

LEGGETE
SUBITO

il FUOCO
continua



DA PAGINA 6

SPECIAL
F.1
1977

DA PAGINA 23
A PAGINA 46

I due volti
AMS



A PAGINA 48

14 LA
ZANZARA

15 DOMENICA
SPRINT

54 KARTING

56 TUTTE
SPRINT

62 POSTA
ESPRESSO

65 COMPRA
VENDITA

QUELLA CHE DIECI ANNI FA ERA ANCORA LA
CONCEZIONE ISPIRATRICE DEI G. P. È FINITA, MA...

Una crisi di crescita

La battaglia ingaggiata fra l'Associazione dei Costruttori di F. 1 e il World Championship Racing (infiammata piuttosto che frenata dagli interventi della CSI) ha suscitato nella stampa solo commenti amari e senza illusioni. Non si può mai abbastanza lodare la saggezza che vi si manifesta, eppure, lasciano un sapore di cenere perchè la loro sterilità è palese. E' in effetti troppo presto per che degli avversari infuocati ascoltino un'altra voce che quella degli eventi, che non si è ancora fatta sentire per la buona ragione che gli avversari sono ancora alla fase preliminare in cui si fanno a vicenda la commedia di gonfiare i muscoli.

In verità, attenersi alla voce degli eventi mi pare l'espressione del buon senso in un mondo dove persino le idee sincere possono essere direttamente contraddittorie. Ma nell'attesa di una sua parola, mi piacerebbe stabilire una semplice verità che nessun osservatore pare aver visto in questo caso.

Mai tanti piloti in lista d'attesa

Sono personalmente attaccatissimo alla qualità dell'idea sportiva. Dirò persino, con Victor Hugo, che « se ne restasse solo uno, sarò quell'uno ». Ma poichè lo spirito può manifestarsi insieme ad un corpo, l'idea sportiva esiste solo in funzione di una vita sportiva. Così, « mens sana in corpore sano » degli Antichi si applica allo sport e altrettanto all'uomo.

Mi si opporrà che nel caso della F. 1 contemporanea, non si può giustamente parlare di un corpo sano. Ma i suoi disturbi e i suoi sfoghi sono il fatto di una salute trabocchevole. E' quando il disordine riflette una carenza che è difficilmente guaribile, quello che tra-

duce una crisi di crescita conosce sempre, se si ha la pazienza di aspettare, un esito positivo.

In poche parole, la cosa grave è che le parti in causa nel mondo della F. 1 si lasciano tirare le orecchie per continuare, come si è visto nello sport automobilistico in certi periodi del passato. Ma tanto che i clan avversari si oppongono sulla ripartizione del futuro bottino (mi si perdoni l'espressione, ma ha il vantaggio di essere chiara) abbiamo la doppia certezza che c'è un tesoro ben reale, e che le parti interessate non trascureranno nulla per ben sfruttarlo. E questo ci garantisce, non soltanto la perennità, ma dei bei giorni per la F. 1.

In verità, che cosa manca oggi? Non ci sono mai stati altrettanti Gran Premi e c'è già nell'aria che se ne aggiungeranno ancora. Non ci sono mai state altrettante vetture in partenza e il loro numero

è già oggetto di una selezione. Non ci sono mai stati altrettanti volanti disponibili e mai si è vista una simile lista di attesa fra i piloti. Tutti gli elementi per una buona riuscita sono dunque là; non rimane più che ordinarli bene.

Senza dubbio esisteva in precedenza un tale ordine, che è scomparso perchè non era abbastanza robusto per contenere le forze che esplodono oggi. Ma allo stesso modo in cui questo ordine primo era nato da un equilibrio di forze, la stessa legge fondamentale e universale ne stabilirà uno nuovo che possiamo essere certi che sarà realizzato e quindi opportuno.

Il presente batte il passato

Detto questo, non mi faccio illusioni sul catenaccio della porta che si è rinchiusa su un passato ancora recente della F. 1. A coloro che si sono fatti un ideale (ben comprensibile) della concezione del Gran Premio che regnava ancora dieci anni or sono, temo che non rimangano che gli occhi per piangere.

D'altra parte, mi sembra che basta buttare uno sguardo sulle forme contemporanee del calcio o dello sci alpino per verificare che un'attività vive della sua conformità con il gusto del pubblico e che quest'ultimo si nutre di goal, di frazioni di secondo e di spettacoli continui ripetuti giorno dopo giorno, senza chiedere nulla di differente nè soffermarsi per ritornare su quello che è successo il giorno precedente. La presente mutazione della F. 1 va dunque nel senso della Storia. Che non è null'altro, d'altronde, che il combattimento sempre vittorioso del presente contro il passato.

Jacky Ickx

Pronti a
TELEFO-
NARCI
dalla
BEFANA
per il G.P.
ARGENTINA



TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazione istantanea per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovrete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

(051)

45.54.48

DOPO (soli) 80 giorni (84 per l'esattezza) si ricomincia! Archiviato il 24 ottobre 1976 il mondiale « giallo che più giallo non si può », si ricomincia il 7 gennaio in Argentina, con le prove del G.P. di domenica 9. Le polemiche trascinate a Parigi fin alla vigilia di Natale, hanno partorito il topolino del compromesso. In realtà il Presidente della CSI Ugeux non ha voluto strvincere. E' andato perfino a Maranello all'incontro di « pace » con Ferrari (la lite peraltro era unilaterale) tanto perché il Drake potesse dire che, col suo richiamo-vincolo agli accordi di Bruxelles, è stata sbloccata la posizione della F.O.C.A.

Certo che Ferrari aveva sempre rivendicato questo suo « rispetto » ad accordi rimasti in sospeso di firma da mesi, ma è altrettanto vero che fino all'arrivo di Ugeux non aveva voluto nemmeno ammettere che il « Presidente FOCA » Ecclestone l'avesse, al minimo, « non correttamente informato » sulla verità del contrasto (con i centomila dollari in più di richiesta, ridottisi ora a 15 mila).

Lo squallore di tutta la vicenda induce a sorvolare, ma è importante che la CSI abbia ripreso in mano le redini della situazione, anche in vista di quelli che saranno i mutamenti regolamentari. Bisogna finirli con i costruttori che fanno i padroni, i giudici, gli artefici, i regolamentatori, i protagonisti, gli ufficiali di gara, di una organizzazione sportiva nella quale hanno solo un compito: costruire delle buone macchine da corsa per vincere! Lo strapotere assunto si sarebbe tramutato — se continuava il malvezzo — in una condanna del valore umano e morale dello sport auto, trasformato solo in una macchina spremisoldi agli appassionati e agli sponsors!

Ed è stata questa la forza di Ugeux. Vincere senza strvincere, con buona pace di tutti i suoi detrattori anche di casa nostra. Egli ha saputo far venire i topi allo scoperto e poi, usando bene il flauto, li ha messi sulla strada dell'ordinato ridimensionamento. L'aut-aut non poteva avere altro esito anche perché Ecclestone e C. sapevano bene di star tentando — al poker con il WCR — un rilancio all'oscuro. Avevano solo una coppia all'asso quando ci voleva il poker. Gli altri assi erano nelle mani degli sponsors, specialmente di quello che paga lautamente proprio il minipadrino e che gli deve aver ricordato la clausola chiave del loro contratto: io ti sponsorizzo se partecipi a campionati FIA, altrimenti il contratto non vale. E poiché la FIA aveva minacciato di togliere la validità di campionato del mondo alla F.1, se la FOCA non scendeva dal suo piedistallo di minaccia di un campionato alternativo, era facile capire come sarebbe finita!

Non ha voluto strvincere nemmeno Ugeux, quando non si è irrigidito (e non ha fatto irrigidire l'A.C.A.) sulla data del GP d'Argentina. Ha fatto rischiare questa organizzazione-lampo del 9 gennaio, per evitare almeno a Ecclestone la beffa di una spesa in più col rinvio al 6 febbraio, poiché la FOCA avrebbe dovuto pagare i danni alla compagnia aerea con la quale erano già state concordate cifre e date nei trasporti di uomini e macchine.

il GIRO di boa (F.1) in 80 giorni

9
gennaio
1977



Autodromo
Municipale di
Buenos Aires

G.P. Argentina

● circuito n. 15, di metri 5.968 - 53 giri pari a km. 316,314

● prove ufficiali venerdì 7 e sabato 8 gennaio, dalle 15 alle 18,30 in due turni divisi da un'ora ogni giorno (ore 19 - 22,30 italiane)

● partenza G.P.: ore 17,30 di domenica 9 gennaio (ore 21,30 italiane)

(da pag. 37, i piloti e le macchine al via)

Così l'ultima volta (nel 1975)

IN 23 AL VIA

IN 14 ALL'ARRIVO

Carlos Pace Brabham-Mart. BT44 1'49''64	Jean Pierre Jarier UOP Shadow DN 5 1'49''21
Niki Lauda Ferrari 312 B3 1'49''96	Carlos Reutemann Brabh. Martini BT44 1'49''80
James Hunt Hesketh Ford 308 1'50''26	Emerson Fittipaldi McLaren Tex. Marl. b. 1'50''02
Patrick Depailler Tyrrell Ford 007 1'50''80	Clay Regazzoni Ferrari 312 B3 1'50''71
Mario Andretti Vel Parnelli Ford 1'51''06	Jody Scheckter Tyrrell Ford 007 1'50''82
Vittorio Brambilla March Beta 741 1'51''77	Ronnie Peterson JPS Ford 72 1'51''44
Tom Pryce UOP Shadow DN 3 1'51''92	Jochen Mass McLaren Tex. Marl. b. 1'51''82
Mark Donohue Penske Ford PC1 1'52''36	John Watson Surtees Ford TS16B 1'52''13
Jacky Ickx JPS Ford 72 1'52''90	Jacques Laffite Williams Ford 1'52''88
Arturo Merzario Williams Ford 1'53''43	Rolf Stommelen Lola Ford T370 1'53''12
Mike Wilds Stanley BRM P201 1'54''48	Graham Hill Lola Ford T370 1'54''00
	Wilson Fittipaldi Fittipaldi Copersucar 2'00''22

1. Emerson Fittipaldi (McLaren Texaco Marlboro) che compie i 53 giri del circuito, pari a km 316,314 in 1.38'26''29 alla media di 190,851 kmh; 2. Hunt (Hesketh Ford 308) 1.39'32''20; 3. Reutemann (Martini Brabham BT44) 1.39'43''; 4. Regazzoni (Ferrari 312 B3) 1.40'02''08; 5. Depailler (Tyrrell Ford 007) 1.40'20'' e 54; 6. Lauda (Ferrari 312 B3) 1.40'45'' e 94; 7. Donohue (Penske PC 1) a 1 giro; 8. Ickx (JPS Ford 72) a 1 giro; 9. Brambilla (March Beta 741) a 1 giro; 10. Hill (Lola Ford T370) a 1 giro; 11. Scheckter (Tyrrell Ford 007) a 1 giro; 12. Pryce (UOP Shadow DN 3) a 2 giri; 13. Stommelen (Lola Ford T370) a 2 giri; 14. Mass (McLaren Texaco Marlboro) a 3 giri.

I NUOVI PRIMATI

● Sul giro: James Hunt in 1'50''91 alla media di 193,720 kmh. **Primato precedente:** Clay Regazzoni 1'52''10 media 191,664 kmh.

● Sulla distanza: Emerson Fittipaldi alla media di 190,851 kmh. Il **primato precedente** apparteneva a Denis Hulme che vinse nel 1974 alla media di 187,847 kmh.

Dubbia la TV, appuntamento
a TELESPIRINT e alle Radio-libere

Così quando Hunt non ha ancora finito di festeggiare il suo titolo '76, si va a ricominciare una sfida che quest'anno, con i suoi diciassette capitoli, si annuncia altrettanto suspense, se non di più o almeno di come appariva di quella passata. Uomini e macchine (nuove) sono ancora in rodaggio; praticamente si va alle prime gare con i mezzi tecnici di ieri. Quelli che li hanno già nuovi non li hanno collaudati; quelli che avevano mostrato delle defailances finali non sembrano ancora averle curate.

La Ferrari in particolare, che co-va grandi rivincite, sia da parte dei suoi tecnici, sia da parte dei due piloti che schiera con ambizioni esattamente opposte, è quella che gioca subito più grosso. In prova a Fiorano ha esaltato Reutemann a un nuovo record di mezzo secondo e passa inferiore a quello mai stabilito da Lauda e Clay negli ultimi due anni ruggenti. Ma è una prodezza che forse ha allarmato più Niki dei rivali, se al Castellet la T.2 (di nuovo a parità di gomme) è stata lasciata abbondantemente lontana dai rivali in test parallelo, addirittura con quella Tyrrell migliorata e la Brabham, a motore Alfa alleggerito, viste svettare prepotenti.

E' la prima verifica-suspence del mondiale che va a cominciare, anche se questa temporada avrà valore appena psicologico. Le grandi manovre tecniche si sono appena avviate. Perciò non vale troppo indugiare in oroscopi. Ci pensano fin troppo certi protagonisti, come Lauda, per esempio, che fin scontroso quando mostrava di andare forte sul serio, ora è diventato molto guascone nella sua strafottenza, se fa promettere al fido Montezemolo in tivvù (bontà sua) «... vienimi a prendere al ritorno a fine gennaio, almeno una delle due corse l'avrò vinta io... ». Hunt gli aveva già fatto eco: « Voglio vincere ancora io il mondiale... ». Sembrano diventati tutti dei bla-bla-bla questi supermen del rischio anni 70. Sentiti mai Fangio, Nuvolari, Stewart, Ascari, Clark, Fittipaldi, « sparare » così? Forse anche questo fa parte della nouvelle vague del coraggio-della-paura: convincere gli altri subito, magari per... convincere se stessi.

Meno male che noi, in quanto a piloteria nazionale, possiamo e dobbiamo essere più modesti. Per il momento solo Brambilla e Zorzi sono riusciti a salire sul tram-desiderio della F.1. Solo con la serena volontà di ben figurare. Per altri non c'è posto. Nemmeno per quell'Arturo Merzario che pur è stato il campione del mondo morale nella F.1 '76.

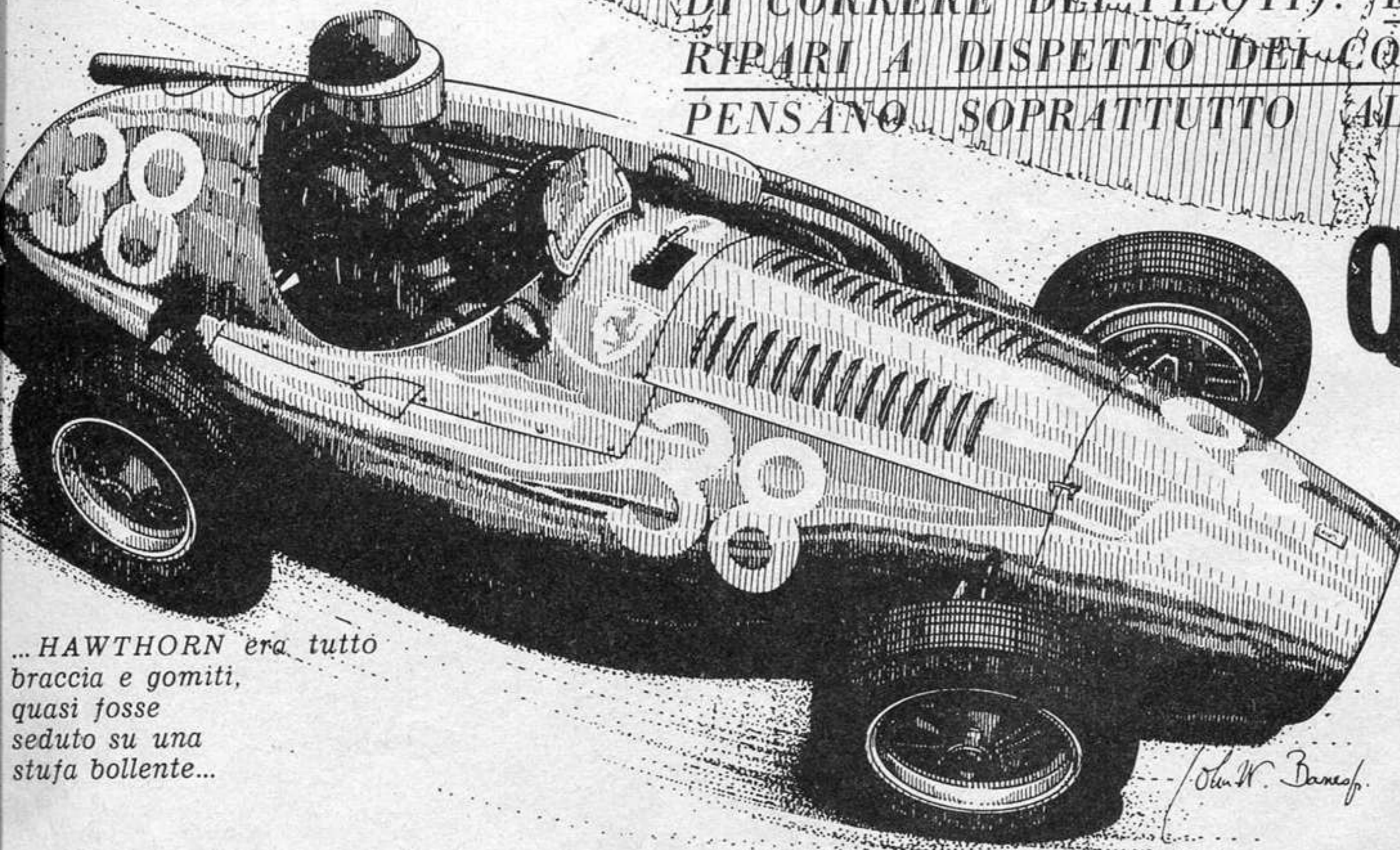
Guarda il caso: né lui (bacino a parte), né Ertl, Lunger e Edwards, come dire i quattro eroi del coraggio vero (nell'altruismo) al Nurburgring, non figurano nel primo elenco di iscritti a un GP '77. Coincidenza solo casuale? O forse troppi colleghi (e tutti i patròn assemblatori) temevano di arrossire troppo trovandoseli ancora nei boxes? La cattiva coscienza può fare di questi scherzi...!

Marcello Sabbatini

● Ricomincia l'altalena del mondiale di Formula 1 e per i telespettatori sportivi si ripropongono i soliti dubbi circa la possibilità di vedere o meno i vari Gran Premi per mezzo delle « dirette » televisive. Buone speranze comunque anche per il primo appuntamento dell'Argentina che dovrebbe essere ripreso integralmente dalla televisione locale a beneficio anche dell'Eurovisione europea che ha già inviato la richiesta per avere la « diretta » dell'avvenimento. Forse nell'ultima parte di AUTOSPRINT saremo in grado di darvi la conferma definitiva. In ogni modo per i nostri lettori, garantiamo sin da ora notizie in diretta ai telefoni di TELESPIRINT sia dopo le prove che per la gara a partire dalle ore 21,30 del 9 gennaio. Le stesse notizie saranno diffuse in diretta dalle Radio Libere che collaborano sempre con AUTOSPRINT aggiorneranno ogni quarto d'ora la si-

tuazione della corsa. Vi ricordiamo le lunghezze d'onda (in modulazione di frequenza) di queste Radio più efficienti del nostro pool: Radio Asti TV 100,5 MHz - Teleradio Bologna 105 MHz - Radio TVL Livorno 102 e 103 MHz - Radio Prato 103,5 MHz - Radio Gemini One Torino 101 MHz - Radio Milano Shadow 90 MHz - Radio Tele Palermo 104 MHz - Radio Spezia International 101,5 MHz - CBC Radio Casteggio 104 MHz - Radio Parma International 102 e 104 MHz - Modena Radio City 100,7 MHz - Radio Firenze One 101 MHz - Radio Antenna Musica Roma 102 MHz - Radio Rimini 102 MHz - Radio Centro Brianza 100,4 MHz - Radio Cosmo Alessandria 101 MHz - Bari Canale 100 MHz - Radio Monte Maddalena Brescia 98 MHz - Radio Montecchio 101,6 MHz.

IL PROGRESSO (?!) TECNICO OLTRE... L'INSICUREZZA (CERTAMENTE AL FUOCO) DELLE MONOPOSTO F. 1 MORTIFICA SEMPRE PIÙ LO SPETTACOLO (NELLA STESSA VOGLIA DI CORRERE DEL PILOTA): È TEMPO DI CORRERE AI RIPARI A DISPETTO DEI COSTRUTTORI (CHE ORMAI PENSANO SOPRATTUTTO AL LORO PORTAFOGLIO)



...HAWTHORN era tutto braccia e gomiti, quasi fosse seduto su una stufa bollente...

Quando negli abitacoli non c'erano i fantasmi

COME è purtroppo sempre più abitudine nei moderni GP, tranne qualche caso raro nel '76, dovuto alla volontà di recupero di HUNT, le gare F. 1 — col compromesso tecnico e agonistico vigente — spesso diventano più una processione che una lotta vera, un confronto all'ultimo... colpo d'acceleratore. Chi era presente qualche mese fa a Long Beach, al GP USA West, ha avuto persino occasione di fare un paragone clamoroso. Il giorno prima una esibizione (così era annunciata) è diventata una vera corsa, che faceva bollire il sangue a tutti coloro che vi hanno assistito, per non parlare di coloro che vi hanno preso parte.

Questa « processione dimostrativa » era delle cosiddette macchine d'epoca da GP: nei dieci giri che furono concessi loro, hanno dimostrato con magnifica chiarezza proprio ciò che manca alle moderne corse di GP, il vero spettacolo, cioè l'elemento umano.

Negli ambienti automobilistici britannici quel parallelismo causò un bel po' di agitazione! Indusse Peter Windsor di AUTOCAR a scrivere uno splendido pezzo su Stirling Moss, accompagnato da alcuni superbi fotocolor di quelle macchine e dei piloti in azione con grande abilità.

Abilità. Questa è una parola che ormai si avverte raramente nelle corse automobilistiche di questi tempi. Chi ha conosciuto la simpatia di Farina, Fangio, Moss, Ascari al loro culmine, non attribuirà mai abilità a Lauda o Hunt. Può entrarci un naturale pregiudizio, però non dimentichiamoci che c'è una componente essenziale: nelle macchine di oggi non si vede il pilota pilotare! Ed è così che rimane anche inavvertita molta della sua abilità.

Per questo deve essere incolpato Colin Chapman, perché è stato lui che ha per primo nascosto i piloti nelle macchine. Non lo ha fatto perché non poteva sopportare la loro vista. E non si trattava neanche di un colpo di genialità che aveva a che fare con la riduzione della parte frontale, come è stato sostenuto. No! Era semplicemente perché aveva spesso difficoltà di tirar giù dal letto degli individui sonnolenti come Jimmy Clark e Trevor Taylor, e così ha creato una macchina — la Lotus 25 — che permetteva loro di... lavorare coricati! Ecco, amici, come è nata una grande macchina da corsa e da allora Chapman viene acclamato come genio!...

Ma, scherzi a parte, dal punto di vista del pubblico la posizione sdraiata del pilota è diventata la maledizione della macchina da corsa a motore centrale. Per il costruttore questo ha significato una zona frontale più piccola e il dover distribuire il carburante attorno al pilota. Il fuoco è sempre stato un grosso rischio per le corse, però con l'avvento della macchina a motore centrale, è diventato perfino il maggiore. I piloti si sono trovati seduti in una vasca di carburante. Delle volte — per il cinismo di certi costruttori — avevano anche un serbatoio sopra le loro ginocchia! E' la ricerca continua di una zona frontale più piccola che ha portato a farli scivolare sempre più giù nell'abitacolo, un abitacolo diventato sempre più stretto e più difficile da salire e scendere. (Senza che ciò peraltro abbia spinto alcuno dei fantasiosi progettisti ad una alternativa di sicurezza!...).

