

**R** IL COLLEZIONISTA

# CORRADO LOPRESTO

Insegue solo "pezzi unici" italiani, vincendo concorsi in tutto il mondo.

## QUELLA PRIMA BOCCATA D'OSSIGENO

**G** iorni terribili questi. Chi poteva pensare che saremmo stati costretti a stare chiusi in casa per settimane. Quando ero piccolo, la paura ricorrente era quella di una guerra nucleare, di restare per mesi in un bunker anti radiazioni. Era questo lo spettro di noi bambini degli anni Settanta.

Mio cognato, Umberto Maggiore, responsabile del Centro Trapianti di Rene all'Ospedale Maggiore di Parma, è il nostro riferimento. Ci ha avvertiti subito: "Sbaratevi in casa, altro che poco più di una banale influenza! Vedo ben io che cosa stiamo combattendo in reparto". Umberto (foto sotto, sul telaio di una Balilla in restauro) mi ha seguito fin da piccolo, era sempre con me;

**"Appena nato - in casa, perché la strada per l'ospedale di Scilla era interrotta per un temporale - mi becco subito una broncopolmonite. Il pediatra doveva arrivare da Reggio Calabria, dato che mia mamma si fidava solo di lui. L'autista, sotto il diluvio, partì al volo per andarlo a prelevare. Ma ci occorreva anche una bombola per l'ossigeno..."**

come un fratellino minore imitava gesti e comportamenti del più grandicello. Con due sorelle in casa, un padre primario nefrologo pure lui, e come questi sempre in ospedale, non gli pareva vero di avere me come figura fraterna più grande. Lo sci, il karate e poi i restauri e i raduni di auto d'epoca: mi seguiva e m'imitava in tutto. Anni dopo volle testimoniare l'apprezzamento per quel bellissimo legame scovando in una libreria di Pisa il Bolaffi delle Fiat che mi regalò in occasione di un compleanno. Mi precipitai a comprarne venti copie, era introvabile già negli anni Ottanta...

Non si sente parlare che di rianimazione in questi giorni terribili. Come pure di ossigeno e barelle di contenimento, che mettono i brividi solo a vederle. Ha avuto una grande intuizione Umberto e presto dovrebbe partire una sperimentazione con un farmaco che cura altre patologie e che pare combatta piuttosto bene il famigerato Coronavirus.

L'associazione "Uccio Lopresto" lo sta aiutando a trovare i fondi per l'Università di Parma dove insegna, così da riuscire ad avviare gli studi per risolvere la "peste del Duemila". Sarà come ripercorrere le orme del padre Quirino, scienziato nefrologo di fama internazionale, inventore tra l'altro della dieta ipoproteica per i dializzati.

Ritorno col pensiero alla mia infanzia. Appena nato - peraltro in casa, perché la strada per l'ospedale di Scilla (RC) era interrotta dalla solita frana causata da un temporale - mi becco subito una broncopolmonite. Il pediatra doveva arrivare da Reggio Calabria, dato che mia mamma si fidava solo del dottor Cuzzocrea. Così l'autista, sotto un diluvio da tregenda, partì al volo per an-

darlo a prelevare. Nell'attesa del suo arrivo consigliò a mia madre d'immergermi ripetutamente in acqua calda e fredda. Quando finalmente comparve sulla soglia di casa, le mie condizioni erano diventate critiche e mia zia Marzia, che aveva affiancato la sorella durante tutto il travaglio e il parto improvviso, si rese conto che ero diventato cianotico. "Qui ci vuole l'ossigeno, e con estrema urgenza, altrimenti non lo riprendiamo più".

Nel paesino di Bagnara l'unico che ne era provvisto era Salvatore Consolato, noto a tutti come don Turillo (in basso a destra), titolare di un'azienda di carpenteria metallica che serviva la nostra impresa. Lo ricordò a mio padre don Cecè, il nostro meccanico, che assieme a mio papà si precipitò immediatamente a recuperare una bombola. Che fu la mia salvezza! Con le calibrizioni perfette del meccanico, manco dovesse carburare un'Alfa Romeo da corsa, l'approntò in modo che fosse immediatamente operativa. Io mi ripresi abbastanza presto con un piccolo danno ai polmoni e l'asma che mi perseguita ancora oggi.

Don Turillo ci ha lasciato qualche anno fa; ricordo con emozione che ogni estate, incontrandomi sul lungomare, mi abbracciava e mi accarezzava, memore di quella corsa furibonda per la bombola e dell'avventura che avevamo passato insieme, e di cui non potevo ricordare nulla. Mia madre mi raccontò questo episodio solo da grande. Evidentemente aveva cancellato quei terribili momenti; in compenso, grazie al nostro meccanico, ho avuto l'ossigeno iniziale della mia vita e forse anche della mia passione... **R**



**R** IL PILOTA

# ARTURO MERZARIO

57 anni di gare "senza mai smettere e senza morire. E son qui a raccontarvi".

