore sportivo. E così il propulsore dell'Audi RS2 viene trasformato in un toro: eroga 315 cavalli a 6.500 giri e 410 Nm di coppia a 3.000 giri. La trasmissione gratta via l'asfalto: trazione integrale quattro a tre differenziali e cambio a sei marce. E anche se è firmata ancora Audi, la piccola targhetta smaltata 'RS2' sulla calandra reca anche una 'scrittina' Porsche. E le station diventano supercar.



moscerini di Nicolò Minerbi

Il primo giorno di scuola? Io non me lo ricordo per niente. Magari tu sì e buon per te. Comunque mi spiace deluderti, ma non pensare che stia parlando di quella volta là che ti hanno portato in classe e hai visto i tuoi nuovi compagni o la signora maestra. No. Il primo giorno di scuola è uno stato mentale. E non riguarda solo tuo figlio, che l'ha cominciata adesso. Ma anche te, che l'hai finita da mo'. Già. Perché quell'entrare in un posto pieno di gente sconosciuta, di occhi puntati, be', quella roba lì è una cosa che ti accompagnerà tutta la vita. Dal colloquio di lavoro, alla passatoia che porta all'altare, al vagone del treno (che in pieno Covid vale doppio). Ecco, quel giorno là ti insegna cos'è un foglio bianco. Cosa vuol dire buttarsi, provare, rischiare, senza sapere come andrà a finire. Perché la prima volta che pieghi non sai quant'è duro l'asfalto. In questo, la scuola è palestra di vita. Non sono le date che impari, i posti che studi o le poesie che reciti. No. È lo scoprire il giochino del causa-effetto, un punta tacco per le scalate che contano. È su quei banchi che capisci cosa vuol dire stare al mondo. Giocando a battaglia navale per sopravvivere alla noia o scegliendo se prendere in giro il ciciobomba di turno o difenderlo. Puoi decidere di essere il cocco della maestra o il bastian contrario, di tirare la staccata o di sfruttare la scia. "Vorrei non aver più paura di sbagliare", dice l'ormai pluriottantenne Dallara. Chi, meglio del papà della Miura, può sapere come sia sgradevole girare con il freno a mano tirato? Steve Jobs diceva "stay hungry, stay foolish", sii affamato e imprevedibile. Facile? Mica tanto. Guardati allo specchio. Pensa alla tua giornata, da quando ti alzi a quando ritorni a letto. E se fai più o meno le stesse cose, compresa la strada per andare al lavoro, puoi chiamarla anche routine, che in francese suona meglio, ma credimi: è monotonia allo stato puro. E pensare che l'imprevedibilità passa dal bar dietro l'angolo, quello che eviti perché ti costringerebbe a cambiare percorso. Peccato: ti sembrerebbe un nuovo primo giorno di scuola, quando per andarci potevi usare la bici. O il monopattino. O i piedi. Comunque sia con la stessa curiosità: cosa succederà oggi? E scoprire di non sapere la risposta ti renderà un bambino... ops, un uomo migliore.

... la solita bambina
dell'asilo....

veloce

15

a cura di Nicolò Minerbi



Quando mi hai detto
"ti passo a prendere
io" non pensavo che
venissi a piedi!