Nello stesso tempo c'è stato un grande miglioramento nella progettazione e nella costruzione dei caschi, culmi-

Mentre il mondiale F. 1 si appresta a riscrivere il primo nuovo capitolo della sua ventottesima edizione ufficiale, vi proponiamo questo articolo di un collaboratore inglese, CHRIS NIXON. E' una meditazione persino accorata non tanto di un giornalista, quanto di un vero innamorato di corse d'auto. Come tale, antepone la componente umana a quella tecnica e tecnologica che, con gli ultimi anni, ha sempre più svilito i contenuti e il significato vero di questo sport, snaturandolo persino all'estremo del vilipendio del suo intrinseco e fondamentale contenuto di coraggio (vero) nel rischio che si identifica nel « seguir virtude e conoscenza » di Ulisse. Questo articolo, più che un tuffo nella nostalgia di glorie ruggenti, è una proposta al vero recupero umano di questo sport meraviglioso e crudele, mitridatizzato fin troppo adesso da cosiddetti costruttori, sempre meno appassionati ma sempre più operatori del rischio (altrui) e sempre meno di quello del (loro) portafoglio.

nati nel tipo integrale che si conosce oggi. Questo tipo, che copre tutto, è stato creato non tanto per proteggere il viso del pilota in un incidente, ma piuttosto per offrirgli un sistema di sicurezza per il fuoco, quando la mancanza di ossigeno è la vera ragione della morte. Così i caschi moderni hanno incorporato il sistema di fornitura di ossigeno che dà la possibilità al pilota di sopravvivere per i secondi iniziali.

Poiché le cose stanno così, si può difficilmente chiedere ai piloti di oggi di tornare ai caschi aperti, ma bisogna ammettere che, una volta diventato « de rigeur » il casco integrale, le corse automobilistiche hanno perso

la loro anima: quando non si riesce più a vedere gli occhi di una persona, non si riesce più a vedere la persona stessa! Vedere i « pattini a rotelle troppo cresciuti » di oggi correre attorno i loro circuiti Scalextric in « king-size » è come vedere una macchina pilotata da un altro.

Ancora meglio, il pubblico poteva effettivamente vedere guidare i piloti. Deve essere stato una grossa sorpresa per i giovani tifosi scoprire negli USA quelle vecchie vetture veramente pilotate da persone. « Ehi, babbo, questa macchina è passata con un uomo dentro! ». E il babbo (stava sorridendo): « Perché si diverte, figliolo ». « Vuoi dire che pilotare una macchina da corsa è divertente? Gesummaria. Non lo avrei mai saputo! ».

Vedendo le macchine di GP attuali, posso solo ringraziare la mia fortuna per aver visto molte corse, prima che i piloti sparissero e le lotte ruota a ruota non erano diventate un ricordo. E che ricordi!

Ricordate FARINA, il maestro degli stilisti che ha guidato come un dio la sua Alfa 159? Era seduto come se fosse a casa in poltrona, leggendo un libro. (Un buon libro naturalmente).

E FANGIO, che ha disputato il suo primo GP europeo quando aveva già 39 anni? Riuscite richiamare in mente la sua autorità imponente dietro il volante? Come si può dimenticarlo?

E MOSS, che tutti avrebbero voluto vedere correre a Long Beach anche con le F. 1 attuali? Che spettacolo avrebbe potuto essere! Moss era l'artista supremo, un autentico allievo della scuola Nuvolari-Farina, che ha portato la sua propria e unica abilità alle corse, una abilità, simile al glorioso atteggiamento del tipo « non dire mai morire » che non si vede più in questi tempi di « coraggio della paura ».

E HAWTHORN, che portava sempre una cravatta a farfalla, cosa che sembra incredibile adesso? Portava anche quasi sempre una visiera, così che quando, in alcune rare occasioni, portava gli occhiali, si doveva guardarlo due volte per stabilire chi fosse! Nell'abitacolo egli era quasi l'opposto alla guida liscia di Moss.

E COLLINS, il compagno « Mon Ami » di Mike? Ho sempre ritenuto che Collins fosse stato migliore di quanto egli mostrasse, perché a volte sembrava troppo libero di preoccupazioni nel suo atteggiamento verso le corse. Eppure, una volta nella macchina, il suo viso ha spesso assunto un aspetto di tranquilla arroganza. E quando questo accadeva era praticamente imbattibile.

E BROOKS, con la meravigliosa abilità di correre assurdamente veloce con una facilità disinvolta, che era tanto ingannevole quanto piacevole da osservare?

E GONZALES? All'inizio egli era veramente una visione fantastica. Un toro delle Pampas in cerca di un negozio di porcellana cinese. Sembrava sviluppare più potenza nell'abitacolo di un motore Ferrari e BRM sotto il cofano. E sembrava scagliare fisicamente la sua macchina lungo la pista.

E ASCARI, un genio leggermente corpulento in una camicia aperta? Alcuni lo hanno ritenuto più grande addirittura di Fangio.

E GRAHAM HILL? Quando guidava aveva un viso che era alla pari dello stesso Old Stone Face (vecchia



faccia di pietra), Buster Keaton. A Graham non è stato regalato niente, ha semplicemente proseguito con il suo lavoro con una determinazione di ferro.

E CLARK? In notevole contrasto con il suo avversario maggiore, Hill, il volto di Jimmy era un genere di contatore dei giri: più forte spingeva, più facce faceva.

E BRABHAM? Era curvo sul volante come un uomo che sta cercando di allacciare i laccetti delle scarpe senza piegare le ginocchia! Black Jack non ha mai completamente perso il suo stile di guida da pista di terra. Forse non è stato il più pulito nella guida, ma perbacco, era bello da vedere!

D'accordo, sto nuotando nella nostalgia. Ma, ditemi, qualcuno mi dica, per piacere — come corre Regazzoni? Che aspetto ha Hunt quando è inseguito? O come Fittipaldi sta combattendo quando è sotto pressione? Pace, quante volte fa una smorfia? Come lotta Pryce? Nilsson (Gunnar) celebra Nilsson (Harry) quando è seduto nella vasca (Lotùs)? Non potete dirmelo, vero? Perché non li avete mai effettivamente visti al lavoro!

La triste verità è che, negli ultimi anni, le corse di GP stanno dando costantemente al pubblico sempre meno valore per maggior costo di denaro. Non soltanto i piloti sono stati tolti dalla vista, ma i circuiti vengono costantemente alterati, perché i piloti e costruttori li considerano « troppo veloci ». (E pretendono da essi la sicurezza che non vogliono dare alle loro macchine n.d.r.). Che stupidaggini! Come può un circuito essere troppo veloce, per l'amor del cielo? Sono le vetture che sono troppo veloci e i costruttori dovrebbero ricordarsi che è il pubblico, alla fin fine, che paga le loro fatture. E perciò dovrebbero produrre macchine che danno al pubblico il meglio su ogni circuito.

Il GP d'Italia a Monza era un sogno degli spettatori, una delle più grandi corse della stagione, dove le macchine sfruttavano la scia dell'altra come matti. Però i big hanno deciso che fosse troppo veloce (il circuito, naturalmente, non le macchine) e hanno chiesto l'inserimento delle chicanes. Di conseguenza da allora non c'è più stata vera corsa a Monza e le chicanes sul rettilineo dei box hanno mandato un bel numero di vetture fuori pista, fortunatamente senza ferite per i piloti. (Fino adesso...).

Per anni la Woodcote Corner a Silverstone è stata una delle scene più spettacolari delle corse automobilistiche. Ma, come Monza, è diventata « troppo veloce ». Oggi un incidente lì, si sosteneva, potrebbe benissimo mandare una macchina nella tribuna sempre piena di gente. Perciò, invece di rendere più lente le macchine ma conservando lo spettacolo, si è fatta una chicane. E Silverstone è stata evirata. Adesso è semplicemente un'altra pista aeroportuale.

Il grande circuito di Spa-Francorchamps non ha visto un GP per cinque anni. E' « troppo veloce », perciò il circo va a Zolder, con i 400 metri di rettilineo e chicanes che si prendono in seconda. Una vera prova di bravura e dei nervi dei piloti! E il GP di Francia esita adesso tra il distruttivo Digione e il pulsante Paul Ricard, mentre c'è un grande circuito da corsa a Reims che non è usato dal 1966...

No, non sono i circuiti che sono sbagliati, sono le macchine, che stanno diventando troppo veloci per far del bene a qualcuno. Ogni velocità che aumenta, il centesimo di secondo guadagnato per giro ogni anno, non è tutto e dove finisce tutto delle corse. In termini di velocità, le corse di motociclette si sono praticamente trovate in una fase di stasi per anni, però non ha importanza per nessuno. Migliaia di spettatori si riuniscono a ogni meeting di gara, perché sanno che « vedranno correre ». I motociclisti non sono nascosti nella carrozzeria! La gente preferisce di gran lunga vedere un pilota guidare una macchina in una curva a 100 all'ora, piuttosto che vedere una macchina che passa a 150, che quasi non la si vede come se fosse su rotaie.

Un altro risultato della mania dell'anti velocità è che il pubblico viene sempre più spostato indietro, più lontano dalla pista. Più vanno veloci la macchine, più bisogna allontanare il pubblico dalla pista. E ciò per un possibile incidente. Se volete fare dei soldi in una corsa in questi giorni, non vendete gelati, noleggiate piuttosto binocoli del tipo di teatro a buon mercato. Farete una fortuna!

Moss ha fatto alcune osservazioni molto pertinenti su questo argomento dopo la sua corsa a Long Beach. « ...Mi sembrava di trovarmi su una strada, ma avevo l'impressione come non ci fosse nessuno attorno a me. Ero abituato a correre su una pista veloce, piena di gente. A Long Beach tutti sono stati tenuti indietro »... « Per me, vedi, le corse moderne impediscono di manifestarsi al pubblico... E' molto come per un mago, quando questo si trova troppo lontano dal pubblico, nel fondo del palcoscenico, non si riesce veramente a credere a ciò che sta facendo ». Ben detto!

I maghi delle corse di GP sono troppo distanti, sul fondo del palcoscenico e spetta ai proprietari dei circuiti rimettere a posto questa cascata. Dovrebbero mettersi insieme con la FIA e dire ai costruttori che le macchine da corsa dovranno fornire un più alto valore per il pubblico. Proprio adesso sarebbe nell'interesse di tutti di rendere le vetture più lente, prima che la situazione sfugga del tutto di mano.

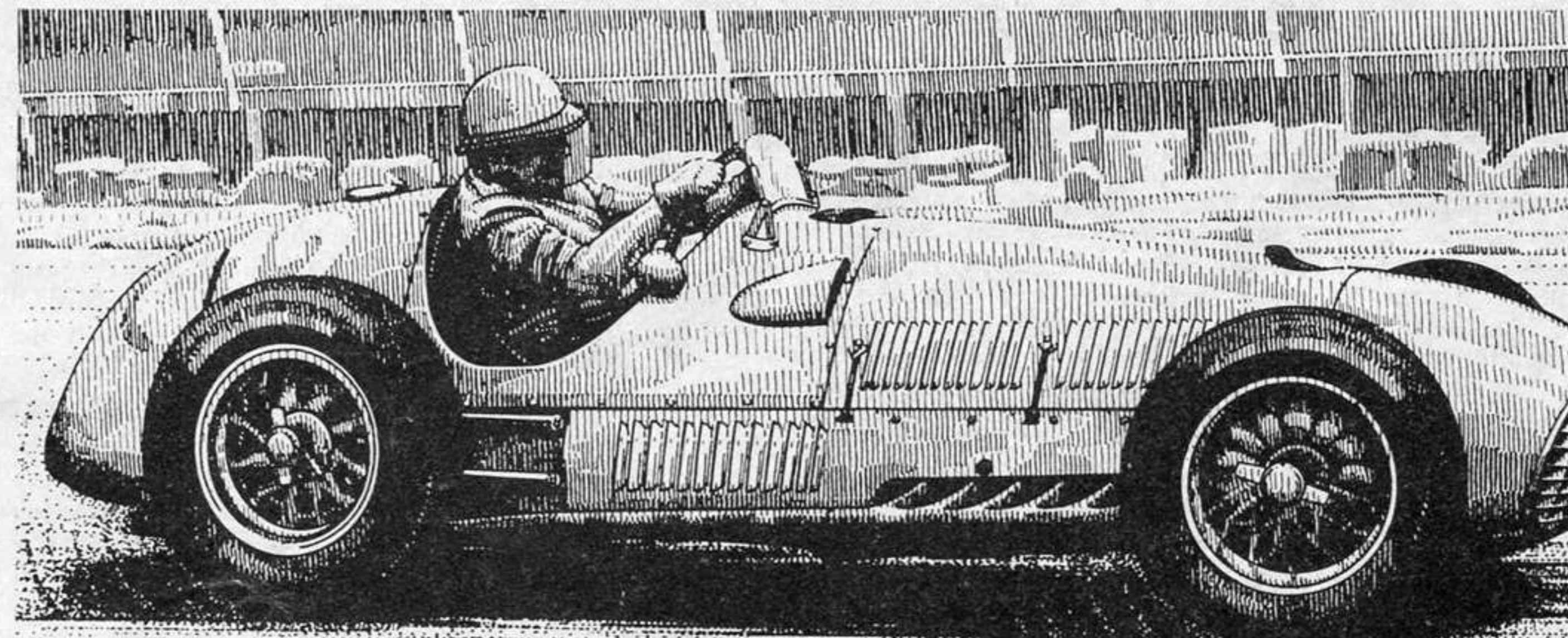
Già adesso, quando non si hanno circa 530 CV effettivi dietro nella macchina, non si ha alcuna possibilità. E ci sono ancora cinque anni da fare per la formula tre litri! Se il sistema di turbocompressori prende piede, si

può scommettere che tra un anno circa ci vorranno 600 CV. Questo significa velocità sempre maggiori (ma chi la usa poi sul serio quella potenza?), e sempre meno spettacolo. Ma le corse automobilistiche sono tutto (posso osare dirlo?) nel correre, nella competizione! Il pubblico vuole vedere CORRERE le macchine da corsa, e non ronzare monotonamente attorno alla pista in una triste processione, per quanto possa essere veloce.

Per sentire l'opinione dei piloti della scena di GP ho parlato con Chris Amon. Chris è ben qualificato a fare dei commenti perché, è incredibile, ma egli ha iniziato la sua carriera di GP nel 1963, prima che i piloti venissero nascosti nell'abitacolo e prima che diventassero di moda pneumatici e pneumatici ogni misura. Ero interessato a scoprire che lui non pensa, neanche dal punto di vista del pilota, che le corse di GP siano altrettanto buone come lo erano una volta.

« Uno degli errori di questo momento è l'affermazione che le corse di F. 1 siano più competitive che mai, perché entro 2 o 3 secondi è compreso l'intero schieramento, invece dei 6 o 8 o più. Però ciò di cui la gente non si accorge è che molti circuiti hanno "perso" il 40-50% delle loro curve. Perciò i tempi sono destinati a essere più ravvicinati. La velocità sui rettilinei è più o meno uguale per tutti, perciò si perde o guadagna nelle curve. Però le macchine sono tanto veloci che la maggior parte di queste curve sono veloci!

« Un esempio: quando sono andato per la prima volta a Spa con la Lola 1500 facevo una velocità massima di circa 185 Km/h. A causa della curva sul rettilineo



... GONZALES sembrava fisicamente scagliare la macchina lungo la pista...

di Masta devo frenare a circa 120 metri e cambiare per la quarta. Ho pilotato lì per l'ultima volta una macchina di GP, una March, nel 1970. Nell'ultimo giro, nel tentativo di passare Rodriguez ho preso la curva effettivamente in pieno nella sua scia. Dovrò aver fatto i 230 e passa! C'è un pezzo di strada dove si poteva eventualmente passare qualcuno staccando più tardi, beh! non c'era più!... Il tempo e la distanza che uno ha per poter effettuare dei sorpassi è diminuito tantissimo. Un'altra cosa: se stai inseguendo qualcuno da molto vicino in una curva di media velocità, si perde l'intero effetto degli alettoni per i turbini d'aria ».

— Ti piacerebbe se venissero messi al bando alettoni e pneumatici pieni?

« In un certo senso sì. Ma questo non è veramente la risposta. Si deve semplicemente essere più veloci sul rettilineo, il che rende addirittura più importante la protezione del pilota e del pubblico in caso di un incidente. Prendi il mio incidente a Zolder. Stavo andando solo a circa 150 all'ora, però la ruota che si è staccata dalla mia Ensign è andata a finire ad oltre 300 metri dalla macchina! ».

Questo immenso missile sciolto avrebbe potuto causare un terribile danno, naturalmente, però è nella loro ... funzione che ruote e gomme rechino danno alle corse. Prima di tutto, come ha detto Chris, permettono alla vettura di tenere in strada tanto bene che molte curve praticamente spariscono. Con il risultato che i piloti sostengono che i circuiti sono troppo veloci e troppo pericolosi e chiedono che vengano inserite delle chicanes. In questo modo i circuiti vengono rovinati. In secondo luogo, le macchine sono tanto larghe adesso che effettuare dei sorpassi è diventato quasi impossibile tra i piloti più veloci. Il GP d'Olanda di due anni fa è stato un esempio calzante. Hunt ha preso il comando da Lauda e così è rimasta la situazione fino alla fine. Entrambi gli uomini hanno senza dubbio dato il loro massimo, ma hanno per forza fatto una processione e non una corsa, perché non c'era modo per Lauda di passare Hunt, a meno che questi non facesse uno sbaglio.

Poiché non ci si potrà cambiare la capacità del motore in una notte (sebbene certamente la FIA deve porre fine a questa formula attuale tra alcuni anni a venire), dobbiamo cercare dei mezzi per ridurre le prestazioni delle vetture in un modo che renderà più competitive le corse e che permetterà ai circuiti di distruggere le loro varianti. Se il turbocompressore prende pie-

de in larga misura, allora la FIA sarà in grado di far montare valvole di limitazione della pressione, come si fa in America. Ma questo è ancora un po' lontano.

Più peso significa meno velocità, perciò dovremmo prendere in considerazione e aumentare il peso minimo delle vetture, mediante l'impiego di metalli più pesanti e una miglior protezione per i piloti (vedi anche serbatoi di sicurezza). E c'è la possibilità di accrescere la zona frontale...

A prima vista sembrerebbe trovarsi di fronte a un paradosso. Ma supponendo di ridurre la larghezza delle gomme posteriori, conservando il diametro minimo e se imponessimo che le gomme anteriori abbiano lo stesso diametro di quelle posteriori? Questo aumenterebbe in modo efficace la parte frontale, la più importante, perché è quella che affronta per prima l'aria (Tyrrell e Gardner, in particolare, ameranno questa idea!...).

La parte frontale potrebbe essere aumentata ulteriormente alzando la posizione del pilota, il che si potrebbe fare permettendo che lo schienale del sedile sia inclinato per un massimo, diciamo di 20° dalla verticale. Allo stesso tempo dovremmo togliere l'alto parabrezza avvolgente, riducendolo ad un piccolo ma efficiente deflettore dell'aria attorno al cruscotto degli strumenti. Questo non solo ridurrebbe l'effetto aerodinamico (così le macchine perderebbero poche centinaia di giri al massimo) ma il pilota farebbe molto meno fatica a scendere (e, più importante, potrebbe essere tirato fuori prima) in caso di emergenza. Sarebbe anche di grosso beneficio per gli spettatori (vi ricordate di loro, signo-

ri?), perché senza « muro » sopra la scocca a mono scocca, potrebbero vedere i loro idoli come si guadagnano le cifre notevolissime che chiedono adesso.

Il che ci porta alle spese che comportano questi tipi di cambiamenti che sto proponendo. I costruttori sosterranno senza dubbio che, eliminare il parabrezza avvolgente, senza parlare di tutto il resto, costerebbe somme astronomiche. I costruttori, come chiunque altro, amano incassare i soldi e odiano spenderli. Ma qualcuno mi può indicare un costruttore che abbia offerto di rimborsare le spese a un organizzatore di corse per tutti i cambiamenti organizzativi e agli impianti che gli sono stati chiesti negli ultimi anni? A Silverstone, Nurburgring o Monza si è ricevuto dei grossi assegni (o anche solo piccoli) dai costruttori? Non pensiamo proprio...

E' ora davvero che i proprietari di circuiti (sempre più anche organizzatori) spieghino decisamente ai costruttori che la loro prima considerazione deve essere rivolta agli spettatori. Cambiare le macchine nella direttiva che ho suggerito condurrebbe su una lunga strada verso una nuova introduzione dello spettacolo nelle corse di GP. Si vedrebbero effettivamente i piloti come guidano e loro potrebbero perfino trovarsi a sorpassarsi a vicenda e, chissà, potrebbero anche divertirsi!

Chris Amon, certamente trova che le corse di GP di oggi sono molto meno remuneranti per l'agonismo rispetto a una volta. Il fattore che fa vincere una corsa è adesso in misura molto maggiore la macchina che non il pilota. Anche se questo equivoco fa comodo a chi dispone del mezzo migliore.

« Non c'è dubbio che è molto più facile per un novellino adesso essere ragionevolmente competitivo. Allo stesso tempo, una volta un pilota come Moss poteva essere competitivo in una macchina discreta, adesso non potrebbe vincere corse a meno che non avesse una macchina buona. So questo dalla mia diretta esperienza. Dieci anni fa si poteva ancora vincere con meno macchina, oggi la vettura deve essere a posto o non si ha speranza ».

Ed io sostengo che neanche le corse di GP hanno speranza, a meno che non si faccia qualcosa di drastico e presto. Già adesso si possono vedere corse migliori nelle stock-car e queste non costano una fortuna per entrarci. E' lo spettatore che paga le corse, col biglietto d'ingresso, ed egli merita molto di più di quanto sta ottenendo dalla « Serie A » di questo sport.

Chris Nixon

DIETRO LE QUINTE DELLA SHADOW - AMBROSIO

Cinque anni di fiducia a ZORZI



Fotografati nella sede della Shadow i protagonisti del recente accordo italo-inglese che garantirà a Zorzi un sereno futuro in Formula 1. Da sinistra Franco Ambrosio, il pilota trentino, Oliver, manager Shadow, e Achilli

MILANO - Tra il calcio e la Formula 1, tra Gianni Rivera e Renzo Zorzi il passo non deve essere poi così lungo se Franco Ambrosio, noto finanziere partenopeo dal passato piuttosto burrascoso, dopo le delusioni avute dalla sua avventura con il Milan, ha pensato bene di coinvolgere il suo nome (e i suoi capitali) nel mondo delle corse.

« Il mondo dell'auto è in netta ripresa e penso sia giusto aiutare chi dimostra coraggio e iniziativa ». Questa è la spiegazione del suo ingresso nella F.1 che Ambrosio stesso ha dato in apertura della conferenza, iniziata con un'ora e mezza di ritardo poiché era stato trattenuto in tribunale. Ma per un uomo d'affari abituato ad avere un utile da ogni operazione (e abituato a muoversi solo quando è ben delineata la possibilità di raggiungere quell'utile) è parsa una motivazione un poco debole, un po' troppo legata a valori morali lontani dal mondo degli affari.

Ambrosio stesso ha però soggiunto che portare il suo nome su di una Formula 1 può aiutarlo a creare un'immagine prestigiosa ed internazionale del suo « gruppo » e questa ci è sembrata una motivazione già più calzante al personaggio che ha poi chiuso dichiarando che la sua presenza in Formula 1 può essere il primo passo di una iniziativa commerciale e che i programmi sono aperti a nuovi sviluppi, come tutte le attività che devono dare degli utili.

In che cosa consista la nuova iniziativa commerciale e quali possano essere gli ulteriori sviluppi però non è dato sapere anche se l'ingresso di Ambrosio nella Formula 1, a prescindere dalle motivazioni « esistenzialistiche » date in apertura, ci è parso assumere i lineamenti di un vero e proprio investimento commerciale.

Sta di fatto che Renzo Zorzi, dopo quasi un anno di silenzio, torna alla ribalta mondiale con un accordo che gli permetterà di partecipare a tutte le prove del Campionato del Mondo di Formula 1 al volante di una Shadow ufficiale. Renzo evidentemente non sta più nella pelle, si è sbronzato letteralmente con questo nettare che dal nome dello sponsor permette il facile calambour mitologico con la bevanda degli dei, e non vede l'ora di cominciare. Ma ragazzo realista e con i piedi ben piantati per terra, ha tenuto a sottolineare che per le prime corse punterà soprattutto a finire e a ritrovare l'allenamento anche se, tutto sommato, non ritiene di risentire in modo particolare di un anno di assenza dai Gran Premi se non dal punto della resistenza fisica.

