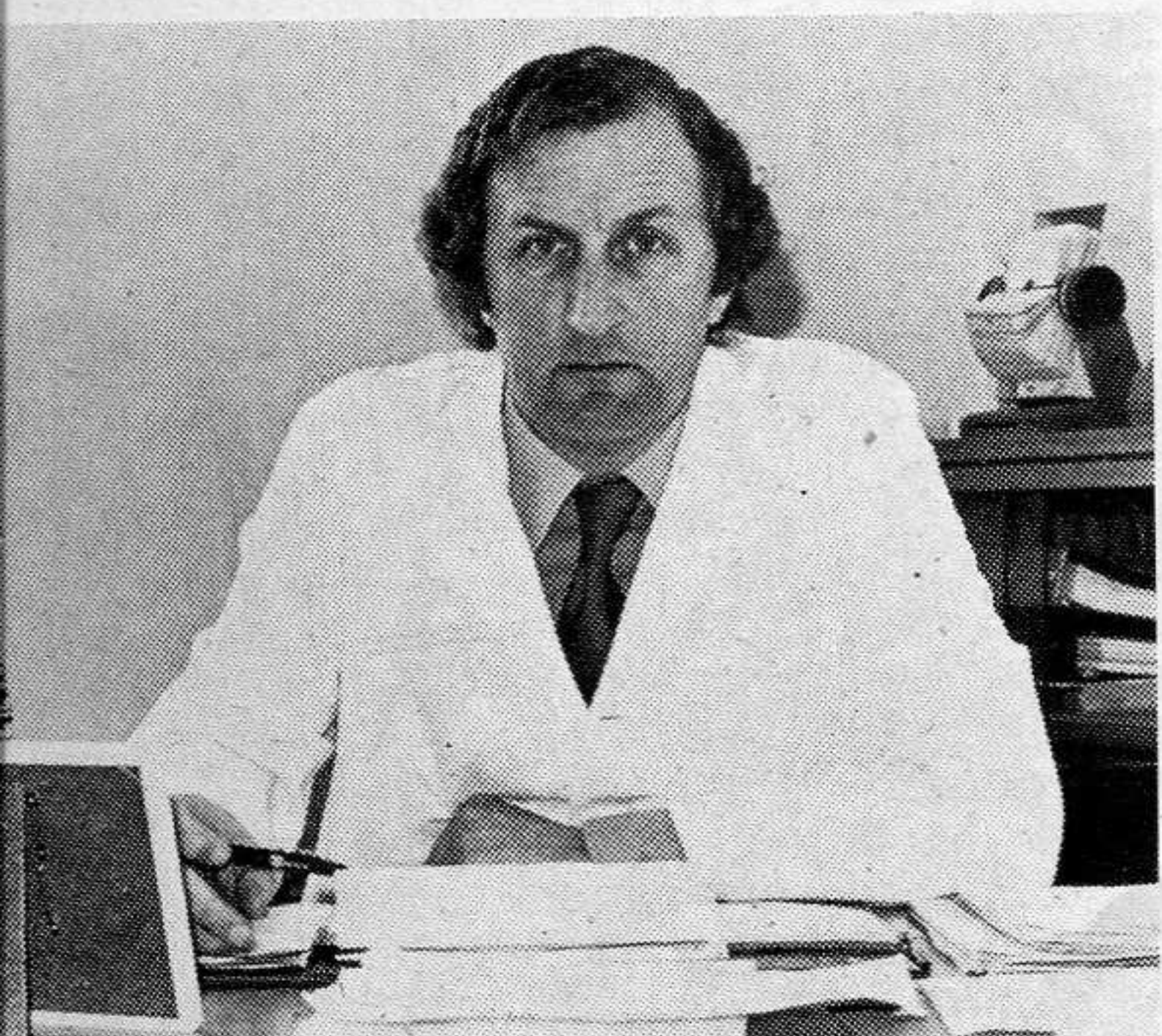


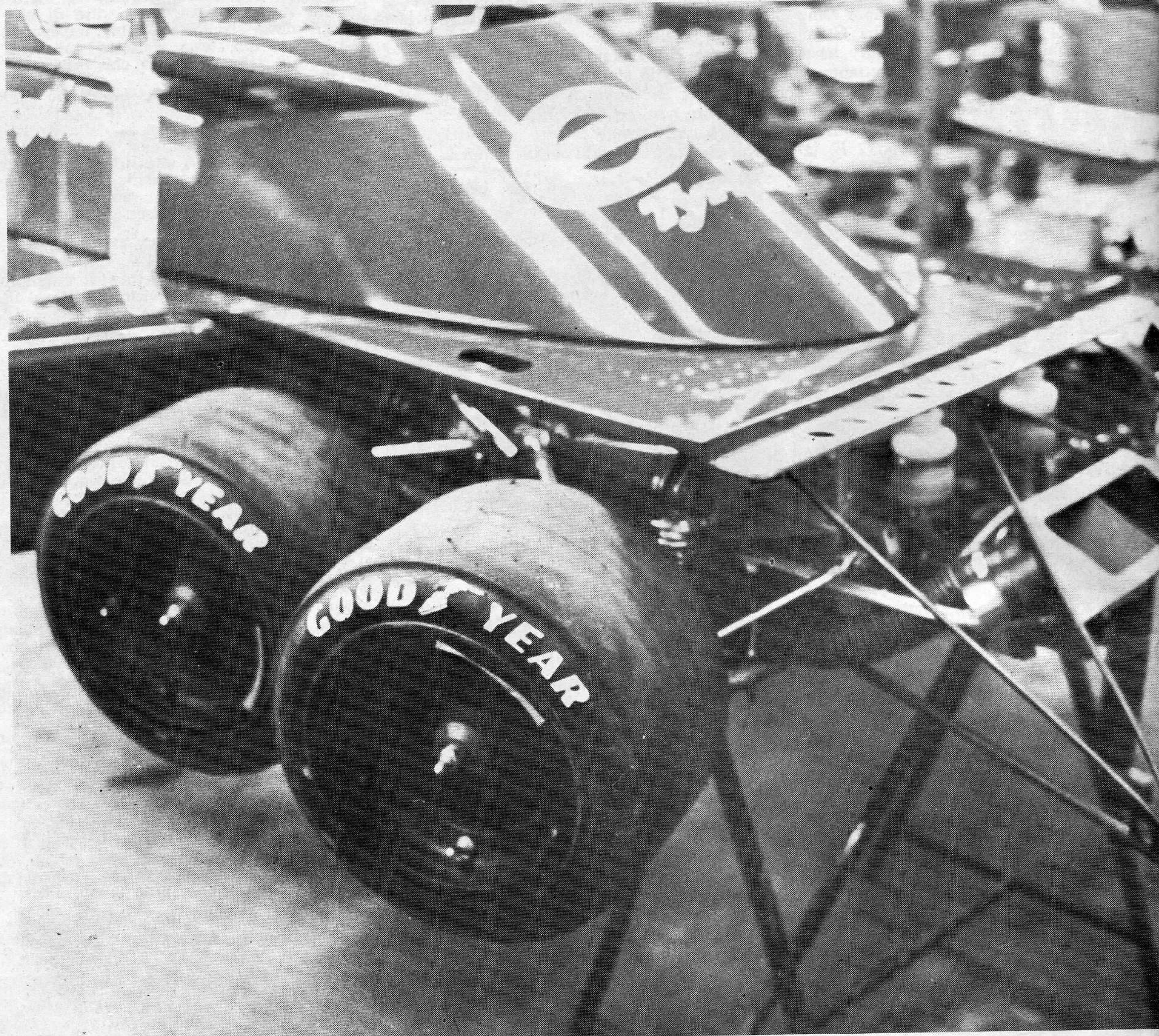
L'identi-kit della nuova TYRRELL progetto 34

● **Vettura:** monoposto a telaio monoscocca, a tre assi, quattro ruote anteriori in tandem sterzanti ● **Motore:** Centrale posteriore, Ford-Cosworth DFV 8 V 3 litri ● **Dimensioni:** Passo sul primo assale 2453, sul secondo 1993. Carreggiata anteriore, per entrambi gli assali, 1160. Posteriore (con ruote da 19") 1500. Altezza 1203, lunghezza 4320 ● **Sospensioni:** le quattro ruote anteriori hanno sospensioni indipendenti, con speciali ammortizzatori Koni e molle elicoidali a flessibilità variabile. Barra antirollio in comune. Dietro, braccio superiore e parallelogramma

inferiori, ammortizzatori Koni e molle elicoidali-coassiali a flessibilità variabile. Barra antirollio ● **Sterzo:** la cremagliera manovra il primo assale. Il secondo è collegato al primo tramite leveraggi ● **Freni:** freni idraulici Lockheed a disco sulle sei ruote. I calipers anteriori sono integrati con i portamozzi. Dischi anteriori da 20,3 cm di diametro, posteriori 26,5 ● **Trasmissione:** cambio Hewland FG 400, frizione Borg & Beck ● **Pneumatici:** Goodyear. Anteriori, diametro 10" larghezza 9", posteriori diametro 13" larghezza da 17" a 20".