## NESSUNO AVEVA MAI FERMATO LA F. 1

**E**

un periodo particolare e delicato quello che stiamo vivendo, chiusi con responsabilità tra le nostre mura domestiche. Settimane in cui ho deciso di dedicarmi a una "revisione" un po' fuori dagli schemi. Non parlo della messa a punto di un'auto da corsa, ma di quella della mia casa, affrontando quei lavori che per mille e un motivo si rimandano sempre. La testa, però, è tutta concentrata su ciò che sta avvenendo intorno a noi.

Seguo costantemente le notizie, quelle di cronaca più stretta prima di tutto, ma anche quelle che riguardano il mondo dello sport e il progressivo annullamento dei vari eventi. Nel momento in cui scrivo sono stati con-

**"Al Covid-19 sta riuscendo ciò che in passato hanno potuto solo le guerre: fermare lo sport e il business che lo tiene in piedi. Neppure noi piloti, per una buona causa come quella della sicurezza, siamo riusciti a bloccare una gara. Ci provammo nel 1975, durante il G.P. di Spagna che quell'anno si sarebbe corso sul circuito del Montjuïc"**

fermati lo scivolamento di un anno dell'Olimpiade di Tokyo e la cancellazione o il rinvio delle prime dieci tappe del Mondiale di Formula 1, che a questo punto dovrebbe prendere il via, a porte chiuse, allo Spielberg, in Austria, il 5 luglio (ma il Belgio vieta eventi di

massa fino al 31 agosto, il GP di Spa è il... 30).

A questo Covid-19 sta riuscendo ciò che in passato hanno potuto solo le guerre: fermare lo sport e il business che lo tiene in piedi. Neppure noi piloti, per una buona causa come quella della sicurezza, siamo riusciti a bloccare una gara. Ci provammo nel 1975, durante il Gran Premio di Spagna, che quell'anno si sarebbe corso sul circuito del Montjuïc.

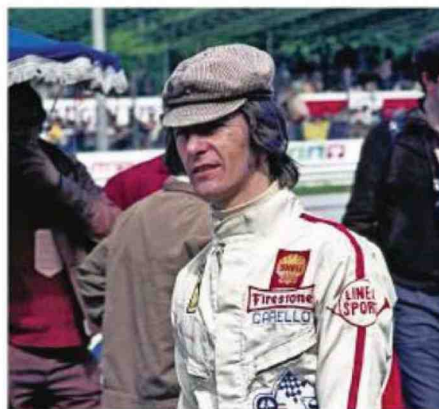
Ci accorgemmo subito che le misure di sicurezza non erano adeguate alle richieste avanzate dalla GPDA (Gran Prix Drivers' Association): per dirla in parole povere, il nostro sindacato. I guardrail, infatti, non rispettavano gli standard di sicurezza: in certi tratti non erano abbastanza alti da offrire il giusto contenimento.

Il venerdì, per protesta, non scendemmo in pista e in risposta a ciò il sabato mattina gli organizzatori e la Guardia Civil vennero da ciascuno di noi obbligandoci a consegnare i nostri passaporti. Sostenevano che,

avendo firmato il modulo d'iscrizione, eravamo obbligati a dare vita allo "spettacolo", come loro lo chiamavano. È vero, dovevamo girare in pista per onorare il contratto, ma non potevano costringerci a cercare la prestazione. Durante l'ennesima riunione tra piloti eravamo quasi tutti d'accordo a percorrere la pista a velocità ridotta, ma al dunque fummo solo io ed Emerson Fittipaldi a non cercare il tempo sul giro.

La domenica, lui e io partimmo dall'ultima fila e sempre noi due fummo gli unici a ritirarci volontariamente al termine del primo giro. A quel punto prendemmo l'aereo privato che il campione di offshore Renato Della Valle e il patron della Parmalat Callisto Tanzi ci misero a disposizione e raggiungemmo Ginevra. Appena sbarcati fummo informati del fatto che un tragico incidente era costato la vita a quattro persone tra giornalisti e spettatori: sulla Hill di Rolf Stommelen si era rotto l'alettone e la monoposto aveva oltrepassato le barriere di protezione proprio in uno dei punti segnalati come critici da noi piloti.

Il business aveva vinto, nulla poteva fermare una gara di Formula 1. Soltanto questa pandemia ci è riuscita, come una grande guerra mondiale.