« Ho provato la vettura solo un pomeriggio, a Silverstone, e per di più sul bagnato. Mi sono comunque trovato molto bene e sono facilmente sceso sotto il tempo che Jack Oliver (che ha assunto mansioni manageriali nel team) mi aveva posto come limite. Adesso non c'è più tempo per provare e dovrò quindi affrontare a freddo le prove ufficiali in Argentina. Farò tutto il mondiale e anche le due corse non di campionato che si svolgono in Gran Bretagna. La prima guida sulla carta sarà Tom Pryce e sarà pertanto lui ad adottare per primo i motori Cosworth alleggeriti in lega al magnesio che in un secondo tempo avrò anch'io. Le prime due gare (Argentina e Brasile) le farò con la vecchia DN5 e poi avrò a disposizione la più recente DN8. La squadra ha già approntato la realizzazione di una macchina completamente nuova che però verrà pronta verso fine stagione ».

Altro importante personaggio dell'operazione è uno dei fratelli Achilli, titolari della Achilli Motors, nota

azienda di vendita di numerose vetture di prestigio. Il commerciante milanese da sempre ha seguito con simpatia l'attività di Zorzi, in più di una occasione lo ha concretamente aiutato e si è dato molto da fare per convincere Ambrosio della bontà dell'affare. Anche la Achilli Motors fa comunque parte dell'accordo con la Shadow e le vetture porteranno anche la pubblicità dell'azienda milanese. Abbiamo detto « le vetture » in quanto l'accordo comprende anche la macchina di Tom Pryce dato che anche la monoposto di Zorzi porterà le scritte della Tabatip Cigarillos, sponsor con il quale la Shadow si era accordata in precedenza. Il contratto firmato dal binomio Ambrosio-Achilli con la Shadow avrà termine a fine stagione mentre il trentunenne finanziere ha tenuto a sottolineare che il suo impegno di presenza nell'automobilismo (ed un preciso contratto di sponsorizzazione a favore di Zorzi lo conferma) è programmato per ben cinque anni.

A Zorzi è quindi data la possibilità di lavorare in pace, di migliorare senza l'assillo del risultato immediato e la paura di perdere il posto. Una situazione promettente quindi, nella quale il pilota trentino-milanese (che come è noto è nato lo stesso giorno, mese e anno di Emerson Fittipaldi) è venuto a trovarsi al termine di una stagione spesa più nell'allacciare contatti e nella ricerca di uno sponsor che non in pista. In questo senso Renzo il suo Gran Premio lo ha già vinto. (Anche se forse sarebbe il caso che chiedesse a Rivera qualche elemento sulla validità di queste promesse a lunga scadenza del neo sponsor. n.d.r.)

Vittorio Gargiulo

SURTEES VORREBBE ANCHE MERZARIO

fondi anche per la seconda macchina, quella appunto per Merzario. Contatti precisi ci sono stati tra Surtees, Merzario e Palazzoli, ed è stato interpellato anche Vittorio Brambilla, che si sarebbe dichiarato disponibile ad avere Arturo Merzario come compagno di colori. In realtà però Brambilla tramite lo sponsor Ciceri (Beta) ha fatto pressioni per non avere Arturo nel suo team F.1. Perciò, almeno per le prime prove, Surtees schiererà BINDER.

Altre novità nel settore della F.1 vengono sempre dall'Inghilterra. A Towcester, dove ha sede il team HESKETH è stata ultimata la prima monoscocca disegnata dall'ing. Harwey (non Postlethwaite ovviamente). La prima macchina sarà per HAROLD ERTL, che ha una serie di piccoli sponsor che gli hanno comunque già garantito la stagione completa con questa macchina, che però non sarà pronta prima di febbraio. Nelle gare d'inizio stagione il baffuto pilota austriaco potrà disputarle con la vecchia Hesketh dopo che sarà stata risistemata (è stata danneggiata dal pilota giornalista Paul Frere durante recenti prove al Ricard). Per la seconda macchina di questo team, sempre completamente nuova edizione '77, Ertl ha fatto il nome di RUPERT KEEGAN, il giovane vincitore del BP F. 3.

Detto di Zorzi, che correrà con la SHADOW a fianco di Pryce, si fa ancora un nome per la macchina di Southampton: si parla di quel HANS JOACKIM STUCK che doveva far parte del team ATS PENSKE, per il quale ora si fa avanti ROLF STOMMELEN.

Niente di nuovo in casa MARCH, dove tutti aspettano con una certa curiosità mista ad ironia, le prove della sei ruote, che dovrebbe essere portata in pista da Ribeiro. In Inghilterra circola questa « barzelletta »: i maligni dicono che il progettista Robin Herd è stato un poco avventato nella applicazione dei due cambi nel

retrotreno e non si è accorto che essendo montati uno inverso all'altro le due coppie di ruote circolano in senso contrario e la monoposto novità... rimane completamente ferma!

La conferma che le voci maligne non erano poi tanto lontane dalla realtà è venuta immediatamente. Pochi intimi hanno visto la March 6 ruote girare a Silverstone, con al volante Howden Ganley, proprio per la ragione che la nuova vettura è appena partita, ha fatto mezzo giro, ed ha rotto naturalmente il cambio.

LA PATATA BOLLENTE DELLA SICUREZZA AL PRESIDENTE CSAI

ROGANO farà saltare Montecarlo?

Una bella « gatta da pelare » si è preso in questi giorni l'ing. Alberto Rogano, vice presidente della CSI e presidente della CSAI, che è stato nominato responsabile della Commissione Circuiti e Sicurezza e dovrà esaminare tutti gli impianti, perma-

nenti e non, sui quali si svolgeranno le gare titolate 1977. Per questo compito Rogano si servirà di Basil Tye, l'esperto inglese che già la scorsa stagione aveva visionato la maggior parte di questi autodromi e assieme a lui, e a una commissione di piloti e costruttori, imporrà le misure di sicurezza che saranno volta per volta necessarie.

Ma non si fermerà qui l'impegno della commissione, che dovrà risolvere altri problemi « scottanti », è il caso di ricordarlo, come quello del fuoco e quindi dei serbatoi di sicurezza e tutti gli accessori per i piloti, come tute, caschi e altri accessori. Si dovrà fare anche un punto sulle possibilità decisionali dei commissari sportivi, che come è noto sono i responsabili tutte le volte che eventi atmosferici imprevisi rendano le gare pericolose (vedi nubifragio al GP del Giappone). Rogano ha parlato di un collegio di commissari sportivi designati dalla Federazione Internazionale che, almeno per le gare di Campionato Mondiale F. 1 rimangono gli stessi, come avviene per quasi tutti gli sport professionistici.

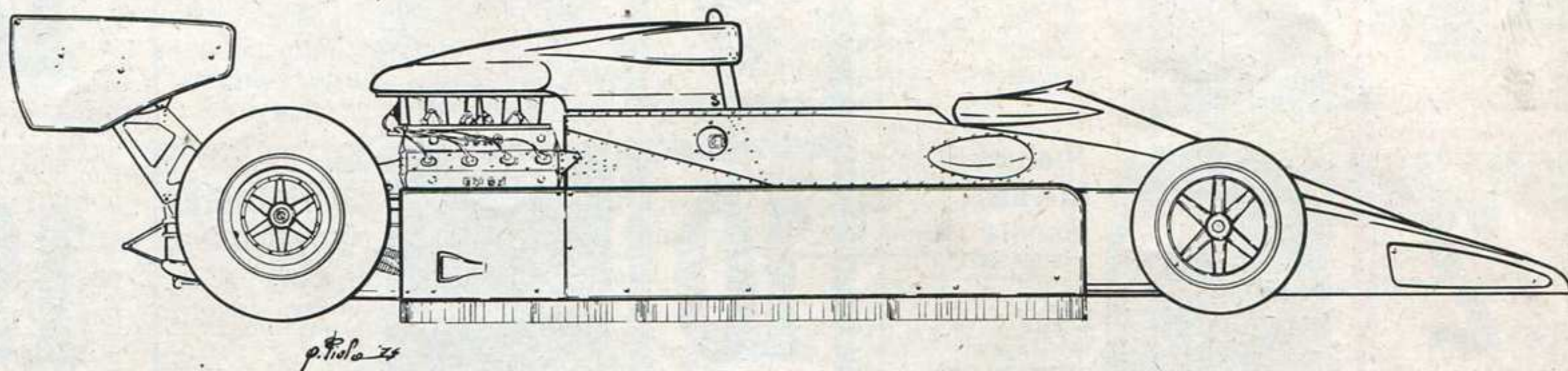
Ma il problema più grande che la commissione, e l'ing. Rogano dovranno affrontare sarà quello dei circuiti cittadini, come Long Beach e Montecarlo, e proprio su quest'ultimo ci sarà la prima « verifica ». Ferrari, non fosse altro per la sua « avversione » a quegli organizzatori, pare sia proprio in attesa di verificare l'effettiva coerenza di Rogano in quell'incarico. Forse su questo scoglio può naufragare il rinato idillio Ferrari-CSAI.

BRAMBILLA preferisce BINDER...

Cambiano monoposto quest'anno i piloti italiani, ma sempre oltre Manica devono cercarsi una guida in F.1. Esodo di massa dalla March, che la scorsa stagione aveva fatto correre Vittorio Brambilla, Arturo Merzario e Lella Lombardi, e riaccomodamento presso la SURTEES almeno per VITTORIO BRAMBILLA, che certamente sarà al via del prossimo Gran Premio con una TS 19. Un posto in squadra con Surtees potrebbe trovarlo anche ARTURO MERZARIO (dopo la guarigione dall'incidente sciistico) che sarebbe così il terzo italiano in F.1 nel '77 (dopo Brambilla e ZORZI appena certo con la Shadow-Ambrosio).

Ancora non è completamente chiara la situazione economica e gli sponsors di Surtees che non è molto convinto di appoggi italiani. Si continua a parlare della Durex che tornerebbe volentieri, e si era ancora parlato di uno sponsor italiano, la Duina, grazie alla quale si troverebbero i

CON LA FERRARI CHE È... QUELLA CHE ERA, SIAMO ANDATI A SCOPRIRE ALLA VIGILIA DEL NUOVO VIA! IRIDATO LE GRANDI RIVALI



PIÙ PROGETTISTI
CHE MECCANICI!

CHAPMAN spiega la Mk. 3

LONDRA. Alla presentazione della nuova Lotus JPS di Formula 1, Colin Chapman ha detto: «Sembra che adesso abbiamo più progettisti in squadra che meccanici, ma attualmente nel mondo delle corse i giorni delle folgorazioni intuitive sono finiti ed ora i tecnici dell'aerodinamica, i matematici ed altri sul tipo devono mettere insieme un nuovo progetto collettivamente e fare un grosso lavoro per ottenere anche piccoli vantaggi in termini di prestazioni».

pragmatici e non esoterici» (o, come ha detto personalmente Chapman a Rudd, «tra la sostanza dalla mia esperienza sulle corse...»). La conversione di Chapman da quello che era forse il più geniale «praticone» fra i costruttori della Formula 1, ad uno dei protagonisti dell'attuale «approccio scientifico» alle corse, sembra ormai completata.

LONDRA - Anche la Lotus ha cambiato sede. Il vecchio reparto corse vede ora solo le «vecchie» Lotus 77, mentre la nuova 78 (o JPS MK3) è stata costruita nella nuova sede, cioè nella fabbrica dove viene anche approntata la normale produzione. Nella vecchia sede, insieme ad Andy Ferguson, nuovo team manager, c'è Tony Southgate passato quest'anno alla Lotus. A parte legette della nuova F. 1, perciò sentiamo Andy:

La «John Player Special Mk. 3», non c'è alcun riferimento a numeri progressivi Lotus, è la prima espressione completa di questa nuova filosofia Lotus, sebbene alcune delle innovazioni in essa contenute siano già state viste nella versione che ha corso nella stagione 1976. Mentre il progettista della BRM, alcune settimane fa, ha detto: «Il giorno che si correrà nelle gallerie del vento, anch'io ne farò uso», Rudd ha dichiarato che il lavoro alla galleria del vento è la chiave del successo. Nel dicembre '75, infatti, questo lavoro ha portato alla definizione delle

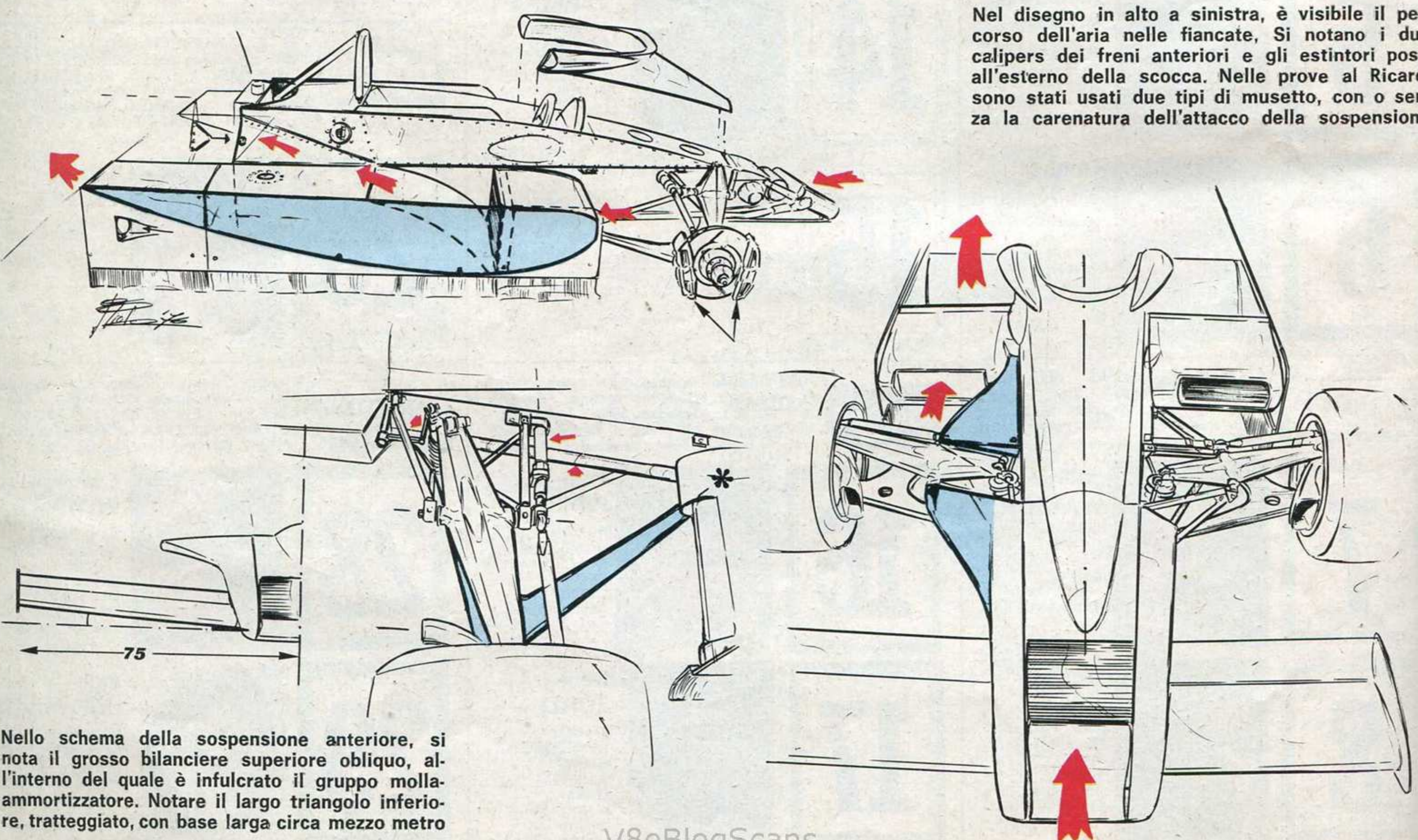
«Sono già stati costruiti due esemplari della 78 e farà il suo debutto subito poiché la nuova macchina ha già fatto 1300 miglia e si è dimostrata molto affidabile. Durante la stagione si è cercato di cambiare la ripartizione dei pesi prima con un distanziale tra motore e cambio poi accorciando il passo a Monza spostando indietro di 7 cm l'asse delle ruote anteriori. La nuova 78 segue questo sviluppo con più peso davanti. In Sud America probabilmente non verrà portata nessuna Lotus 77».

Perciò, verso la fine del '75, Chapman ha creato un reparto sviluppo e ricerca completamente separato dalla squadra-corse, proprio come sta facendo Tyrrell attualmente. A capo di questa «squadra speciale» c'è Tony Rudd, con Peter Wright specialista in aerodinamica, Nigel Bennet per le prove al banco, Ralph Bellamy e Tony Southgate incaricati di trasferire la teoria in pratica.

Il discorso si è poi spostato sulla passata stagione, per un lavoro che il sottoscritto sta preparando appunto sulla Lotus 77, che insieme alla Tyrrell è stata la macchina più interessante per tutti gli esperimenti avuti, tanto che alcuni cambiamenti previsti per un determinato G.P. venivano poi effettivamente fatti per un altro, per la mancanza di tempo necessario per costruire i pezzi.

La parola d'ordine era «siate

Nel disegno in alto a sinistra, è visibile il percorso dell'aria nelle fiancate. Si notano i due calipers dei freni anteriori e gli estintori posti all'esterno della scocca. Nelle prove al Ricard, sono stati usati due tipi di musetto, con o senza la carenatura dell'attacco della sospensione



Nello schema della sospensione anteriore, si nota il grosso bilanciante superiore obliquo, all'interno del quale è infulcrato il gruppo molla-ammortizzatore. Notare il largo triangolo inferiore, tratteggiato, con base larga circa mezzo metro



**LOTUS
JPS
Mk. 3**

**Dimensioni: passo 2743 - carreggiata anteriore 1650
- carreggiata posteriore 1620 - lunghezza totale 4543
- altezza 920 - altezza da terra 7,5**

linee fondamentali della nuova vettura. Sono state fino ad ora effettuate circa 400 ore di lavoro alla galleria del vento, insieme a prove statiche ed al banco (Rudd: «dovreste vedere un telaio sottoposto ad una forza di 1,5 G, come si torce...»).

Sostanzialmente, il team ha lavorato con lo scopo di modificare il rapporto portanza-resistenza generalmente accettato. In proposito, Chapman ha ricordato: «Qualsiasi corpo in movimento genera portanza. Gli alettoni producono deportanza, e quindi si hanno due effetti che si annullano a vicenda. Ma ci sono anche due componenti di resistenza. Quello che cerchiamo, è di eliminare la resistenza e portanza positiva. Al momento stiamo appena cominciando, siamo sì e no al 10 per 100 del lavoro. Ci attendono ancora molte ore alla galleria del vento».

Gran parte dell'attuale guadagno viene dalla parte inferiore della nuova vettura. Se ci si sdraia per terra, però, non si vede altro che il solito «gonnellino» flessibile, e nessuno del team vuole (o può) discuterne i dettagli. Le pareti laterali verticali sono apparentemente essenziali all'efficacia della «sottana», che nella sua forma a «scopa» si vide per la prima volta in una Lotus nel 1976, e che a differenza di altre appendici similari in plexiglas ha una durata effettiva di 1000 km circa. Nessuna misura è stata presa per eliminare la turbolenza generata dalle ruote. Dice Rudd: «Pensavamo di risolvere il problema con una quattro ruote, usando la deportanza aerodinamica per "convincerla" di essere pesante come una sei ruote...».

Gli alettoni davanti e dietro sono convenzionali, e la più recente tendenza del '76, di supportare l'alettone alle sue estremità, è stata contestata, poiché al centro dell'ala c'è troppa flessione. Però non è detto che questa soluzione non sia adottata. La vettura è stata provata con una carenatura completa del motore e della trasmissione, ma questa soluzione non ha dato alcun vantaggio. I brancardi laterali hanno una sezione quadra, con radiatori acqua sdoppiati dietro alle sospensioni anteriori e serbatoi di carburante su entrambi i lati, dietro la linea ideale alle spalle del pilota; fra abi-

tacolo e motore c'è il serbatoio principale, e sopra a questo sarà montata la bombola dell'avviamento pneumatico che fino ad ora era piazzata sopra al cambio.

Il radiatore dell'olio è sul musetto. Il serbatoio dell'olio, prima fra motore e cambio, è ora incorporato nella struttura del telaio. L'abitacolo è molto avanzato, il che ha creato pareri contrastanti nei piloti. Nilsson: «Siamo ancora più avanti, e la sensazione è differente, anche se ormai abbiamo già fatto abbastanza strada da abituarci...». Mentre Andretti si è così espresso: «La macchina trasmette le stesse sensazioni, è un mito che si debba sedere vicino alle ruote posteriori per capire che cosa succede».

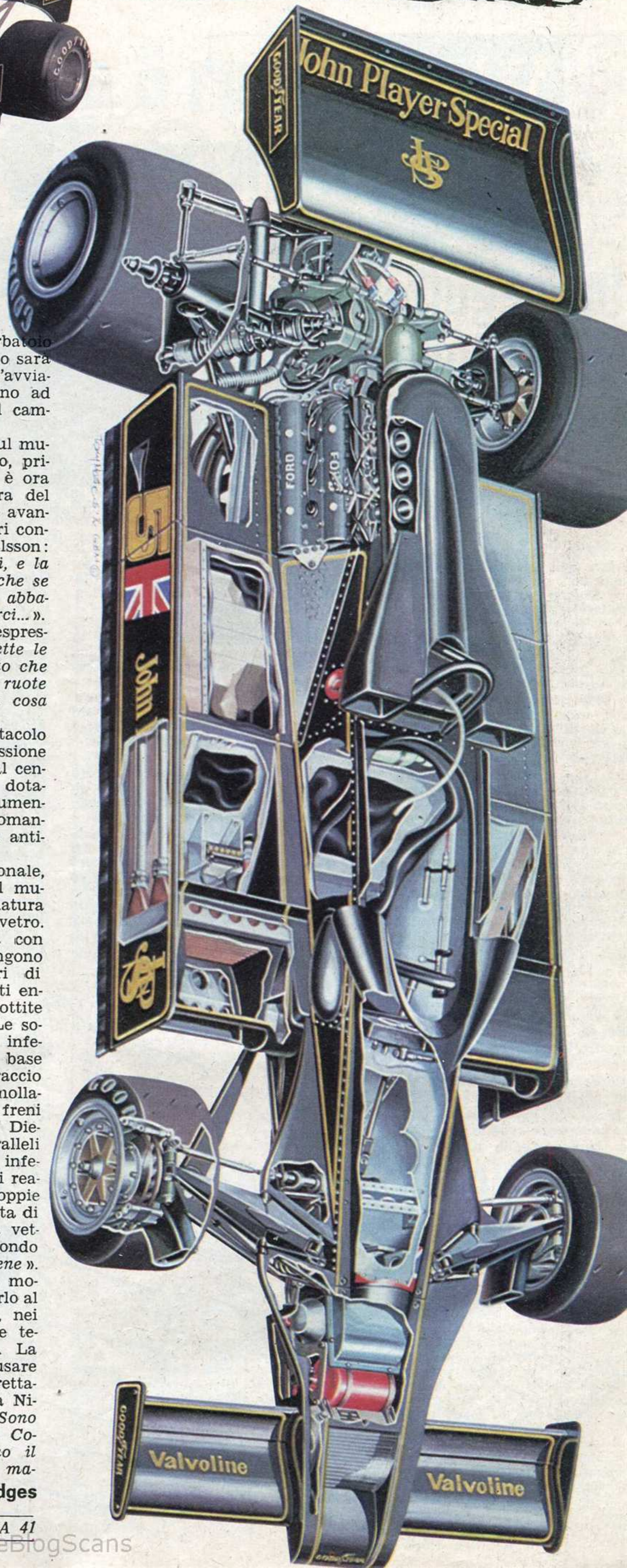
Una singolarità dell'abitacolo è la grossa spia della pressione dell'olio piazzata proprio al centro del volante, oltre alla dotazione convenzionale di strumenti. Una leva sulla sinistra comanda la durezza della barra antirullo posteriore.

La monoscocca è tradizionale, in lega d'alluminio, con il musetto e la parte di carenatura dell'abitacolo in fibra di vetro. I tre serbatoi in gomma con spugna cellulare contengono complessivamente 173 litri di carburante, e sono sistemati entro sezioni con pareti imbottite di materiale deformabile. Le sospensioni anteriori hanno inferiormente un triangolo a base larga, superiormente un braccio che comanda il gruppo molla-ammortizzatore interno. I freni anteriori sono sulle ruote. Dietro, vi sono due bracci paralleli superiori con un triangolo inferiore ed un solo puntone di reazione. Freni interni, con doppie pinze come davanti. Si tratta di una soluzione ripresa dalla vettura 1976, nella quale, secondo Rudd, «andavano molto bene».

Il motore ha subito solo modifiche marginali per adattarlo al nuovo telaio (per esempio, nei punti di collegamento delle testate con la monoscocca). La squadra continuerà ad usare motori DFV preparati direttamente dalla Cosworth o da Nicholson (Chapman dice: «Sono felice di rimanere con la Cosworth, spero che ci diano il primo dei nuovi motori al ma-

David Hodges

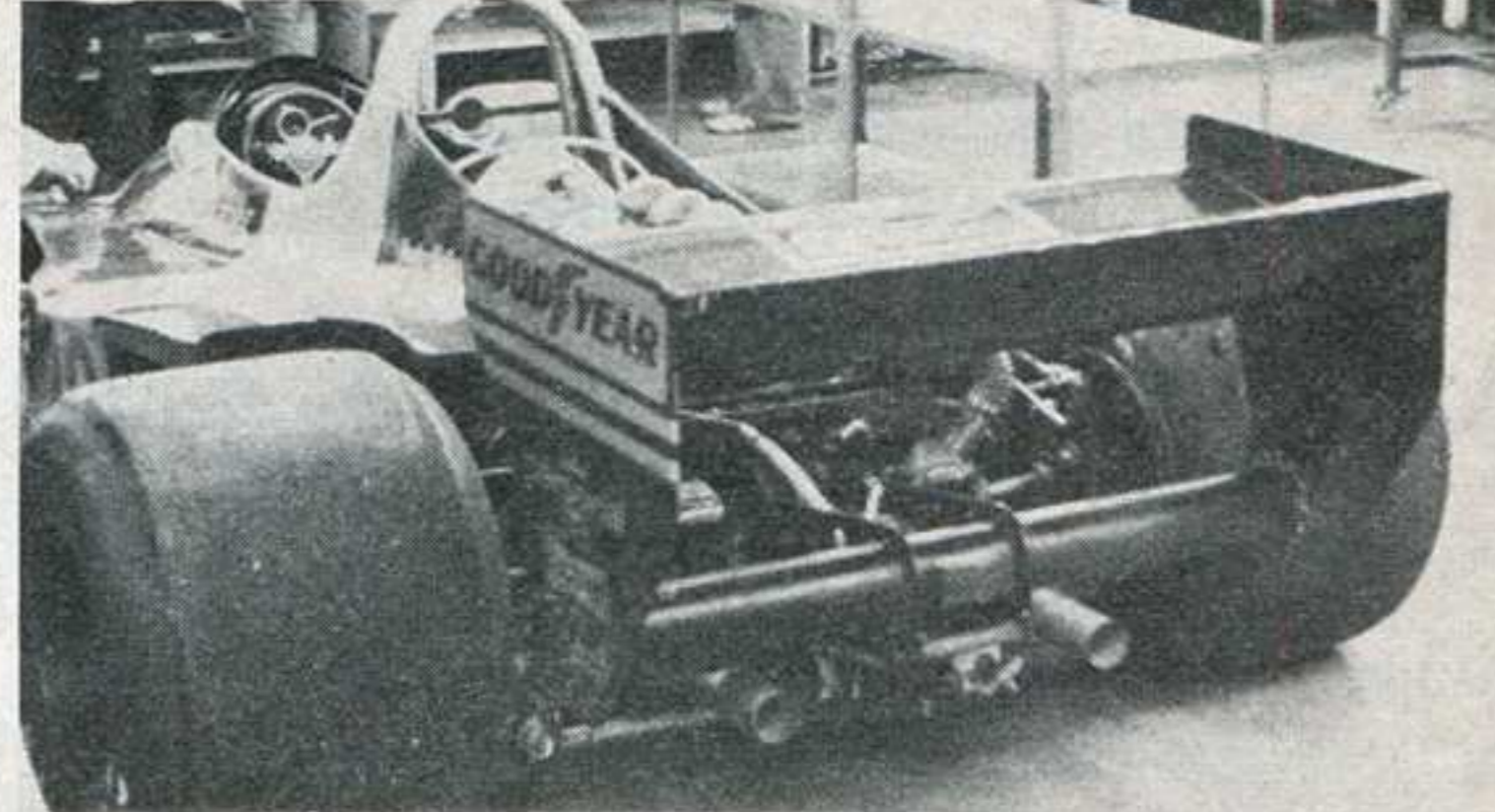
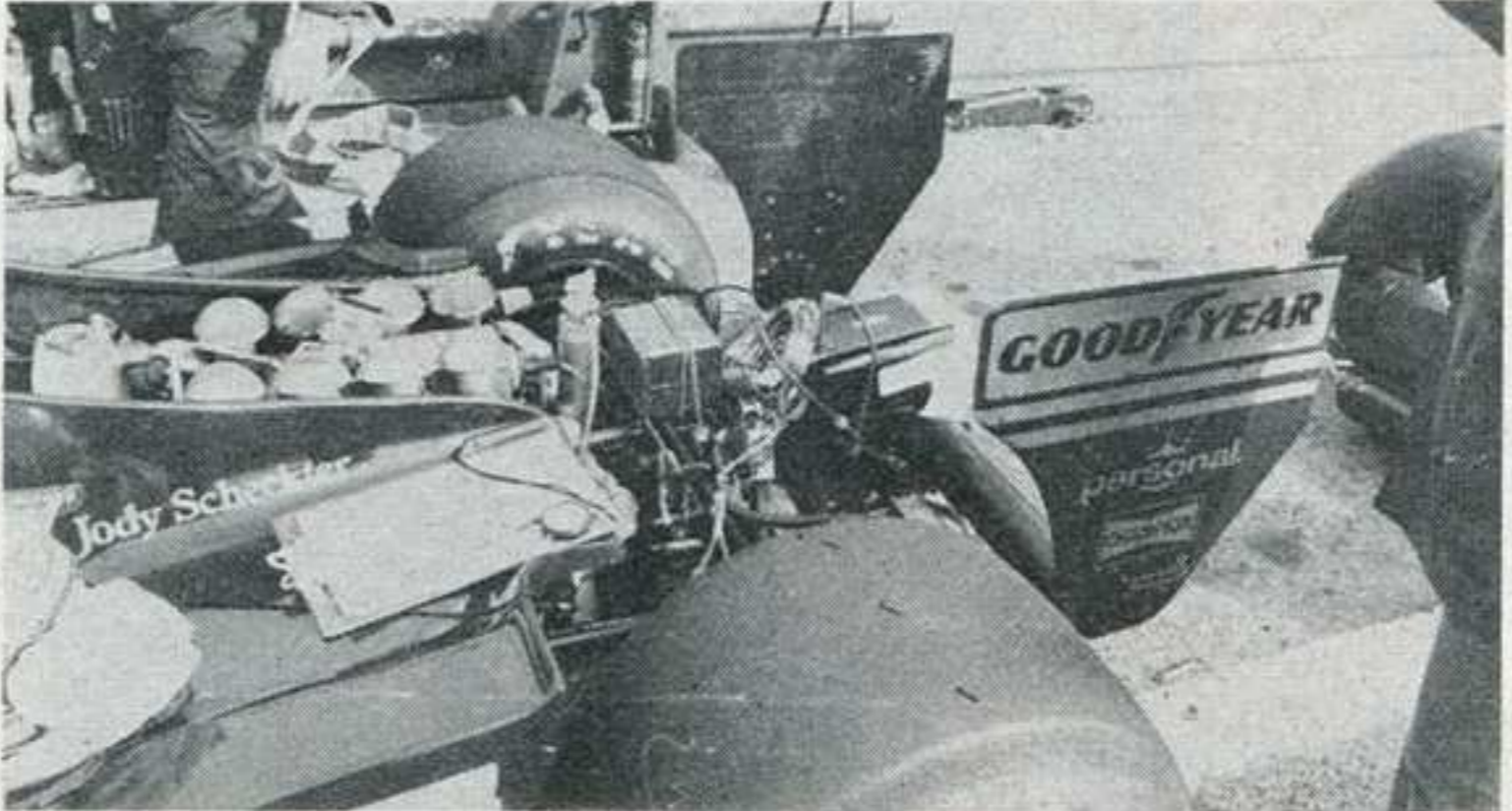
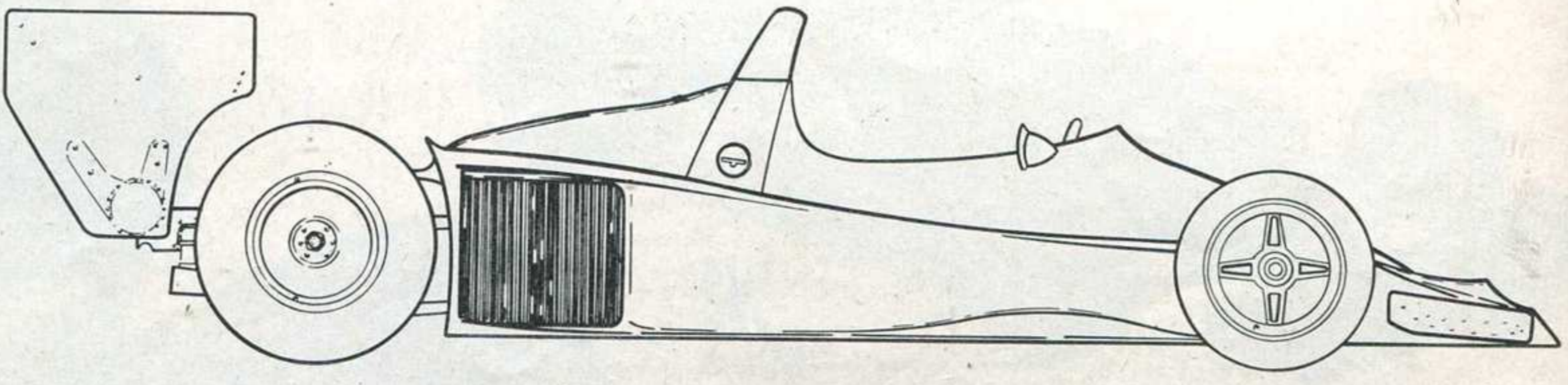
CONTINUA A PAGINA 41





SEMPRE PIÙ GENEROSI CON SCHECKTER I FERRARISTI...

Un seguito alle prove tandem con FERRARI!



In alto, la silhouette molto a « freccia » della Wolf WR-1, l'ultima fatica di Harvey Postlethwaite. Una delle caratteristiche della monoposto 1977 di Scheckter è l'accentuato studio aerodinamico. Per meglio sfruttare la superficie dell'ala, è stato montato infatti il supporto tubolare inferiore che già vi abbiamo presentato

LONDRA - Mentre al Paul Ricard qualche settimana fa si svolgevano le prove della McLaren, della nuova Ligier e della rinnovata Tyrrell a sei ruote con quest'ultima protagonista di ottimi tempi, con la Brabham-Alfa che le aveva precedute con Ferrari, Wolf e Copersucar, siamo andati a visitare alcune squadre inglesi.

La prima è stata la nuova scuderia del canadese WOLF che ha sede nell'officina dell'ex-team Williams (un documento ufficiale attesta, come si entra, il cambio di nome). Proprio quella mattina tornava la macchina dalle prove in Francia e da Fiorano. Chiaro quindi che si è subito parlato di queste prove ed in particolare delle prove in casa Ferrari.

Ci ha accolto Peter Warr nuovo team manager: « Le prove al Paul Ricard non erano le prime prove che la macchina faceva. Il nostro scopo era quello di poter utilizzare le apparecchiature elettroniche che la Goodyear aveva portato in modo di poter avere informazioni dinamiche ed i risultati sono stati buoni.

« Circa le prove a Fiorano voglio subito sottolineare che sono rimasto veramente colpito per la fantastica accoglienza che abbiamo avuto da tutta l'equipe Ferrari, che ci ha dato tutto il possibile aiuto, mettendo tutto a nostra disposizione.

« Poi siamo rimasti colpiti dalle attrezzature e dalle facilitazioni tecniche che Fiorano permette. Il primo giorno abbiamo percorso solo 20 giri sul bagnato quindi abbiamo cambiato il motore stanco ed i rapporti per svolgere i tests del secondo giorno che sono risultati molto significativi ed incoraggianti. Infatti i tempi di Jody, sia col pieno sia a serbatoi vuoti, erano competitivi nei confronti di quelli di Lauda. Jody era molto contento dell'equilibrio della macchina e, se si pensa che siamo solo all'inizio, c'è ben da sperare con tutti i programmi di sviluppo che abbiamo in mente di fare. Finora abbiamo percorso circa 1000 miglia senza alcun problema.

« Il più grande risultato di Fiorano è che si può capire il vantaggio o no di certe soluzioni immediatamente. Per avere le stesse informazioni che Fiorano dà in un giorno bisogna impiegare più di una settimana su un altro circuito ».

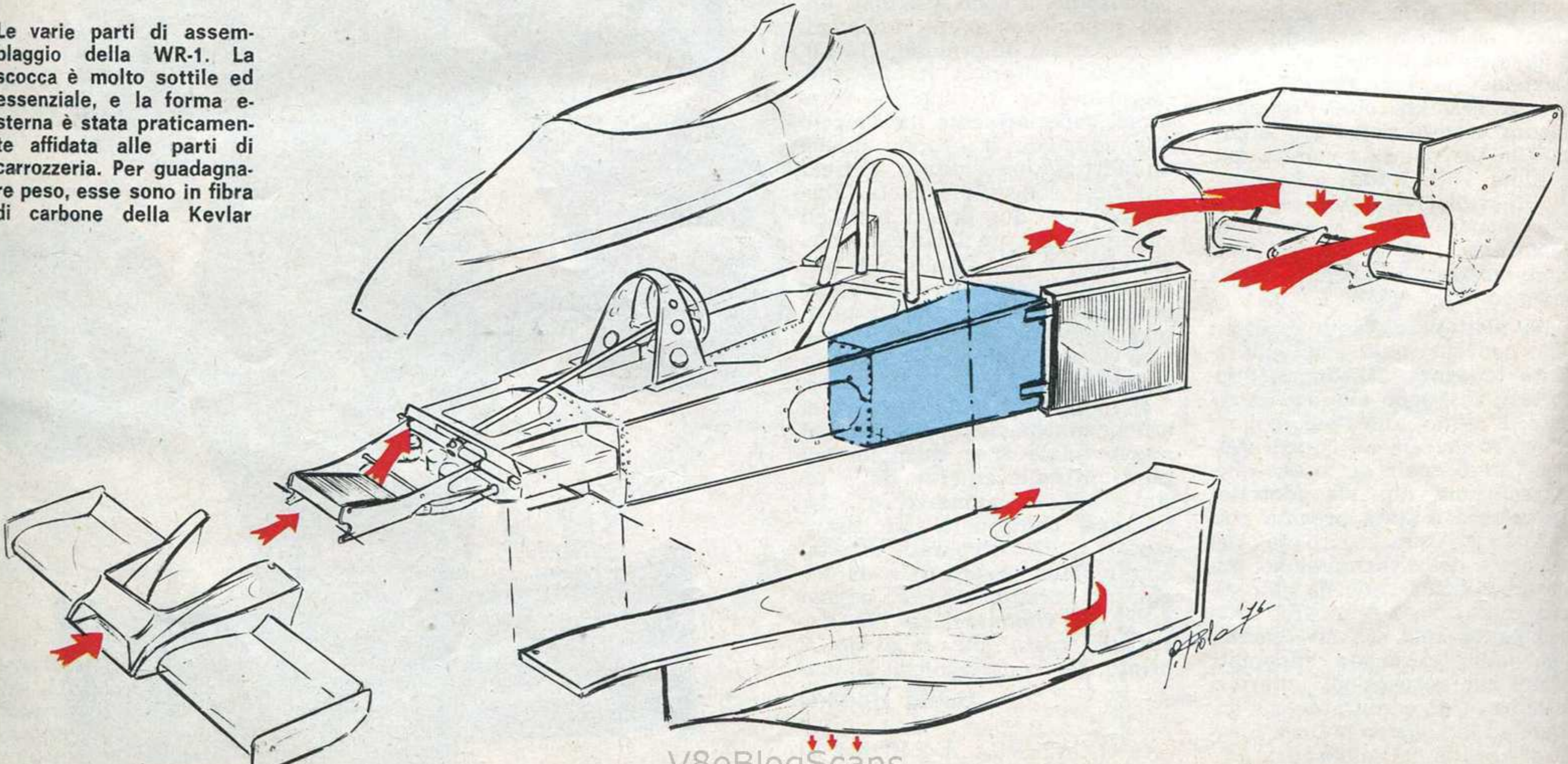
Circa i programmi per la prossima stagione Warr ha precisato: « Costruiamo quattro telai: due da portare ad ogni gara, uno da usare come laboratorio (per Amon, durante la stagione, in modo da non intralciare il programma corse) ed il quarto telaio da tenere come muletto di emergenza perché, con un pilota come Jody che spinge al massimo, bisogna prevedere la necessità di rimpiazzare un telaio danneggiato (uscita di strada). Inoltre, altro punto base, vogliamo fare più tests possibili. In tal senso abbiamo fatto un accordo con la Ferrari di cercare di andare a provare assieme sui vari circuiti facendo coincidere le date il più possibile ».

Anche HARVEY POSTLETHWAITE, ex-progettista Hesketh e responsabile della nuova Wolf era entusiasta. Parlando di Fiorano ha iniziato con una efficace immagine: « Anche se abbiamo solamente potuto dare "un'annusata" (sembrava, con il dovuto rapporto nel paragone, un ragazzo che va a Disneyland per solo un giorno) a quello che è il reale vantaggio di Fiorano, trovo che ora sappiamo molto di più sulla nostra macchina. Ora sappiamo dove la macchina è lenta e dove è veloce, chiaro che il grosso vantaggio delle apparecchiature è nel poter programmare i miglioramenti e trarre i vantaggi dalle informazioni proprio per meglio scegliere la via da seguire ».

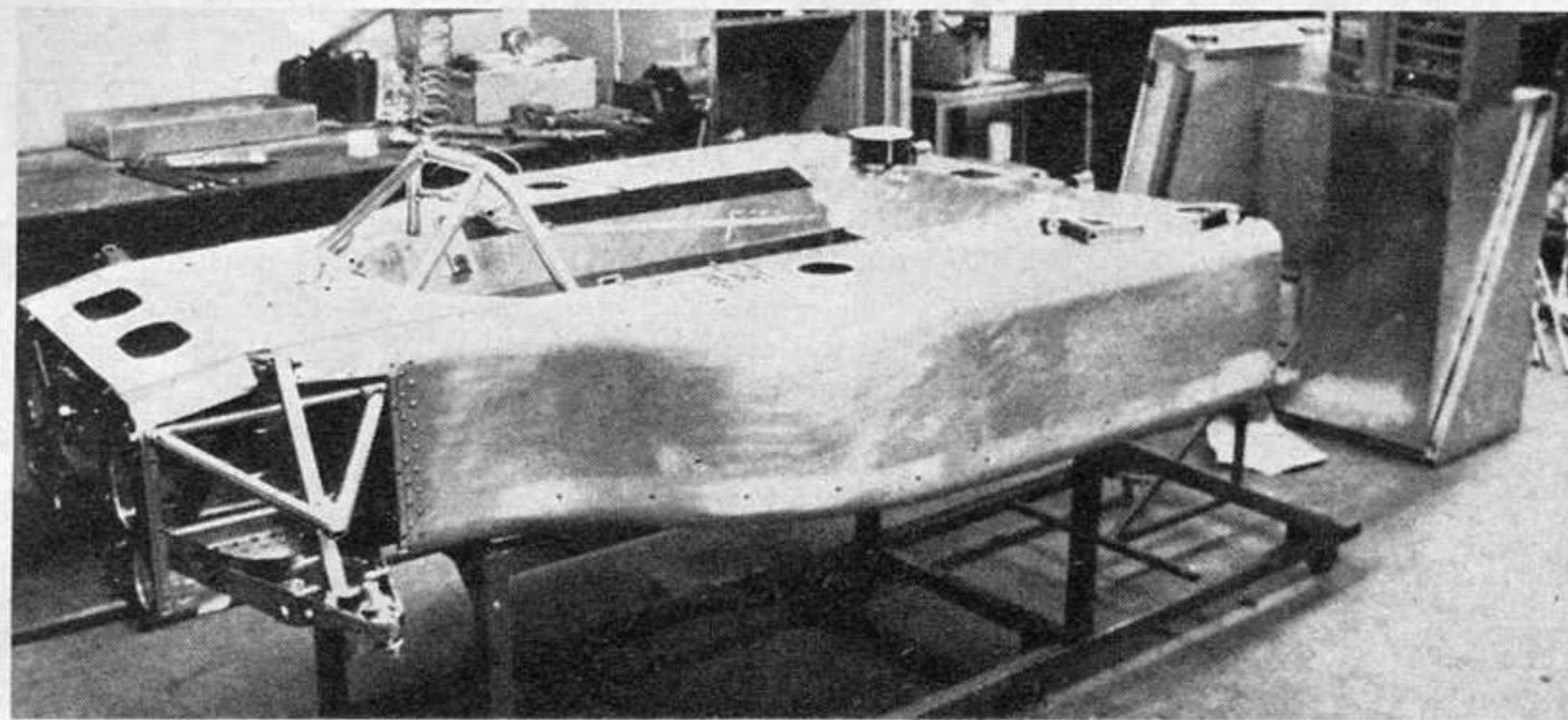
A questo proposito è bene ricordare che "Doctor" Postlethwaite è uno dei progettisti inglesi che più ha usato il calcolatore nella progettazione della vettura.

« Nel progettare questa nuova macchina ho badato principalmente a tre cose:

Le varie parti di assemblaggio della WR-1. La scocca è molto sottile ed essenziale, e la forma esterna è stata praticamente affidata alle parti di carrozzeria. Per guadagnare peso, esse sono in fibra di carbone della Kevlar



March La 6 ruote resta una speranza



A sinistra, Robin Herd, che nella sua 6 ruote ci crede, ma fino ad un certo punto. Difatti, al debutto in pista, la nuova vettura ha fatto solo mezzo giro prima di fermarsi con il cambio a pezzi. Sopra, la scocca della nuova 761 B

- 1 la macchina doveva essere in ogni modo aerodinamicamente migliore del modello precedente;
- 2 doveva essere estremamente semplice come manutenzione
- 3 doveva essere il più possibile vicino al peso limite.

« Riguardo al primo punto si vede chiaramente come la macchina sia aerodinamicamente molto diversa dal modello che l'ha preceduta; ciò è dovuto principalmente alle nuove norme entrate in vigore col G.P. di Spagna. L'avanzamento dell'alettone posteriore, a mio avviso, ha imposto la necessità di disegnare completamente una nuova forma del corpo vettura per riprodurre le deportanze che si potevano sfruttare prima.

« Per migliorare il flusso di aria e l'importante azione di risucchio, abbiamo eliminato il tradizionale supporto centrale che riduceva l'efficienza del profilo alare e lo abbiamo sostituito con un tubo che tiene saldamente unite le pinne laterali; le prime prove ci hanno già dato risultati favorevoli a questo riguardo. Sotto la carrozzeria il telaio è stato costruito il più semplice possibile con linee molto tese e permette di variare al massimo la forma esterna. Inoltre è molto leggero e si è studiata ogni singola parte per la massima semplicità di manutenzione. Questo telaio, che non è altro che un involucro per i serbatoi ed accessori, ci permette di avere ampie possibilità di variazione per quanto riguarda geometria sospensioni ed altro.

« Per il peso, sapendo di usare molta carrozzeria, abbiamo usato fibra al carbonio Kevlar che è molto costosa ma ci ha permesso di guadagnare peso. Anche la semplicità si è tradotta in un risparmio notevole di parti inutili ed in un accurato studio di tutti i dettagli il che ci ha permesso di arrivare vicino al peso limite senza usare molto titanio ».

Mentre veniva scaricata la macchina abbiamo potuto vedere un nuovo telaio finito pronto per essere montato. Per quanto riguarda i due diversi musci, verrà usato quello stretto nelle prime gare e l'altro in altri circuiti.