**R** POSTA

a cura di **Fabrizio Greggio**

LA LETTERA DEL MESE

## IL MISTERO DEI CILINDRI CONTRAPPOSTI

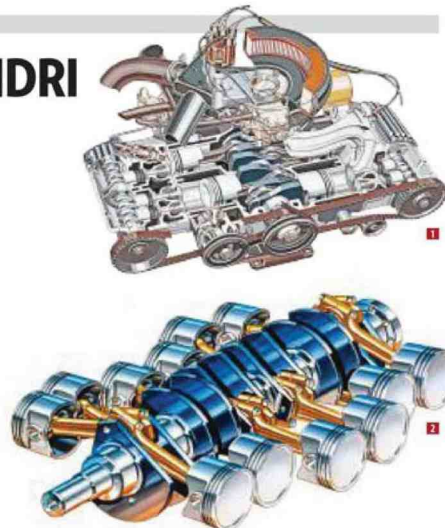
*Nel testo relativo alla Flavia pubblicato a febbraio, il motore viene descritto come boxer (didascalia a fondo pagina 66), ma nella tabella delle caratteristiche tecniche nella stessa pagina, così come nella successiva pagina 73, lo si definisce come V di 180°. Per quanto ne so, si tratta di due architetture ben diverse: nel boxer i cilindri sono su uno stesso piano orizzontale e le teste di biella sono incernierate su perni diversi dell'albero motore che ha manovelle a 180°, così che i pistoni si muovono in versi opposti.*

**Sandro Rota**

**Il nostro lettore**

ha perfettamente ragione: si tratta di motori con caratteristiche costruttive ben distinte. Purtroppo nel parlato la distinzione si è nel tempo persa, spesso con la complicità di alcune Case, che hanno adottato a sproposito il nome boxer. Il caso più eclatante è quello della Ferrari, che nel 1971 ha utilizzato la sigla BB, ossia Berlinetta Boxer, per battezzare la sua prima sportiva stradale a motore posteriore-centrale, equipaggiata in realtà con un V12 di 180°, quindi non con un boxer propriamente detto. Una

licenza che ha generato non pochi fraintendimenti. Vediamo quindi di fare un po' di chiarezza. Entrambi i propulsori rientrano nella categoria dei motori a cilindri contrapposti o cosiddetti "piatti". La differenza tra il boxer (foto 1) e un motore a V di 180° (foto 2) risiede nell'imbiellaggio. Nel primo caso infatti a ogni manovella dell'albero a gomiti è vincolata una singola biella, mentre nel secondo a un medesimo perno sono collegate due diverse bielle. Quindi nel boxer i pistoni dei cilindri contrapposti si muovono uno contro l'altro, ossia all'unisono e contemporaneamente verso il PMS (Punto morto superiore) o il PMI (Punto morto inferiore); da questo particolare moto deriverebbe il nome boxer, con riferimento al movimento di due pugili che sul ring si vanno incontro per combattere e poi si allontanano. Nel propulsore a V di 180° invece i pistoni si muovono nella stessa direzione, verso destra o verso sinistra. Risulta quindi intuitivo come il boxer sia un motore molto equilibrato, al contrario di quello a V, che necessita di contralberi di bilanciamento o di altri



dispositivi atti a ottenere un efficace annullamento delle forze e delle coppie alterne d'inerzia. Il vantaggio principale dei motori "piatti" risiede nel loro limitato ingombro verticale, che consente di abbassare il baricentro della vettura, migliorandone il comportamento dinamico; il difetto invece è la maggior complessità costruttiva, che si riflette sui costi produttivi.

Proprio quest'ultima considerazione ha grandemente limitato la diffusione di tale architettura. Tra i boxer più famosi vanno ricordati quelli delle Alfa Romeo Alfasud e 33, della Citroën 2 CV (e derivate), delle Lancia Flavia e Gamma, delle Porsche 356 e 911 e della Volkswagen Maggiolino (e derivate). Senza dimenticare la Subaru, che impiega motori boxer dal 1966.

ILPELO NELL'UOVO

## VOGLIA D'AMERICA

*Sfogliando il numero di marzo ho notato che la vettura della foto a pagina 61, con al volante Federico Fellini, non è una Corvette serie C1 come indicato nella didascalia, bensì una Fiat 1100 TV Trasformabile come la mia, con la quale ho partecipato 34 volte*

*alla Stella Alpina e a quattro edizioni della Mille Miglia.*  
**Enzo Scapin**

**Che dire?** La presenza del grande regista ci ha proiettati in una dimensione hollywoodiana, facendoci perdere il contatto con la realtà.