LOTUS

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

gneseo ». Un'osservazione chiaramente indirizzata a Duckworth).

All'inizio, verranno utilizzati i soliti cambi Hewland FG 400 a 5 marce, ma in febbraio verrà terminato il primo dei nuovi cambi Lotus e se sarà pari alle attese verrà usato a partire dalle gare in Europa. Si tratta di uno sviluppo della trasmissione con frizione semiautomatica sperimentata con la non felicissima JPS/9.

Al proposito, Chapman afferma: « Tutto ciò può darvi l'impressione di qualcosa di già visto, ma la macchina non è affatto la stessa che è stata fotografata in precedenza ». Il significato di tutto l'incontro è stato che dovremo attenderci ulteriori modifiche nella JPS Mk 3 nel prosieguo della stagione, e sembra che la nuova vettura abbia iniettato una notevole dose di fiducia nell'intera squadra. Certamente Mario ci conta:

« Vi sono state fasi di dubbio, ma fin dal primo momento abbiamo avuto la Mk 2 come base di partenza per un controllo supplementare, parallelo, per il nuovo chassis. Abbiamo sempre notato un maggior potenziale nella nuova vettura: non vedo come avremmo potuto rendere la vecchia ancora più competitiva, quindi non c'è rimasto che fare dei passi in avanti ».

Geoffrey Kent, presidente ed amministratore delegato della Players, si è dichiarato assai fiducioso in questo che sarà il decimo anno dell'abbinamento della casa di sigarette con la Lotus, che è senz'altro il più duraturo, finora, nella storia dei Gran Premi. Ha anche regalato quadri ad Andretti e Nilsson, al primo per essere stato il primo pilota, dopo cinque anni, a vincere una prova del mondiale con un giro di vantaggio (il GP del Giappone, ovviamente); al secondo, per essere stato l'unico debuttante a marcare punti in questa stagione.

Non è giudicata troppo bene

● Cosa ne pensano i « colleghi » della MARCH 4 ruote motrici posteriori?

Peter WARR: Evidentemente Robin Herd ha delle buone ragioni per costruire una macchina simile. Io al momento non riesco a vederle.

Wilson FITTIPALDI: E' interessante, perché può far vedere a noi tutti se vi è una altra strada da seguire nella F.1. Tuttavia è molto pesante e più complicata del progetto Tyrrell a sei ruote. Penso avranno molti problemi. Saranno molto veloci, ma curvare sarà un guaio.

Gordon MURRAY: Sono contento che non l'abbiamo fatta noi. Sicuramente sarà più favorevole in rettilineo perché questa soluzione permette davvero un vantaggio del 20% come penetrazione, mentre la Tyrrell rimane handicappata dalle grosse ruote posteriori. Penso tuttavia che si autolimiterà, perché vi sono molti più problemi che non sulla Tyrrell. Oltre a problemi di frenata e di maneggevolezza, avranno guai di trazione, che sono molto più complessi con due differenziali.

Tony SOUTHGATE: Teoricamente è più valida la soluzione March. Penso che Gardner avrebbe ottenuto gli stessi risultati con un nuovo modello a 4 ruote, mentre la soluzione March offre più sviluppo. Comunque vi sono enormi difficoltà e dubito possa subito funzionare.

● Siamo poi arrivati alla March dove vi era la macchina completamente smontata in attesa delle nuove gomme anteriori da 12,5" e delle speciali posteriori. Robin Herd ci ha mostrato il sistema di regolaggio della barra antirollio posteriore e la nuova sospensione anteriore con i nuovi freni a doppio caliper. Diverso anche l'abitacolo e numerose migliorie nel telaio. Abbiamo visto anche una nuova scocca (quella di Ian Scheckter) « Il nostro programma è di avere per la stagione europea un buon team affiatato, i piloti sono nuovi per la F.1, quindi vogliamo che la nostra macchina sia il più affidabile possibile pur rimanendo molto vicino al peso limite e pur restando molto veloce in rettilineo (uno dei pregi della 761). In Sud America avremo DUE 716B che avranno alcune migliorie di dettaglio che l'esperienza di quest'anno ci ha suggerito e che poi appariranno anche nella nuova 771, per eliminare i problemi ai freni anteriori, il surriscaldamento delle gomme anteriori, l'eccessivo sottosterzo, ecc. Abbiamo adottato i nuovi freni Lockheed a due caliper con nuovo portamozzo con incluso al centro il raffreddamento dei freni e una diversa barra antirollio. Anche al retrotreno abbiamo una nuova barra antirollio che può essere regolata dal pilota per avere lo stesso equilibrio durante la gara a seconda delle condizioni delle gomme e del sottosterzo al variare del carico dei serbatoi. Per il Sud Africa avremo la 771 che avrà modifiche e che sarà più leggera e che adotterà tutto quello che si dimostrerà un vantaggio (6 ruote?). Ovviamente la sei ruote l'abbiamo fatta perché, se funziona, essa sarà un vantaggio notevole specie come velocità pura; se non funzionerà potremo far correre la versione convenzionale.

« Ci sono due grossi vantaggi nella sei ruote:

1 è molto più veloce di qualsiasi altra F.1, dato che la sua area frontale non è distrutta da grossi pneumatici posteriori;

2 sfrutta molto meglio l'alettone posteriore che è molto meno disturbato dalle piccole ruote e lavora più lontano da esse. Questi vantaggi dovrebbero risultare maggiori di quelli avuti con la soluzione Tyrrell; in contrappunto vi sono molti più svantaggi:

1 la macchina è molto pesante e non vi è sistema di ridurre il peso al limite;

2 è più complicata e più cose si possono rompere. Ci vuole più tempo di sviluppo;

3 problemi di maneggevolezza con 6 ruote, 2 differenziali ecc.;

4 più attriti nella trasmissione;

5 necessità di gomme speciali;

6 è sconosciuto, ma sicuramente vi sarà qualche altro problema.

Ad ogni modo sarà molto semplice passare da 6 ruote a 4 ruote. Ci vuole circa un'ora e mezza.

« La macchina sarà circa 50 chili più pesante della 4 ruote. Penso non avremo problemi per la lunghezza. Dato che la nostra 4 ruote era molto corta, ora con la sei ruote siamo solo di poco più lunghi della Lotus ed anche il problema della perdita di potenza è irrilevante, poiché la potenza totale sarà pressoché la stessa. Per il peso, un aiuto ce lo dà la Cosworth perché con la 771 saremo al peso limite col motore normale. Se la sei ruote va, useremo il motore in magnesio che pesa 20 kg meno, riducendo così il nostro sovrappeso a soli 30 kg, che già molte vetture hanno.

« Chiaro che se la sei ruote funzionerà vi sarà qualche cambiamento anche nella carrozzeria dato che bisognerà coprire la parte dei due differenziali per sfruttare ancora meglio l'alettone posteriore ».

MARTINI brabham Per la BT 46 porte aperte a BALOCCO

Nello stesso giorno ci siamo recati alla Brabham, reduce dei brillanti tempi al Paul Ricard. « Siamo andati al Paul Ricard, — inizia Gordon Murray —, per provare dei nuovi motori con alcune soluzioni nuove e i risultati sono stati buoni. Il telaio era lo 01, cioè quello più pesante. Inoltre abbiamo provato alcune soluzioni nuove quale una diversa geometria al retrotreno, diversi musci e raffreddamento acqua ed un nuovo airbox con prese anteriori che verrà adottato sulle macchine che andranno in Sud America. In Brasile avremo quindi i telai 3-5 più leggeri, muniti di questa nuova carrozzeria. L'avanzamento dell'alettone ci ha imposto di variare le prese d'aria per il motore che disturbavano l'efficienza dell'alettone. Ora questa carrozzeria migliora di molto il flusso verso l'alettone senza aver controindicazioni sull'alimentazione del motore.

« Per quanto riguarda le stesse macchine con la nuova carrozzeria, poi stiamo facendo tutta la parte posteriore nuova con il motore più in basso, con sospensioni diverse, nuovi alettoni, etc. La macchina a questo punto sarà una BT45B con la parte alle spalle del pilota completamente nuova. Più tardi uscirà la BT46 completamente rifatta che però adotterà la stessa parte posteriore già sperimentata sulla BT45B. Questa nuova BT46 non avrà più niente dell'attuale BT45: nuove posizioni dei radia-

BRABHAM

CONTINUAZIONE DA PAG. 41

tori, nuova scocca, sarà veramente diversa. Quest'anno avevamo il problema di far girare un nuovo motore per la F.1. Ora che il motore ha mostrato la sua qualità l'unico modo per levare quei chili che la macchina ha ancora in più è quello di progettare una nuova macchina. Sul motore sono stati fatti già degli alleggerimenti. Ora con la nuova macchina saremo vicini al peso limite, per fare ciò bisogna usare molto titanio. (Quest'anno abbiamo risparmiato 30 chili). Abbiamo potuto usare poco Balocco finora. Spero di poterlo usare di più con la nuova BT46 poiché il suo rapporto è utile specie nei primi tests.

«Ferrari lo ha dimostrato con Fiorano e con tutti i soldi spesi per fare i tests. Quando due anni fa la Ferrari risultò così veloce, tutti i team capirono che non vi era alcuna possibilità di continuare con il vecchio sistema. Bisognava spendere più soldi. Così si sono tentate altre soluzioni: la Tyrrell ha provato con la sei ruote, noi con un nuovo motore, la McLaren spendendo molti soldi nello sviluppo del motore perché un Cosworth normale non era più competitivo...».



Si aspetta l'... ENSIGN

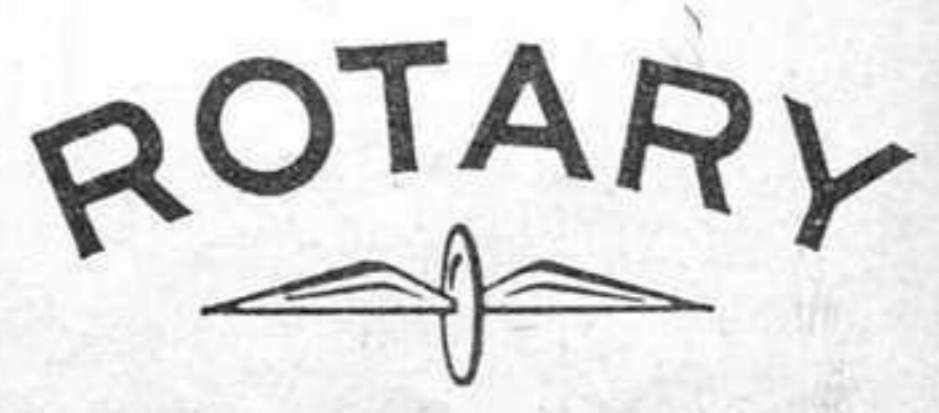
Altra fabbrica da visitare, la COPERSUCAR nella sua nuova sede a Slough dove prima c'era John Wyer. Nell'officina pressoché vuota (la scocca veniva verniciata nel nuovo colore giallo con le insegne COPERSUCAR) abbiamo incontrato Jo Ramirez e Wilson Fittipaldi. Iniziando a parlare delle prove al Paul Ricard, WILSON ci ha detto: «Le prove in Francia sono state abbastanza buone. Il nostro tempo di 1'10"8 è buono se si considera la rigida temperatura in cui Emerson l'ha ottenuto, quando la Brabham ha fatto il suo tempo vi erano migliori condizioni atmosferiche. La macchina adesso, con i miglioramenti suggeriti da Maurice Phillippe, risulta più competitiva. Prima avevamo problemi di velocità massima e mancanza di trazione in uscita dalle curve; ora questi non sono più così rilevanti».

A questo proposito, bisogna notare che al Paul Ricard la macchina aveva le carreggiate più larghe (7 cm.) un muso più corto che dava un diverso carico, il passo lungo ed un nuovo alettone posteriore disegnato da Maurice Phillippe. Circa l'impiego di Phillippe, Wilson ha spiegato: «Abbiamo un accordo con Maurice per lo sviluppo di questa nuova macchina. Quando la nuova Copersucar progettata da David Baldwin sarà pronta, sarà lo stesso Baldwin che ne seguirà lo sviluppo. Comunque fino in Spagna ci sarà questo modello e solo in Brasile ci sarà una seconda macchina per Hoffmann che non guiderà più fino a che la nuova macchina non sarà competitiva. Circa la nuova macchina è chiaro che, essendo Baldwin il progettista dell'Ensign ed essendo questa un'ottima macchina, la nostra nuova macchina avrà alcune cose di quella monoposto (sospensioni anteriori etc.). E' comunque una macchina nuova. Anche se sarà uno sviluppo dell'Ensign, avrà molte parti differenti. Ne verranno costruiti quattro esemplari: due per le gare, una di scorta ed una in Brasile per fare i tests. Ben presto avremo la nuova pista a Limeira che sarà un po' la nostra Fiorano. Abbiamo bisogno che la nuova macchina vada bene subito, poiché non si sa per quanto Emerson guiderà ancora e per lui è molto importante portare ad un buon livello questa nostra macchina, così che il giorno che lui deciderà di lasciare le corse la nostra squadra possa continuare bene con un altro pilota. Ad Emerson sarebbe piaciuto guidare una Ferrari. E' un po' il sogno di tutti. Ma questa è una cosa nostra ed adesso il programma è di rendere competitiva questa macchina».

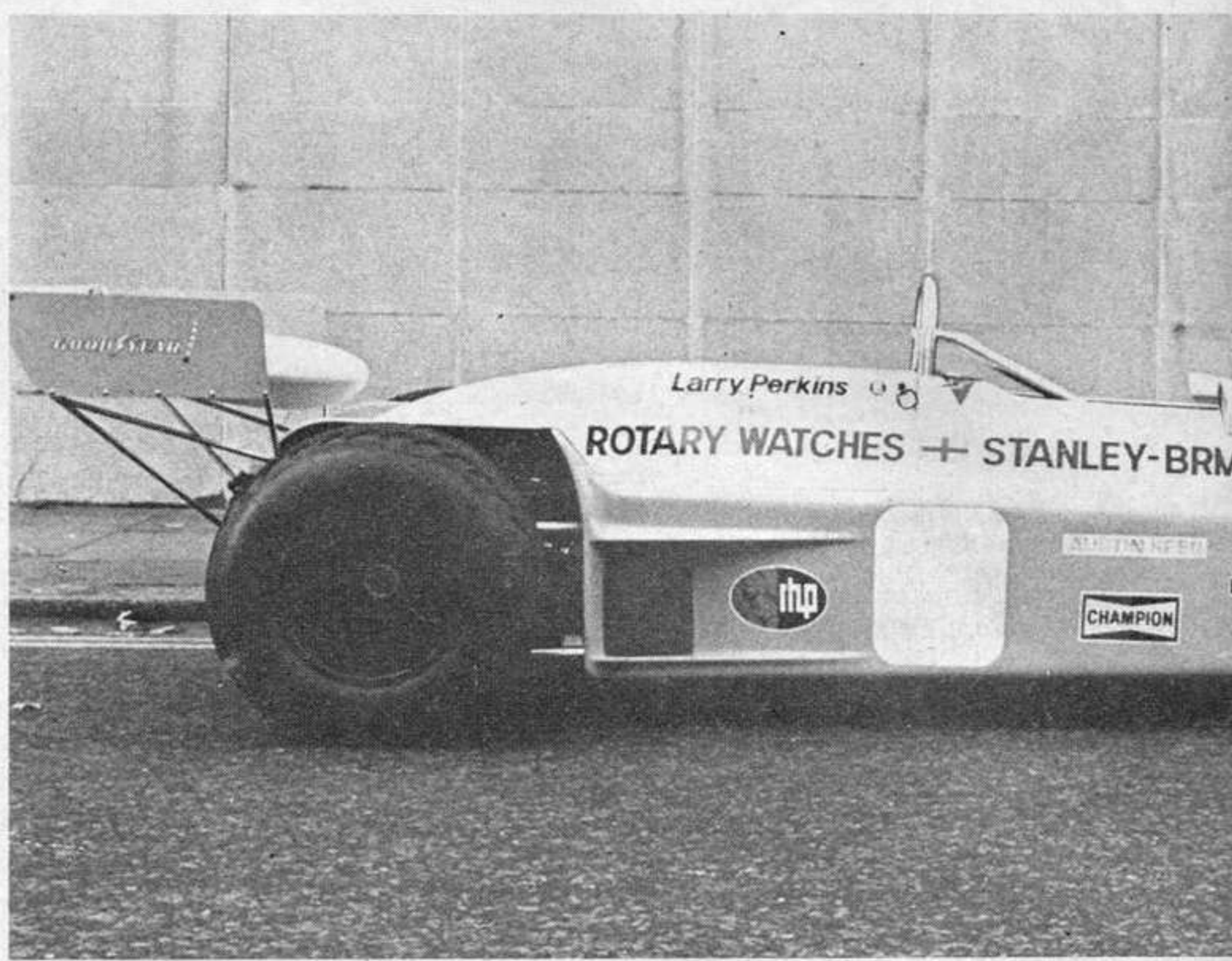
Altro particolare importante: i motori verranno revisionati nella stessa officina dall'equipe Fittipaldi mentre per i due motori in magnesio ordinati si aspetta la consegna per marzo.



A sinistra, Wilson Fittipaldi e Jo Ramirez nell'ufficio della nuova sede della Copersucar, a Slough, dove prima c'era John Wyer. I capannoni sono quasi vuoti, si attende ancora materiale



LEN TERRY «gioca» sui serbatoi laterali



● Ultima delle nostre visite, alla resuscitata BRM che vede di nuovo impegnato in F.1 una vecchia conoscenza come progettista: Len Terry (Lotus 49, Eagle, varie BRM, etc). Prima di parlare del telaio, Aubrey Woods, responsabile per i motori ha illustrato il rinnovato 12 cilindri a V di 60°.

«Più leggero del precedente, pesa 172 kg, ha quattro valvole per cilindro, 7 supporti ed ha parecchie innovazioni, fra cui un nuovo sistema di iniezione. E' stata cambiata la coppa olio ed il sistema di lubrificazione. Anche il cambio è di costruzione BRM a 6 marce, il motore a 11700 giri ha dato 490 cavalli». Abbiamo potuto vedere due esemplari di questo motore; per il Sud America ve ne saranno tre, altri cinque dopo.

Mai fatto un telaio più robusto

Ma veniamo alla descrizione della macchina, fatta da LEN TERRY: «Prima di tutto bisogna considerare che la BRM torna alle corse ed ha quindi bisogno di una macchina che dimostri subito quello che vale. Inoltre abbiamo un nuovo sponsor per cui invece di progettare qualcosa di rivoluzionario, ho voluto fare una macchina tradizionale. Se i risultati saranno buoni ci sarà tempo per fare qualcosa di nuovo. La prima cosa che ho voluto ottenere è quella di fare il telaio il più rigido possibile, perché se qualcosa non va nelle sospensioni si può sempre modificare ma il telaio va studiato sul tavolo da disegno. E' forse il telaio più robusto che io abbia fatto ed è una vera intera monoscocca, lo stesso abitacolo e prese d'aria del motore fanno parte della struttura.

Secondariamente, la macchina doveva essere aerodinamicamente "pulita". Abbiamo fatto tutto il possi-

bile per avere un buon flusso d'aria nella parte superiore della carrozzeria per sfruttare meglio l'alettone. Abbiamo cercato inoltre di arrivare il più possibile vicino al peso limite; al momento siamo solo poco oltre ma sappiamo dove possiamo ridurre il peso (per esempio il distanziale tra motore e cambio è in alluminio ma lo stiamo facendo in magnesio e così altre cose per cui penso dovremo guadagnare circa 30 chili senza peraltro indebolire la struttura. Inoltre penso che nella F.1 vi sia bisogno di una vettura adattabile ai vari circuiti, per cui sia la sospensione anteriore che quella posteriore ed il passo possono essere facilmente modificabili senza dover costruire alcun nuovo pezzo. Semplicemente usando gli stessi componenti si può passare davanti a tre differenti carreggiate e due dietro: basta staccare completamente il blocco della sospensione e sostituirlo con uno già predisposto; per il passo oltre il distanziale possiamo guadagnare 2,5 cm solo lavorando sui puntoni di reazione.

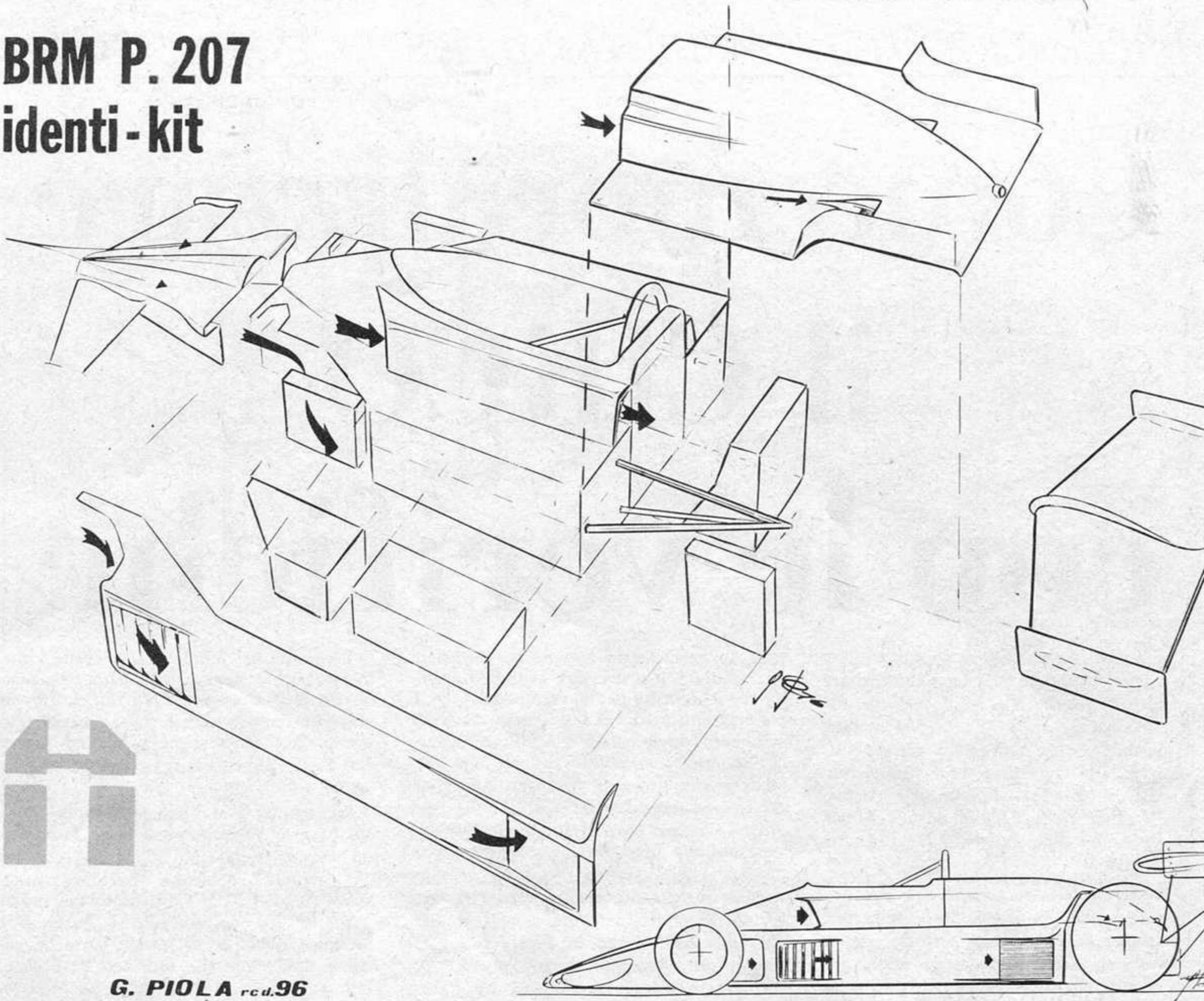
Il portamozzo anteriore è fatto in maniera tale che possiamo facilmente variare la geometria senza cambiare i componenti. Ho inoltre cercato di tenere il peso il più basso possibile. Per non avere variazioni durante la gara i serbatoi arrivano solo a metà fiancata. Sono solo laterali poiché il 12 cilindri è molto lungo e non vi era posto per un serbatoio centrale che mi avrebbe obbligato a spingere troppo avanti il pilota.

Altro concetto, la sicurezza per il pilota. L'abitacolo è molto spazioso inoltre si può facilmente adattare a piloti di diversa taglia. La pedaliera permette diverse posizioni con un campo di azione di 16 cm. La parte più tradizionale riguarda le sospensioni. Quella anteriore è molto simile a quella che ho disegnato all'inizio dell'anno per la Lotus per cui dovrebbe funzionare bene; quella posteriore è a bracci

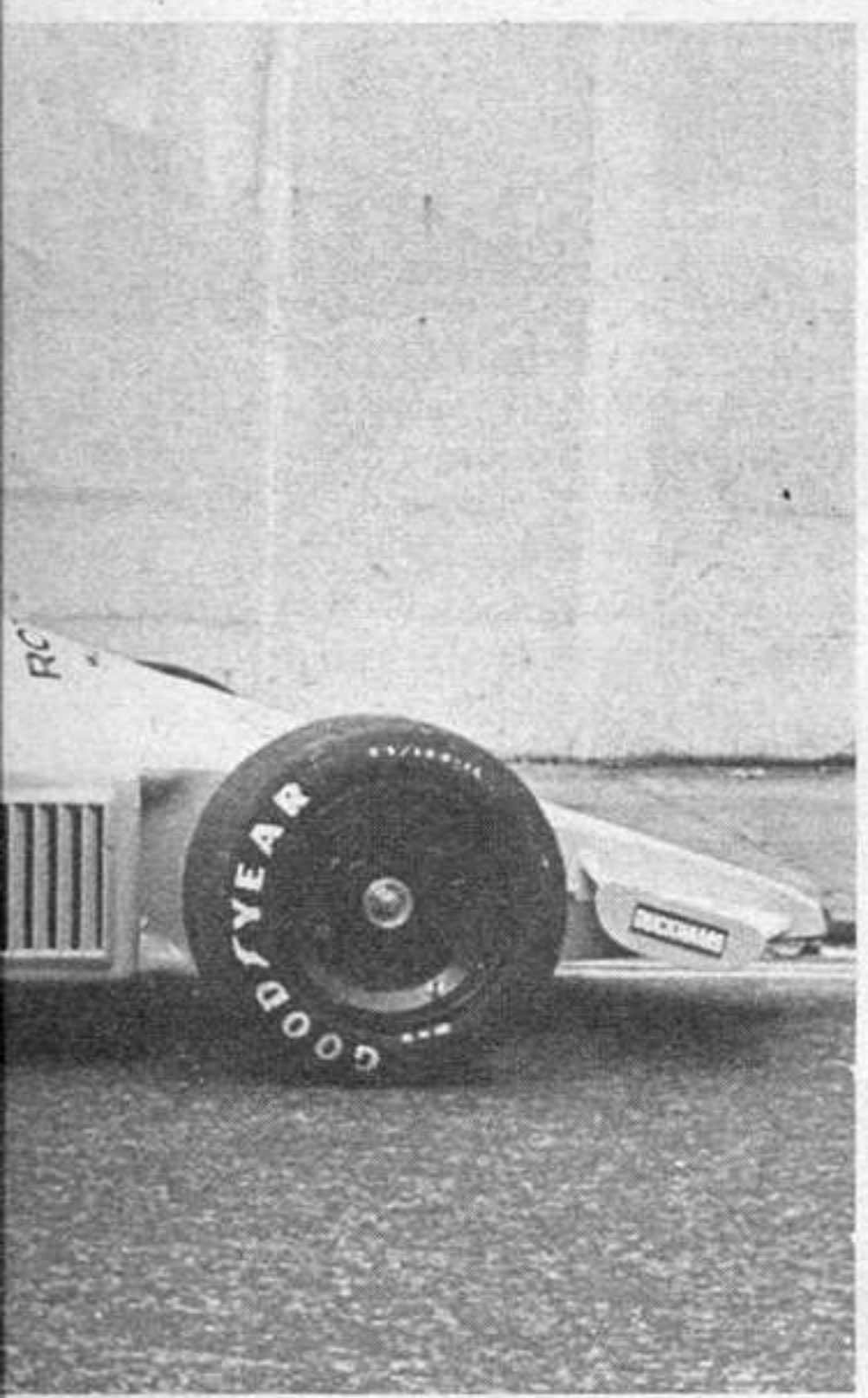


BRM P. 207 identi-kit

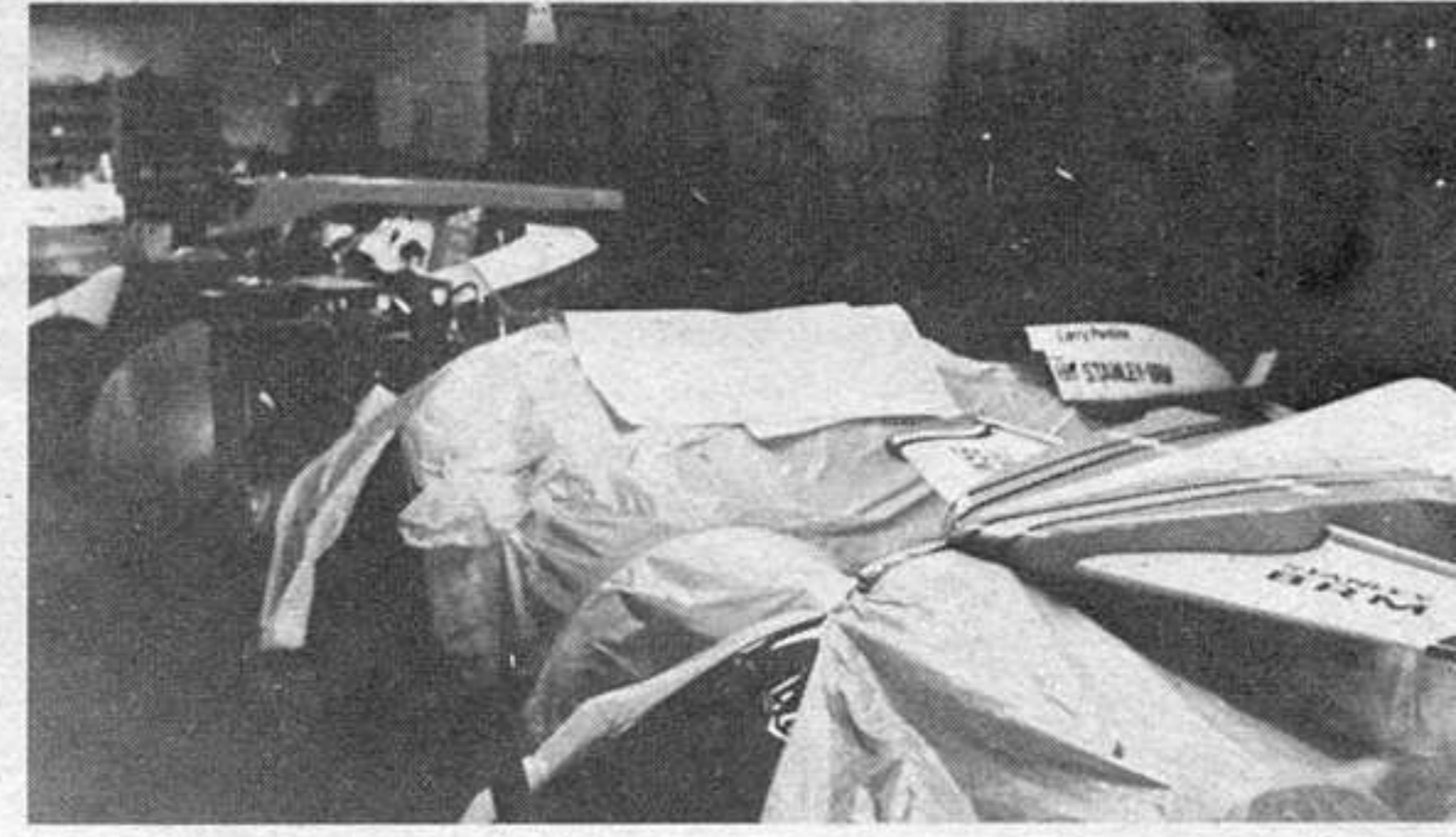
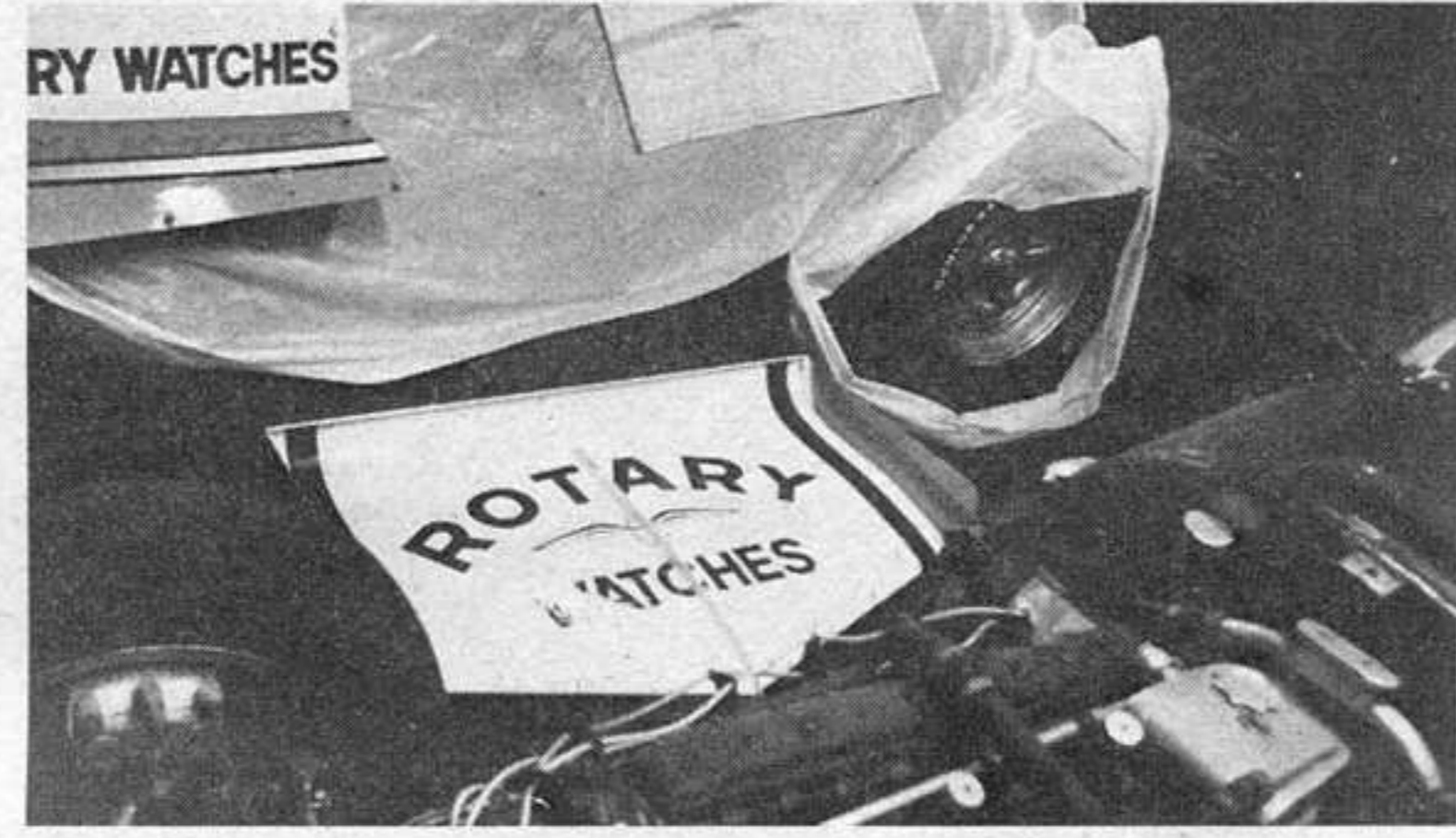
Questi i dati principali della nuova BRM: passo da 2514 a 2641 mm.; carreggiate anteriori 1422/1485/1549; posteriori 1485/1549; progetto di Len Terry; motore BRM 12 V di 60°, progetto di Aubrey Woods. Tutta la vettura dà l'impressione di una notevole robustezza; la fiancata è molto alta; tutti i serbatoi sono nella parte inferiore della scocca; il serbatoio olio è fra motore e cambio; la parte posteriore viene fissata mediante due telaietti (nel disegno se ne vede uno); molto curato il flusso dell'aria, che già anteriormente si biforca per andare ai radiatori acqua; i quali, come quelli dell'olio, sono paralleli al senso di marcia



G. PIOLA rcd.96



Nelle foto sotto, alcuni scorci dell'officina BRM, ancora sottosopra dopo la recente ripresa dei lavori per la 207

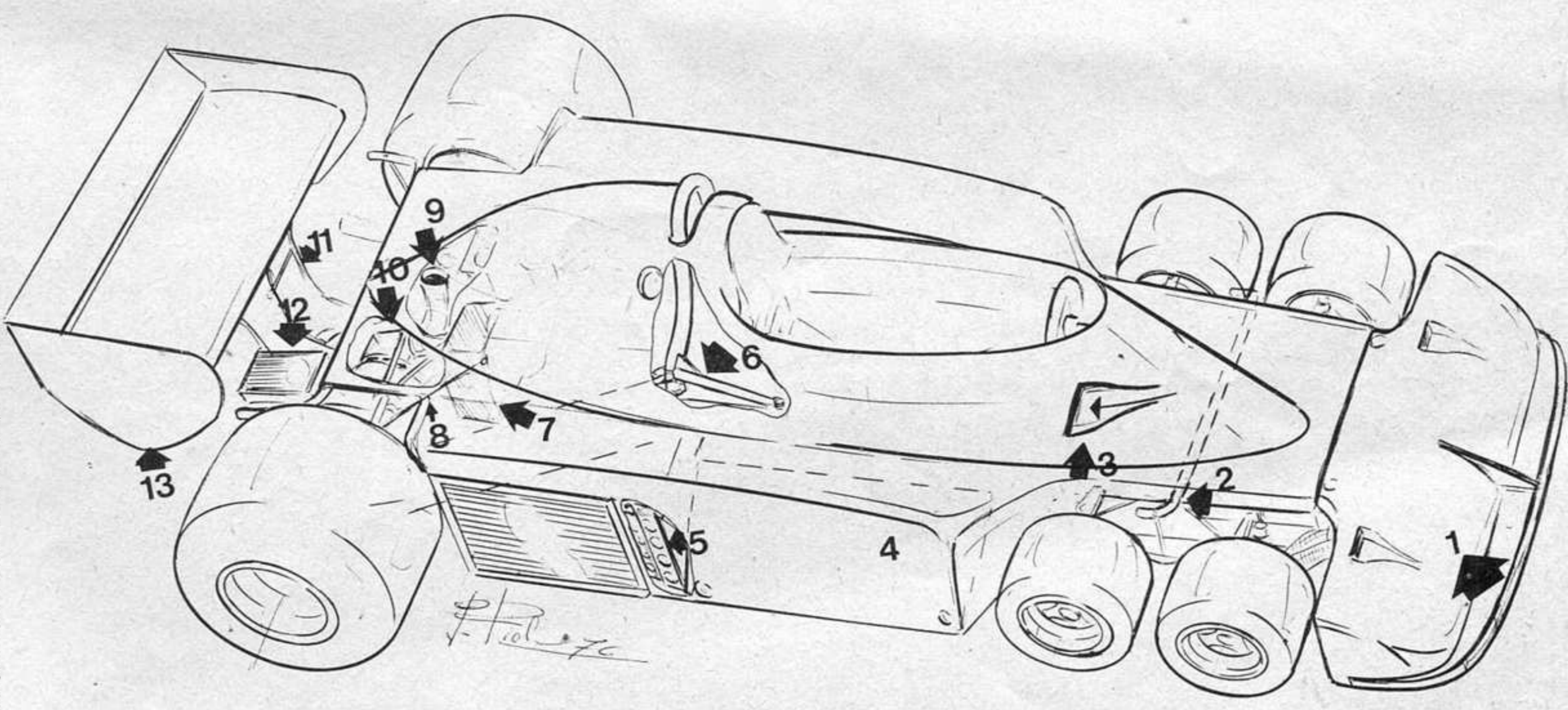


paralleli inferiori, una soluzione generalizzata ora in F.1 e che ho introdotto nella BRM P 126 nel 1967-1968 (prima era stato usata nella Lotus del '64).

La posizione dei radiatori è simile ad alcune altre macchine, ma i nostri sono messi entrambi paralleli all'asse vettura. Quelli acqua con una presa d'aria attraverso la sospensione ed espulsione laterale sono messi dietro le ruote anteriori in una zona di pressione negativa, quelli olio davanti le ruote posteriori in una zona di pressione positiva. La macchina è molto facile da tenere in manutenzione per i meccanici. L'operazione cambio motore è veramente molto veloce. Tutta la parte posteriore è fissata ad un telaio che viene smontato in blocco in 15 minuti.

Quattro serbatoi laterali

Come ho già detto prima, i serbatoi sono laterali, la soluzione serbatoio centrale a mio avviso alza anche il baricentro della macchina. Ho quindi disegnato 4 serbatoi laterali: i due anteriori piccoli e collegati fra loro da un collettore dove si raccoglie la benzina prima di andare al motore. Penso quindi avremo poca variazione di masse in frenata ed in accelerazione. La capacità calcolata è al massimo anche se poi penso non avremo bisogno di più di 170-80 litri. La macchina alla presentazione era senza serbatoi e seguirò la macchina ai vari GP. Se le cose vanno bene si farà una macchina nuova dato che in questa deliberatamente non ho voluto introdurre nulla di sostanzialmente nuovo preferendo avere una certa garanzia di funzionalità immediata».



Nel disegno, riassunte le modifiche apportate alla più recente versione della Tyrrell a 6 ruote, qui nella versione a passo lungo: 1) nuovo muso largo tipo March 2) barra antirollio infulcrata più in alto; 3) presa d'aria alimentazione motore; 4) nuova forma squadrata; 5) distanziali per arretrare i radiatori; 6) nuovo roll-bar; 7) distanziale tra motore e cambio; 8) rinforzi traliccio posteriore sospensioni; 9) manicotti di raffreddamento freni; 10) diversa geometria posteriore; 11) nuovo supporto alettone; 12) diversa posizione del terzo radiatore olio; 13) pinne più ampie

Inchiesta tecnica di Giorgio PIOLA



DALLE «LICENZE TECNICHE '76» ALLE SPERANZE PER IL '77

Come moralizzare il CIRCO con le verifiche

Le recenti polemiche fra organizzatori e costruttori sembrano aver fatto dimenticare le passate controversie sulle verifiche nel « gran circo » della F. 1; tuttavia sarebbe auspicabile, prima dell'inizio della nuova stagione che avvenisse un chiarimento, giacché, come sempre, le polemiche rischiano di alimentare delle nuove e ciò potrebbe minare completamente lo sport automobilistico.

Il brutto della stagione '76 è che nessuna delle parti in causa ne è uscita perfettamente pulita e quasi tutte le passate controversie hanno avuto aspetti molto poco definiti. Tutto è cominciato in Spagna dove la CSI ha perso l'occasione di dimostrare la sua validità ed imporre il rispetto del regolamento: infatti si è trovata a punire, insieme ai verificatori spagnoli, la McLaren per un eccesso di larghezza massima effettuando questa misurazione solo dopo la corsa, mentre nelle verifiche pre-gara aveva inspiegabilmente emesso un comunicato in cui si legittimava la posizione illecita dei radiatori olio.

Se le verifiche in Spagna fossero state più accurate i costruttori avrebbero capito che chi stabiliva le regole della F. 1 era anche in grado di farle rispettare; cosa avrebbero dovuto fare i verificatori sembra semplice, col senno di poi: non ammettere alle prove la McLaren contestando la posizione dei radiatori giacché essi, oltre ad essere oltre il limite di 120 cm, avevano una notevole influenza nell'aerodinamica della vettura e quindi ne alteravano illegalmente le prestazioni (i fatti hanno poi convalidato questa tesi, in Belgio ed a Monaco ed in Svezia con i radiatori sotto l'alettone la M23 aveva problemi aerodinamici confermati fra l'altro da tutti gli altri costruttori che spostarono anche loro i radiatori ai lati). Il fatto di non essere ammessi alle prove avrebbe giustamente punito la McLaren dandole la possibilità di correre ai ripari, i radiatori sarebbero stati spostati nella loro vecchia posizione con al massimo un'ora di lavoro e James Hunt avrebbe potuto fare la sua corsa senza però quel vantaggio illecito.

I verificatori quindi, che avevano chiuso un occhio prima della gara cercando di riparare con quella squalifica troppo grave (anche perché basata su un controllo che andava fatto anche prima ed invece era stato dimenticato), creando così il primo « pasticcio ».

Secondo atto al Gran Premio di Francia: qui le verifiche sono state fatte con un sistema molto più complicato che negli altri G.P. e alcune macchine risultavano irregolari. Poi tutto finiva nel nulla; anche a questo proposito è auspicabile un'unica direttiva in queste verifiche, altrimenti succede che una vettura è regolare in un G.P. e poi è fuori in un altro.

Terzo atto al G.P. d'Inghilterra: qui è successo di tutto, ma alla base c'era stata la affrettata decisione di sospendere la gara mentre sarebbe bastato esporre le bandiere gialle per alcuni giri per pulire la pista dai pochi rottami, dato che la sola Ligier di Laffite si trovava nel prato, in una zona dove in passato durante un G.P. vi era anche più di una vettura, senza che peraltro la gara venisse sospesa.

INFINE Monza, con il controllo della benzina con sistemi non approvati da tutti e che a molti è sembrata una vendetta di quanto successo a Brands Hatch: l'aver fatto partire Hunt e Watson in ultima fila è stato comunque un errore ed una grossa responsabilità assunta dal direttore di corsa, che ha fatto correre dei rischi sproporzionati ad un pilota che, o doveva partire col suo tempo, o se ritenuto colpevole, non partire affatto.

Il grave di tutto questo è stato che la CSI ha perso ancora un po' del suo prestigio e si sono alimentate polemiche che rischiano di portare ad altre polemiche ritorsioni fra i vari organizzatori. Mi ha molto colpito aver letto su Autosprint che lo stesso commendatore Ferrari nel parlare del campionato passato, parla di squalifica della McLaren in Spagna per altezza non conforme dell'alettone, mentre il motivo era un altro. Il giornalista francese Gerard Crombac (fra l'altro è nella commissione tecnica predisposta alle verifiche), a proposito del radiatore del cambio della Ferrari (giudicato, molto alla leggera, « irregolare » sempre per il brutto difetto del libro CSI di essere poco chiaro e di lasciare troppo alla interpretazione soggettiva) scrive: « ma allora la Ferrari ha corso tutta la stagione fuori regola dimenticandosi che quel radiatore non incide affatto sulle prestazioni mentre i famosi radiatori olio in Spagna sì e di molto! ».

Prima di passare alla fase costruttiva della chiacchierata, vorrei sottolineare altri due aspetti che la passata stagione drammaticamente ci ha evidenziato: il fuoco e l'acqua.

L'attuale F. 1 è decisamente una buona formula, tuttavia di fronte a questi due estremi presenta ancora dei lati negativi.

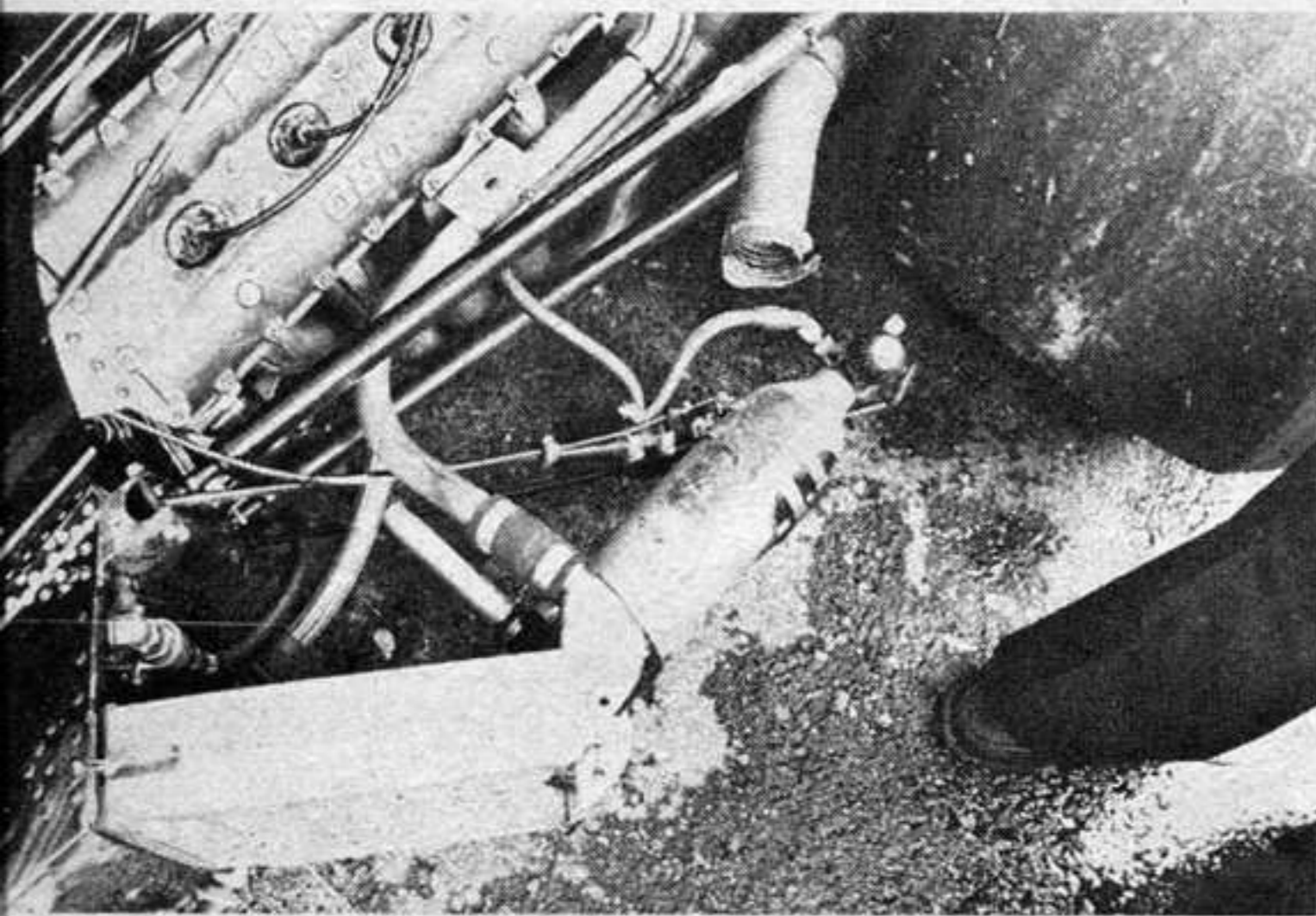
Per quanto riguarda il fuoco, è chiaro che l'unico grosso apporto sarebbe l'adozione del serbatoio Autodelta. Comunque questo sembra argomento tabù; vi sono però altre due cose migliorabili nelle F. 1: le strutture deformabili ed il sistema di estinzione.

Per quanto riguarda le strutture deformabili, l'incidente di Lauda ci ha dimostrato come esse debbano essere parti integranti del telaio e non parti staccabili come sulla Ferrari e su poche altre F. 1 (sulla Lotus sono pressoché inesistenti).

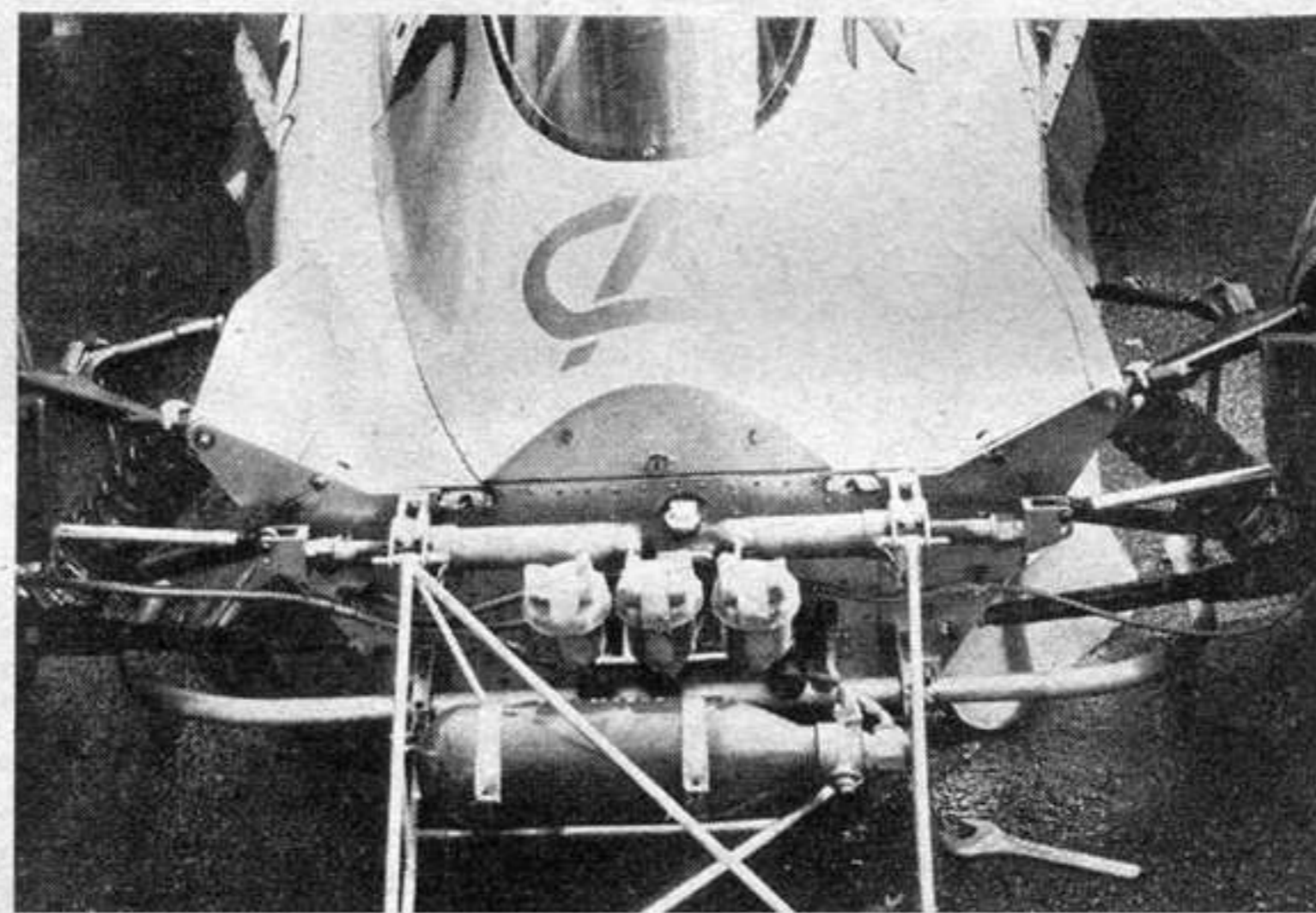
Questo non vuol tanto dire che la Ferrari sia pericolosa per il pilota e che sia poco robusta (anzi l'urto al Nurburgring ha dimostrato la robustezza del telaio che nella sua parte centrale non ha subito quasi la minima deformazione e Lauda ne è uscito senza la minima ferita al corpo), tuttavia ha macroscopicamente evidenziato l'utilità che le strutture deformabili siano parte integrante del telaio. Al ritorno della vettura incendiata ai box l'ho potuta osservare a lungo e sul lato sinistro la pelle che forma la paratia esterna del telaio (segnata con le stelle nella foto) era stata schiacciata dal tremendo urto permettendo così al serbatoio sinistro di uscire ed innescare l'incendio attorno alla vettura (come le varie foto pubblicate hanno mostrato) e ciò perché le strutture deformabili al momento dell'urto si erano subito staccate.

Per quanto riguarda il sistema di estinzione, sarebbe invece auspicabile che tutte le F. 1 adottassero un sistema con più ugelli di scarico come sulla Ferrari T2 poiché attualmente la quasi totalità di F. 1 adotta un solo ugello nell'abitacolo ed uno solo nel motore, cosicché, in un urto, vi sono probabilità che il sistema venga menomato. Inoltre il regolamento prevede l'estintore principale solo all'interno della scocca ed il secondario libero così si hanno posizionamenti del secondo estintore in zone pericolose in caso di urto, ad esclusione della Ferrari, della McLaren e della Brabham che l'hanno in zone a prova d'urto. Sulla nuova Lotus entrambi gli estintori sono esterni.

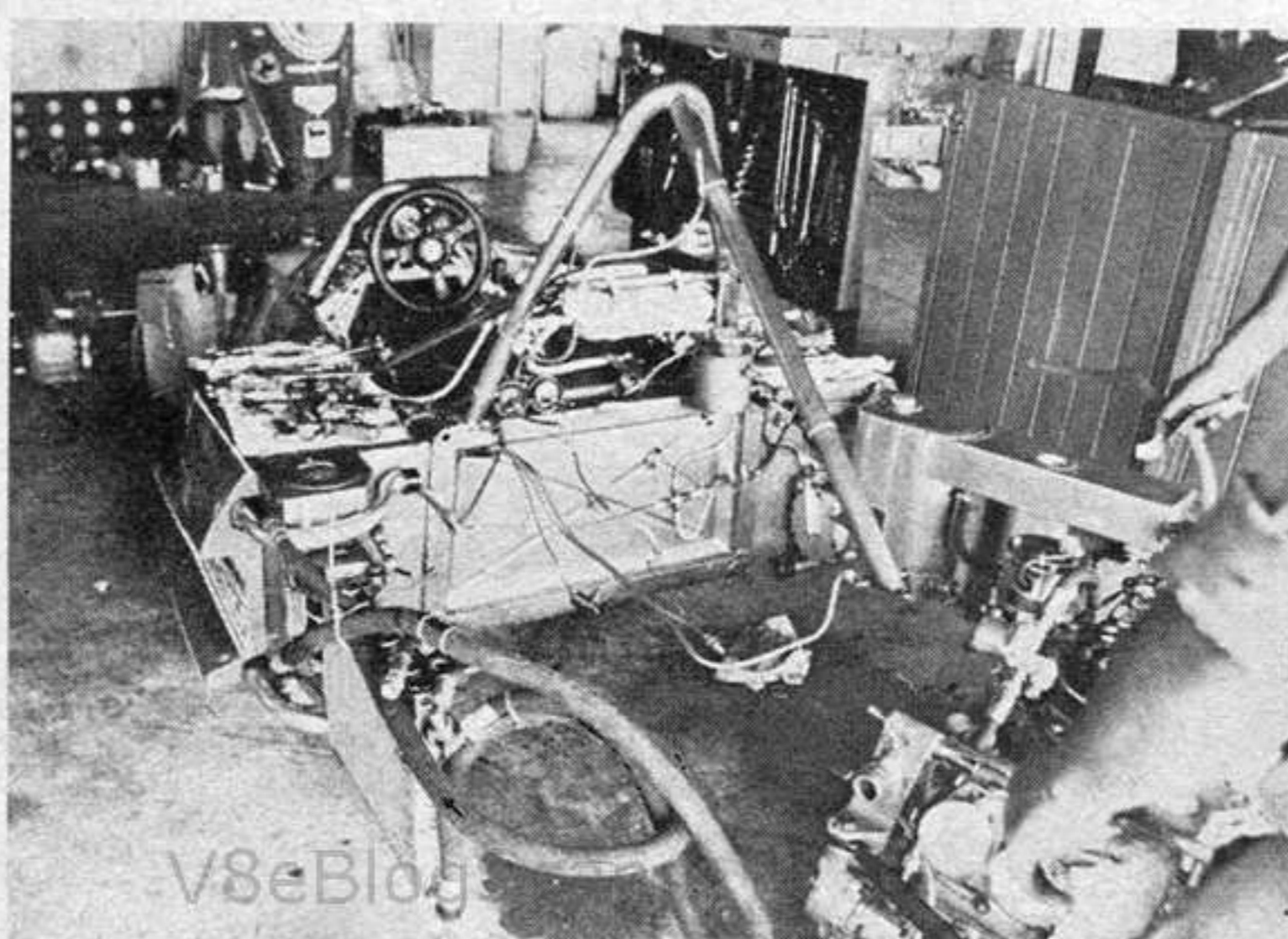
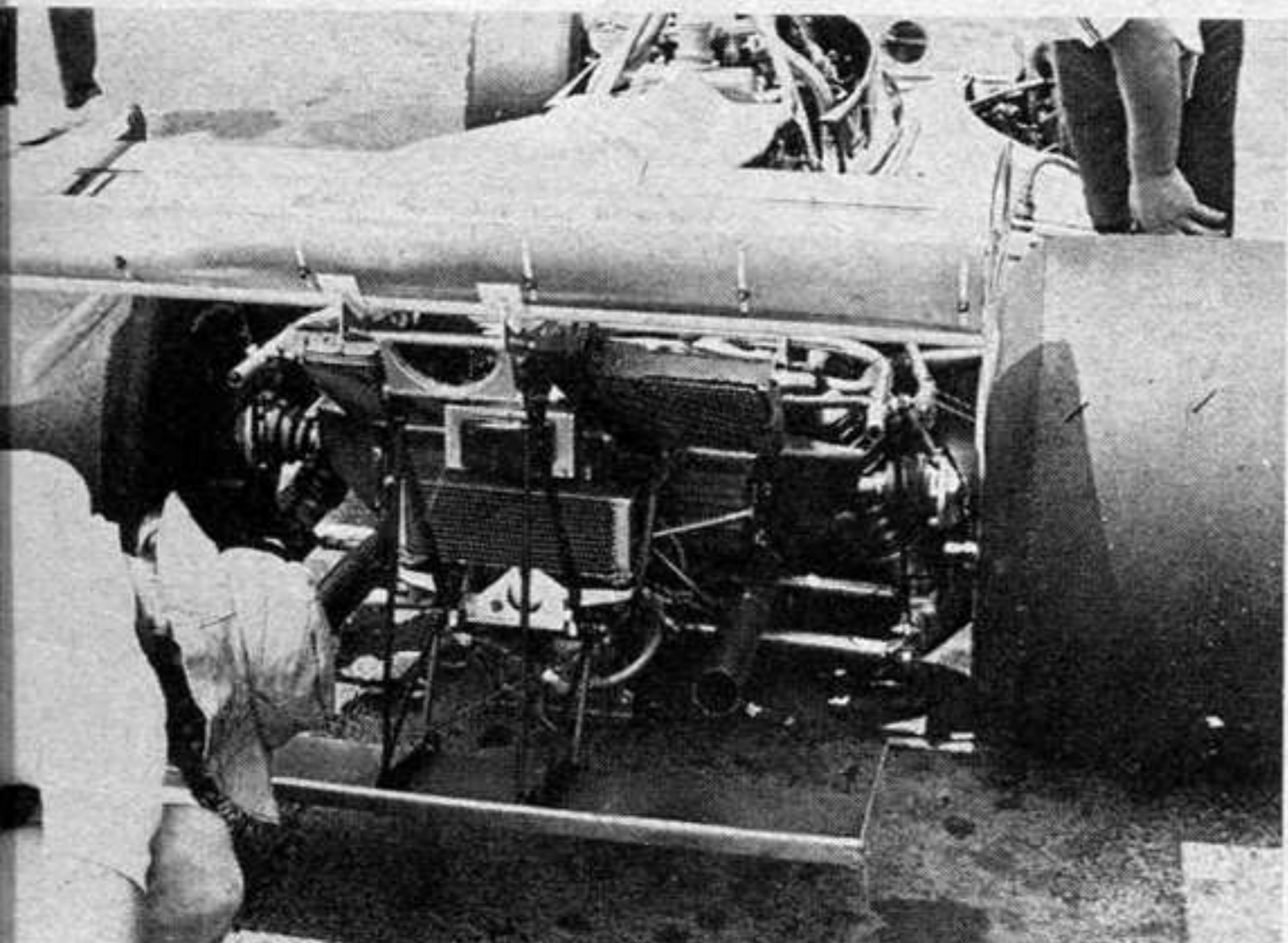
Per quanto riguarda l'acqua, sembra quasi assurdo che non sia stata ancora imposta l'adozione di paraspruzzi come



Alcuni esempi di sistemazioni precarie sulle Formula 1 '76. Sopra, l'estintore della JPS 11. Sotto, l'alettone posteriore supplementare montato sulla Hesketh 308 C



Anche nella Copersucar, l'estintore era in una posizione non protetta in caso di urti. Sotto, sulla sinistra si nota la sezione della struttura deformabile della Ferrari 312T2



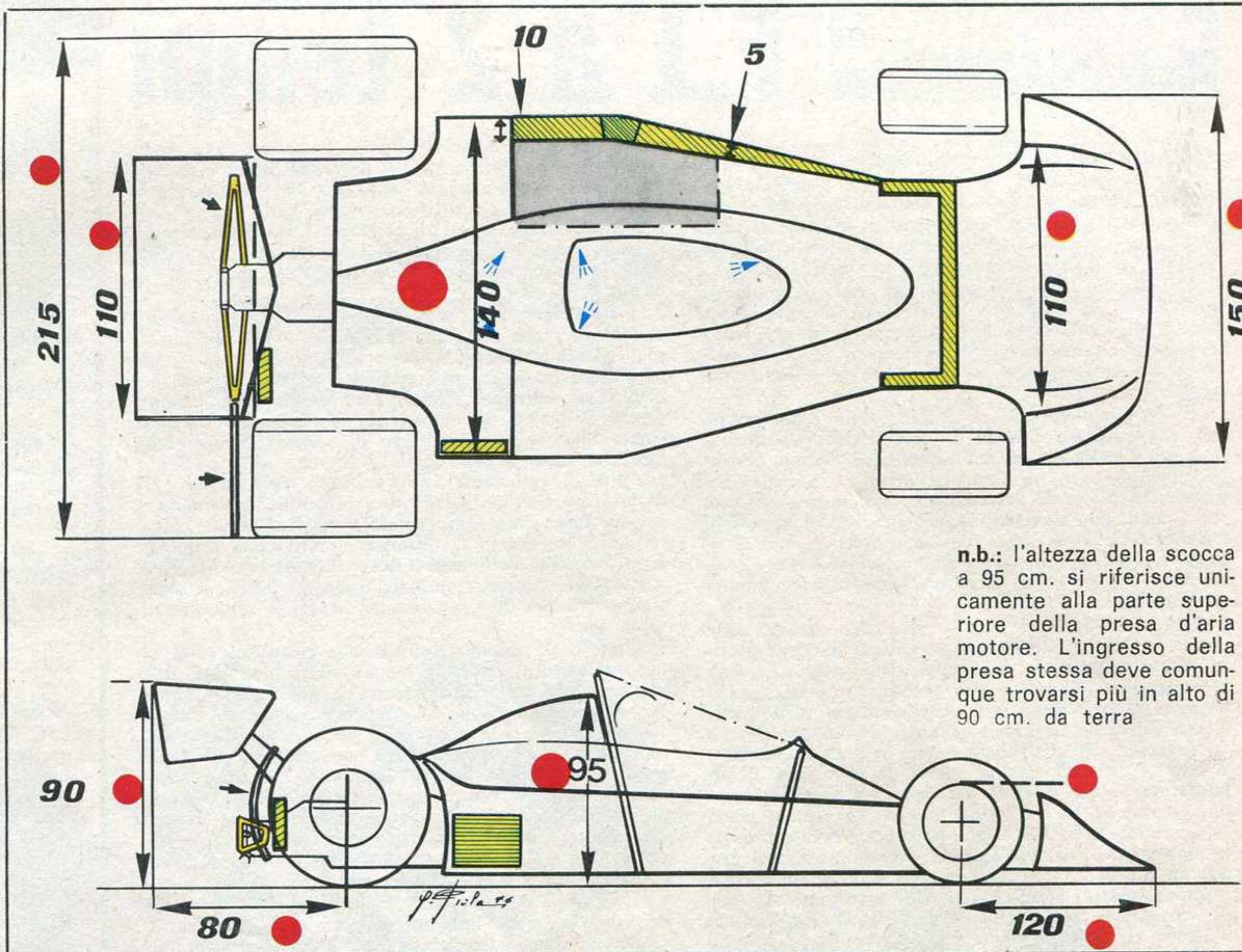
sulla intelligente SIGMA di Pininfarina che evitano il formarsi delle pericolose colonne d'acqua.

Vediamo quindi cosa si potrebbe fare per cercare di moralizzare e ridare prestigio al mondiale di F. 1 sul piano tecnico.

① Fissare un numero preciso di ottano, per il carburante, e obbligare le case petrolifere a depositare il tipo di carburante che forniranno alle proprie squadre; fare il controllo dei primi SEI arrivati sempre nello stesso laboratorio e con sistemi anticipatamente approvati da tutte le case petrolifere (a questo punto eventuali mistificazioni sarebbero da addebitare a furbie della singola squadra, con squalifica).

② Uniformare al massimo il sistema di verifiche onde evitare ritorsioni ed ingiustizie ed al contempo restringere il campo delle verifiche a semplici controlli di misure esterne, cilindrate (col sistema usato anche quest'anno che dà una sufficiente approssimazione, e con smontaggio solo in casi di superamento della tolleranza di errore), peso (da farsi dopo l'arrivo giacché nessuno ha interesse a portare più liquido durante la gara. Gli altri controlli (strutture deformabili, estintori, sistemazioni serbatoi, etc.) quelli cioè più laboriosi da controllare e che rimangono pressoché immutati durante la stagione dovrebbero essere fatti nelle varie officine da una apposita commissione di esperti che fornirebbe quindi la vettura di una scheda tecnica su cui verrebbero annotate tutte le caratteristiche.

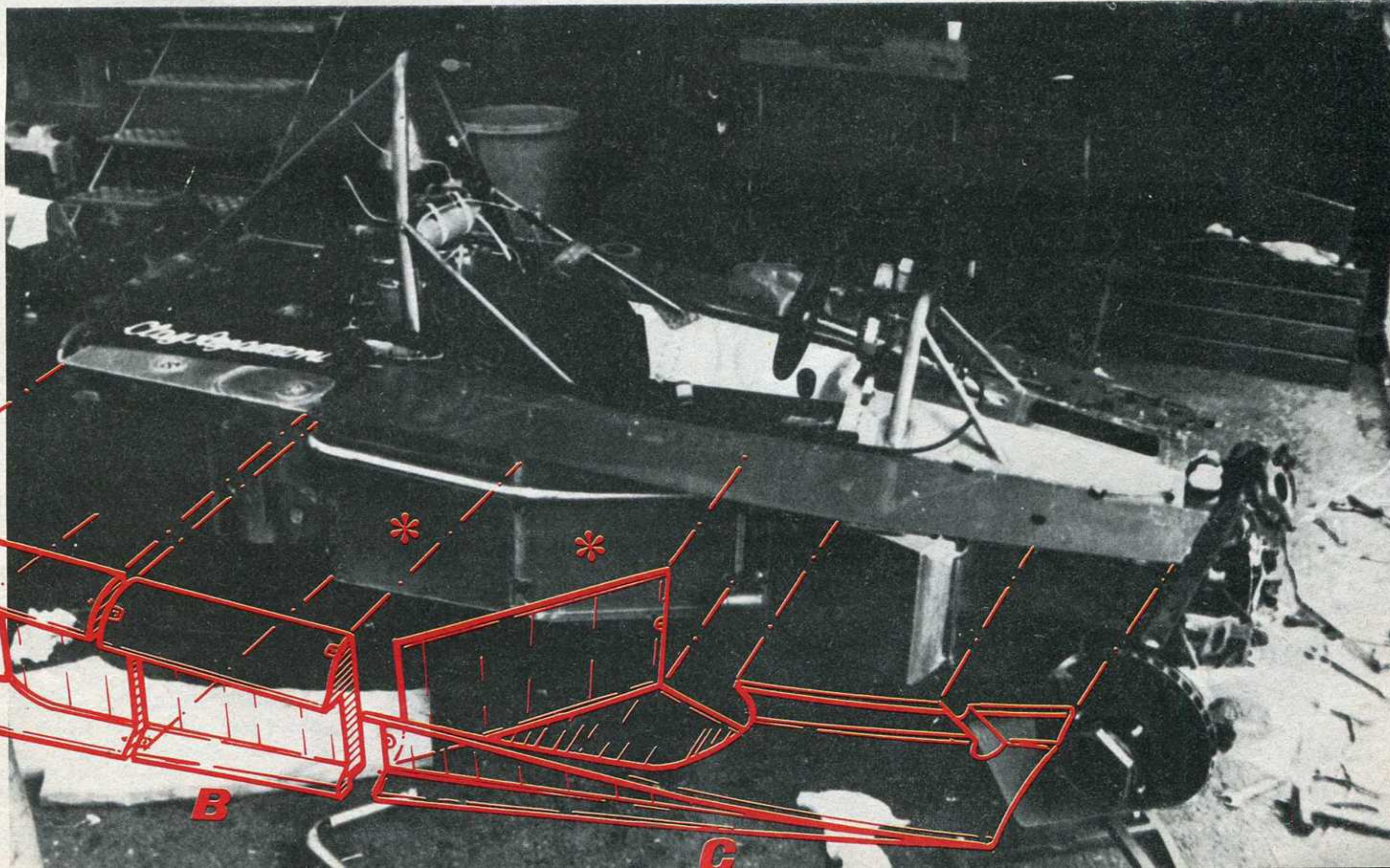
③ Infine, forse il punto più importante, migliorare e semplificare il testo del codice CSI diminuendo le parti interpretative e cercando di tradurre le norme il più possibile in numeri (per esempio si è voluto abolire i radiatori olio a sbalzo pericolosi nei tamponamenti ma si dovrebbe evitare il limite a filo del cambio poiché crea difficoltà interpretative e penalizza chi adotta un cambio diverso da quelli tradizionali; più semplice mettere come limite il bordo dei pneumatici che pone tutti sullo stesso piano ed inoltre è più logico perché i pneumatici sono un po' i « paraurti » delle F. 1).



n.b.: l'altezza della scocca a 95 cm. si riferisce unicamente alla parte superiore della presa d'aria motore. L'ingresso della presa stessa deve comunque trovarsi più in alto di 90 cm. da terra

Nel disegno qui sopra, con pallini rossi sono segnate tutte le MISURE che i commissari tecnici dovrebbero CONTROLLARE su una Formula 1. Questo è lo schema CSI, che vedremo migliorabile in alcuni punti — strutture deformabili integrate nel telaio ed inamovibili, con lo spessore di 10 cm da mantenere per almeno 40 cm, ed un minimo di 5 cm nelle zone adibite a serbatoi — struttura di protezione delle gambe del pilota — libertà di posizionare i radiatori olio oltre i 120 cm di larghezza purché nella zona protetta immediatamente prima dei pneumatici posteriori — limite posteriore dato dal bordo dei pneumatici per i radiatori olio posteriori, con telaio di protezione — adozione di paraspruzzi, rigidamente codificati come forma e dimensione, per le ruote posteriori in caso di pioggia — proibizione dei dispositivi aerodinamici posteriori al di sotto del centro asse ruota. Sotto, le strutture deformabili staccabili della Ferrari T2 che hanno facilitato lo « scollamento » della lamiera esterna (segnata dalle stelle) nell'episodio dell'incidente di Lauda al Gran Premio di Germania '76

Testo
foto
e
disegni
di
Giorgio
PIOLA





F.1 a 2 tempi

Sei ruote, otto ruote, ruote posteriori gemellate. Se il necessario lavoro di sviluppo andrà a buon fine (e non c'è ragione perché ciò non avvenga) presto, in formula 1, sarà disponibile una « quota di aderenza » supplementare. Un fatto di per sé positivo ma tale da alterare l'attuale equilibrio tra potenza installata e potenza realmente sfruttabile ai fini delle prestazioni.

Dipende infatti dalle qualità del telaio il grado di sfruttamento dei propulsori. E' il telaio, a porre limiti naturali alla utilizzazione della potenza: in questo senso funziona come una valvola di sicurezza in grado di assicurare un certo margine, di controllare le sollecitazioni meccaniche.

E' un problema che va affrontato fin d'ora perché dalla sua soluzione dipende il successo delle « multiruote ». Ed il problema ha due aspetti ben distinti ma capaci di interagire tra loro. La maggiore aderenza costringerà il pilota ad un maggiore sfruttamento del motore, quindi sarà necessario aumentare l'affidabilità. Contemporaneamente la maggiore complessità (e quindi il maggior peso) delle nuove soluzioni dovranno essere compensate — se possibile — da una semplificazione spinta dei propulsori.

Una semplificazione che — al livello attuale della tecnica — presuppone mutamenti radicali più ancora che affinamenti di disegno dei gruppi già esistenti. La sempre maggiore diffusione del turbocompressore sembra favorire (quanto meno non penalizzare sul piano delle prestazioni e dei consumi) il propulsore a due tempi.

Vediamo quali potrebbero essere, in linea di massima, le caratteristiche di un due tempi da formula 1. L'alimentazione — lo abbiamo già detto — dovrebbe avvenire attraverso un turbocompressore. In questo modo — evidentemente — non ci sarebbe bisogno di prevedere la precompressione della miscela aria-carburante nel carter. La pressione esuberante fornita dalla girante della turbina azionata dai gas di scarico favorirebbe la fase di « lavaggio » (corrispondente a quella di incrocio nei 4 tempi). L'unico problema è l'immane rifiuto allo scarico. La luce di scarico (scoperta, come quella di aspirazione, dal mantello del pistone) si apre prima di quella di alimentazione e si chiude dopo. E' inevitabile che una parte della miscela fresca venga « cortocircuitata » all'esterno proprio dalla luce di scarico.

Una circostanza che ha sfavorevoli riscontri nel campo dei consumi e che potrebbe essere eliminata solo con l'adozione di un sistema di iniezione diretta. In questo modo il lavaggio potrebbe avvenire soltanto con aria ambiente in eccesso (come avviene sulle grandi unità marine a ciclo « diesel ») ed il carburante verrebbe addotto al ciclo solo in fase di compressione, quando le luci di aspirazione e scarico sono ormai chiuse. I vantaggi di un disegno di questo tipo sono rilevanti, almeno in teoria. L'eliminazione degli organi di distribuzione avrebbe favorevoli riflessi sui rendimenti mec-

canici del complesso, diminuirebbe il numero delle parti dotate di moto alterno, quindi meno vibrazioni e minori probabilità di rottura. Un vantaggio non trascurabile è poi quello di poter utilizzare — per l'azionamento del turbocompressore — gas di scarico a temperatura ridotta rispetto a quelli di un quattro tempi (320° contro 480/500°) a tutto vantaggio delle condizioni di funzionamento della girante.

Naturalmente non va tutto così liscio. Le controindicazioni — anche sul piano funzionale — del due tempi sono rilevanti. Intanto — come abbiamo già visto — un propulsore di questo tipo richiede l'adozione di un impianto ad iniezione diretta. Una grossa complicazione perché il tempo disponibile per l'iniezione è estremamente limitato (due millesimi di secondo per un motore che ruota a 6000 g/1') e limitate sono anche le quantità di carburante che l'impianto deve gestire. E' proprio quest'ultimo parametro a consentire qualche margine di intervento. Con l'aumento della cilindrata unitaria, infatti, aumenta la quantità di carburante e quindi la modulabilità dell'intero sistema di iniezione. Ma l'aumento della cilindrata unitaria comporta masse in moto alterno più grandi e, soprattutto, maggiori sollecitazioni sul pistone.

Proprio il pistone, costituisce la chiave di volta di tutto il sistema. Nel due tempi infatti (una fase utile per ogni giro dell'albero motore) le sollecitazioni termiche sono considerevoli. La sovralimentazione in eccesso con abbondante aria di lavaggio può, in qualche modo, controllare il fenomeno ma le condizioni di funzionamento rimarrebbero gravose vanificando, in parte, l'affidabilità connessa con la semplicità del disegno. Tanto più che la tecnologia dei grandi motori marini (pistoni raffreddati ad acqua con circolazione forzata) non è evidentemente applicabile ai velocissimi motori da competizione.

L'adozione del due tempi in formula 1 comporta evidentemente grandi incognite. Eppure vale la pena di tentare. E' proprio su questo piano che i costruttori veri potrebbero trovare motivi di supremazia. L'adozione di metodologie sofisticate (con esteso uso degli analizzatori logici) potrebbe fornire risultati apprezzabili anche da un punto di vista commerciale.

Il motore a due tempi non ha mai goduto di eccessivo favore nel campo delle quattro ruote proprio per la difficoltà di approccio teorico che la sua costruzione comporta. Certe sue caratteristiche (elevato inquinamento, consumi specifici superiori al quattro tempi) non sono caratteristiche legate alla sua architettura ma, piuttosto, l'effetto di un mancato lavoro di sviluppo.

Un motore a due tempi turbocompresso ad iniezione diretta potrebbe fornire ottimi risultati, e non solo nel campo delle competizioni. Chi ci proverà per primo?

l'ing. del lunedì

Epifania in TV

Il vero campione del coraggio dell'automobilismo '76, ARTURO MERZARIO, sarà assente al primo atto della stagione F. 1. Alla iniziale disattenzione subito da parte di squadre si è aggiunto il drammatico episodio di Cervinia, dove è caduto fratturandosi il bacino. Per due mesi, di corse non ci parla. Prima di Natale era stato a Lusevera, dove con i bambini già tornati nel paesino del Friuli aveva presentato, per uno special televisivo che andrà in onda alle 15,45 del 6 gennaio sulla Rete 1, la scuola « Graham Hill », della quale è cominciato il definitivo approntamento per fine gennaio. L'inaugurazione ufficiale è annunciata per i primi di febbraio, dopo i G.P. sudamericani.



bononia viaggi

Galleria del Toro 3 - Bologna
tel. 262960-273410 - telex 52494

Decidetevi su

INTERLAGOS 23 gennaio 1977

**Quota di partecipazione
Lire 1.160.000**

PROGRAMMA

1. giorno - Sabato 15 gennaio

In serata partenza dagli aeroporti di Milano o Roma con volo di linea per Rio, cena pernottamento. 1. colazione a bordo.

2. giorno - Domenica 16 gennaio

RIO - Arrivo in mattinata e trasferimento in Hotel. Il resto della giornata a disposizione con possibilità di visitare il Mercato Hippy, aperto soltanto di domenica, ove è sempre simpatico fare acquisti di piccolo artigianato locale. Pernottamento in Hotel.

3. giorno - Lunedì 17 gennaio

RIO - 1. colazione in Hotel; mattinata a disposizione per bagni di sole. Nel pomeriggio escursione al covado, statua del Cristo Redentore che si ergono al centro di Rio su una montagna dalla strana forma (mt 700). Rientro in Hotel attraverso la foresta pittoresca di Tijuca e le spiagge di Barra, Leblon e Copacabana.

4. giorno - Martedì 18 gennaio

RIO - 1. colazione in Hotel; visita facoltativa di Pan di Zucchero, roccia granitica (mt 394) che si erge al centro della stupenda Baia di Rio. La sommità raggiungibile in teleferica si avrà un'ottima spettacolare vista di Rio, delle sue spiagge e delle circostanti isole tropicali.

5. giorno - Mercoledì 19 gennaio

RIO - 1. colazione in Hotel. Giornata interamente a disposizione per vita balneare.

6. giorno - Giovedì 20 gennaio

RIO - 1. colazione e partenza in aereo per la capitale del futuro BRASILIA: visita della città in costruzione prendente i famosi monumenti d'avanguardia di Oscar Niemeyer, il Palácio dell'Alvorada, dell'Itamaraty, sosta sull'antenna della TV ove si potrà ammirare la planimetria della Città a forma di arco. Freccia disegnata da Lucio Costa, 2. colazione in Hotel, ristorante e proseguimento in volo per SAO PAULO: arrivo e trasferimento in Hotel, pernottamento.

7. giorno - Venerdì 21 gennaio

S. PAOLO - 1. colazione in Hotel. Giornata interamente a disposizione con possibilità di effettuare una escursione, facoltativa, alle Cascate di Iguassu' le più grandi e lussureggianti del mondo.

8. giorno - Sabato 22 gennaio

S. PAOLO - 1. colazione in Hotel, giornata dedicata alle prove del GP con trasferimento in pullman per Sao Paolo, rientro in serata.

9. giorno - Domenica 23 gennaio

S. PAOLO - 1. colazione e trasferimento ad Interlagos per assistere al GRAND PRIX DEL BRASILE F. 1; al termine rientro in Hotel. Pernottamento.

10. giorno - Lunedì 24 gennaio

S. PAOLO - 1. colazione in Hotel. Giornata interamente a disposizione con possibilità di visitare la Cappella di Paolista e serata alla Catedral do Samba per addio a questa fantastico paese.

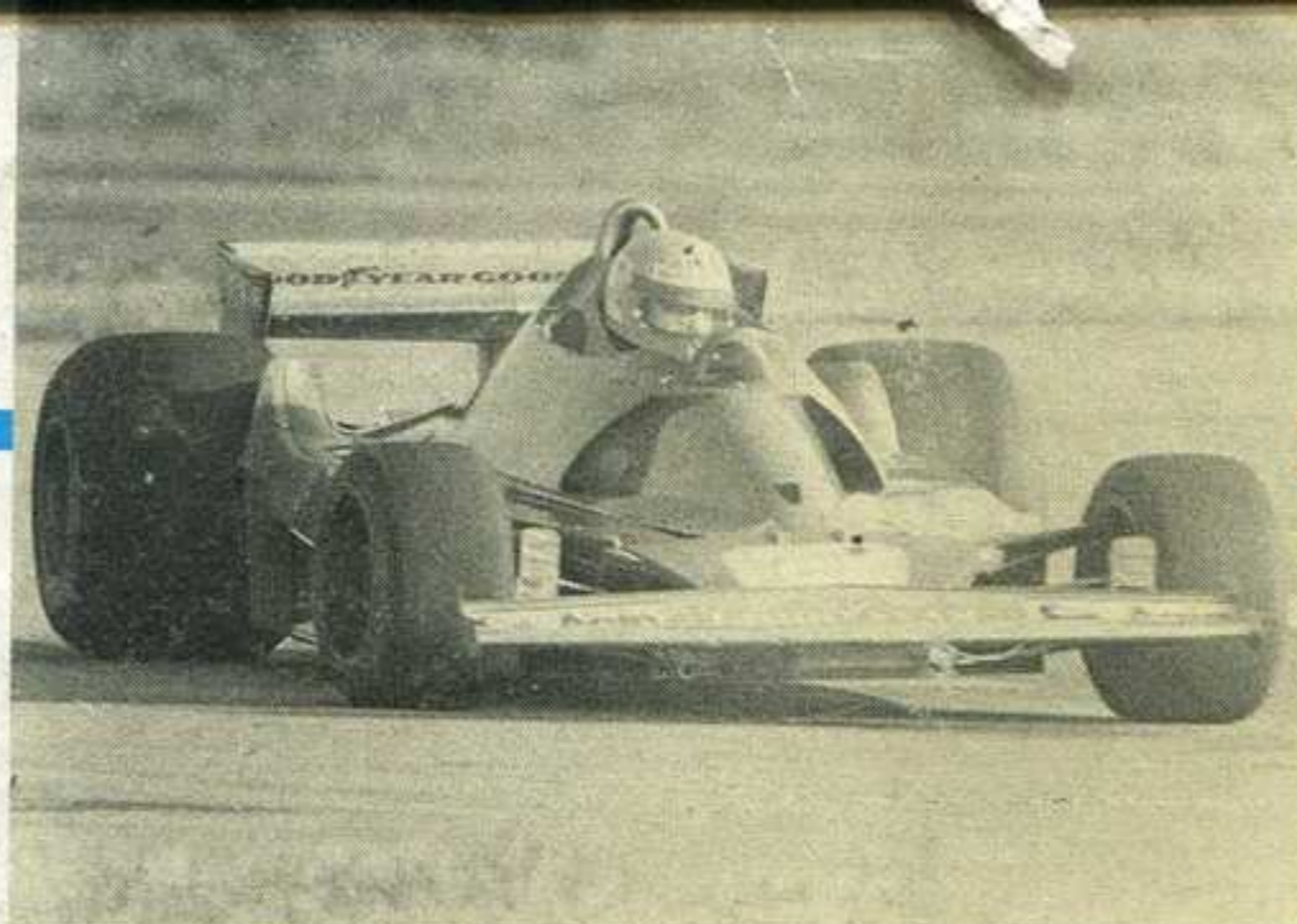
11. giorno - Martedì 25 gennaio

S. PAOLO - 1. colazione in Hotel, mattinata a disposizione per gli ultimi acquisti. Nel pomeriggio trasferimento in aeroporto e partenza con Jet Line, cena e pernottamento a bordo.

12. giorno - Mercoledì 26 gennaio

Arrivo negli aeroporti di Milano o Roma.

La quota comprende: biglietto aereo con voli di linea come da itinerario; franchigia bagaglio kg 20; tasse aeroportuali in Italia; sistemazione in camera.



La vigilia FERRARI in fiducia

soluzione, che ha lievi modifiche rispetto alla precedente, deve essere scaturito da un accurato esame delle forme aerodinamiche nella galleria del vento. Il profilo lascia invece intravedere un accentuato innalzamento della carenatura delle ruote posteriori con la stessa che arriva sino al battistrada ed una distanza maggiore tra la carenatura e la ruota.

Quel lavoro in pista durava un paio d'ore circa e si decideva poi di procrastinarlo anche al pomeriggio per poter sfruttare la pista completamente secca stante la presenza del sole che continuava la sua opera. Nel pomeriggio Lauda ritornava in pista con la sua squadra di meccanici dopo che la vettura era rientrata nel reparto corse. Ora Lauda utilizzava nuovamente un casco con il colore abituale rosso ma ancora della nuova marca prescelta Bell. Il pomeriggio di prove era breve. Lo aveva anticipato lo stesso Lauda nell'intervallo della colazione al ristorante «Cavallino». «Facciamo pochi giri, forse una decina poi tutto finito e vado via». Si trattava di una trentina di minuti solo per una verifica definitiva prima di concedersi un periodo natalizio in famiglia. Pare ne avesse bisogno, se lo stesso Montezemolo ha tenuto a ripeterlo anche in TV che «Niki ha bisogno di serenità e fiducia dallo stesso clan Ferrari...» Comunque ha aggiunto sempre nella trasmissio-

il patto di gomma

MODENA - Raggiunto nella nottata di martedì 21 dicembre un «gentlemen's agreement» tra gli organizzatori e la F.O.C.A. si ha finalmente la conferma della disputa, nella data originale, del G.P. di Argentina che aprirà il 9 gennaio la stagione '77 del campionato mondiale piloti. Nella mattinata di lunedì riprende subito a pieno ritmo la preparazione di questa trasferta sudamericana che durerà sino alla fine mese con il programma della seconda gara mondiale. Alla Ferrari si è solleciti a mettere in programma una seduta di prove e convocare Niki Lauda pilota più disponibile a raggiungere Fiorano in un tempo abbastanza breve. In conseguenza di ciò, già nel pomeriggio prenatalizio, una 312 T2 viene trasferita sulla pista. Ma si dovrà attendere sin verso le 16 prima di poter dare corso alle prove.

Le condizioni meteorologiche sono proibitive: piove a dirotto, l'asfalto sembra essere un acquitrino e la visibilità va scemando sia per la nebbia che per l'ora tarda. In queste condizioni Lauda si appresta ad iniziare questa fase del collaudo che non potrà dare quei risultati che i tecnici si aspettano. Pochi giri in cui si avverte la presenza della vettura, più per il suono emesso dal motore, che per la effettiva possibilità di individuarla al centro del cono d'acqua nebulizzata che la stessa crea.



Niki Lauda mentre collauda la 312 T2 nella versione che sarà portata in Argentina e Brasile. Si notano differenze nella parte anteriore dell'abitacolo, con diverse prese d'aria che soddisfano ampiamente (anche troppo) i più recenti dettami CSI in tema di altezza da terra. Secondo questi, infatti, l'altezza delle prese d'aria può essere a 95 cm. Si noti poi come Lauda abbia cambiato casco: ora ha un Bell Star, come d'altra parte Reutemann

Sembra quasi un dispetto questa costrizione per il pilota del Rifiuto d'Acqua. Quando, dopo appena 3/4 d'ora, si decide di soprassedere, si sono percorsi pochi giri e si ha la necessità di continuare queste prove anche nella giornata successiva. Nell'ambiente Ferrari si fa notare che le prove continueranno solo se il tempo avrà un netto miglioramento perché in quelle condizioni è inutile continuare a girare non essendo possibile raggiungere le temperature d'esercizio necessarie per una verifica della vettura e delle sue singole parti, che si sono appena terminate di assemblare e che in alcuni punti sono ancora allo stato grezzo (senza la solita colorazione).

Al giovedì i desideri e le necessità del «clan» Ferrari trovano una corrispondenza in una variazione totale delle condizioni climatiche e si decide di continuare gli allenamenti. La pista è ancora troppo umida per la utilizzazione di gomme slick e Lauda deve utilizzare gomme da pioggia, nella prima parte dei tests, mentre il sole comincia a fare capolino tra le nuvole che stanno svignandosela permettendo così di accelerare l'essiccazione del manto d'asfalto. Lauda utilizza anche un casco nero od almeno di colore scuro e la sua 312T2, probabilmente quella di Reutemann, visto che ai box vi è la squadra di meccanici condotta da Bellentani, lascia piuttosto incerti. Nella serata precedente la luce scarsa non aveva permesso di individuare delle differenze, ma ora c'è qualcosa che è simile

ma non eguale a quanto conosciuto nelle ultime prove. Vi è il nuovo alettone con le bavette laterali più panciute, il nuovo supporto dello stesso ed altre piccole cose che trovano una conferma nella presenza di quelle parti ancora prive della colorazione definitiva e che quindi acuiscono questo effetto «di nuovo» e modificato.

Queste sono le modifiche esteriori, quelle che si possono recepire nell'esame della rete esterna, non certo le modifiche delle strutture o delle parti meccaniche che rimangono nascoste e che solo una misurazione potrebbe rivelare. La T2 aggiornata è dotata anche di una nuova CARENATURA dell'abitacolo, nuove prese d'aria necessarie per l'alimentazione del motore, più voraci grazie allo snellimento della parte sottostante il parabrezza. Pure sottoposta ad una riduzione nella sezione è la carenatura del roll-bar che, anche nel suo sviluppo longitudinale, ha ridotto le dimensioni con una maggiore aderenza alla traversa posteriore. Carenate le ruote posteriori con la evidente intenzione di indirizzare i filetti dell'aria verso la parte interna delle bavette dell'alettone onde creare un maggiore sfruttamento dello stesso, interessandolo con un flusso omogeneo di cui si siano calcolati i parametri.

Già una soluzione di questo tipo fu utilizzata da Carlos Reutemann, qualche tempo addietro, nel corso dei test relativi alla versione modificata della 312T, quella con la differente dislocazione dei radiatori. Il risultato di questa

ne di Maurizio Costanzo: «...Niki mi ha assicurato: vienimi a prendere al ritorno della temporada sudamericana. Avrò messo a tacere tutti, perché almeno uno dei due GP lo vincerò...». C'è chi è convinto nel clan di Maranello che questa ritrovata fiducia nella Ferrari più che dalla macchina che non ha visto miglioramenti sostanziali dall'appannato fine '76 venga dalle assicurazioni della Goodyear al Drake che le macchine modenesi, almeno per le prime due gare dell'anno, avranno in esclusiva le gomme speciali provate a Fiorano e che hanno permesso il record di Reutemann (1'10"81) qualche settimana fa. Pur se è vero che la successiva prodezza della Tyrrell al Castellet ha indotto a credere che la squadra inglese avesse avuto analogo occhio di attenzione. Al punto, che Lauda, nell'intervista-previsione al Kurier di fine d'anno è molto più cauto, «vede molti avversari pericolosi, specie Reutemann» al quale accredita «maggior tempo avuto per prepararsi».

Se le gomme in ogni caso ridaranno margine alla Ferrari (preoccupata peraltro dal riavvicinamento dei rivali nei motori) sarà ancor più da valutare il confronto diretto tra i suoi due piloti, col vantaggio che «Lola» ha del tifo di casa e che certo non sarà facile tenere (da parte della neo-troika Nosetto-Ghedini-Tomaini) nel muro di gomma dei compromessi, possibili alla gestione Montezemolo quando c'era da sottomettere Clay.