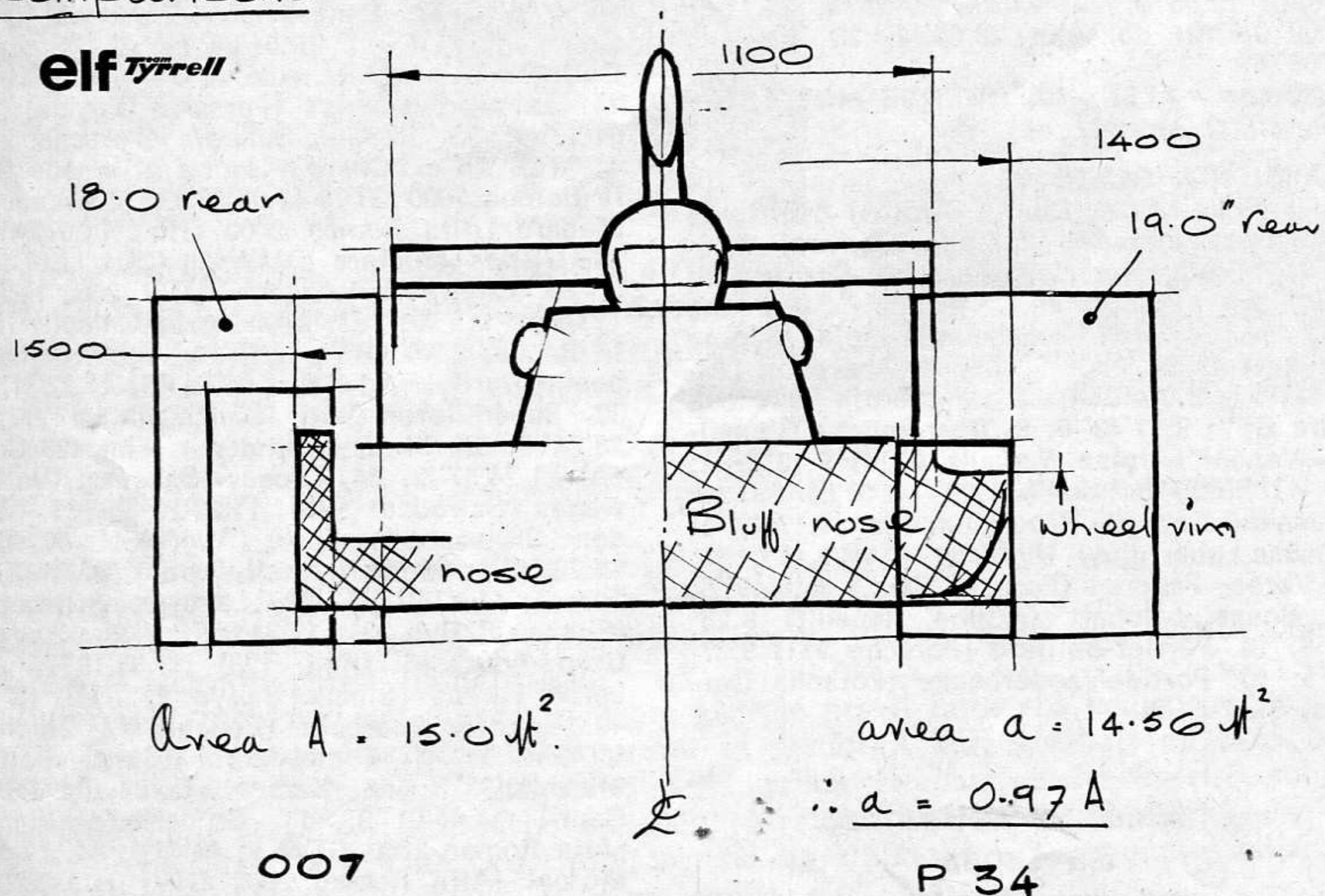


Elf Tyrrell designer Derek Gardner. Il progettista di Tyrrell, aveva questa idea per la testa fin dal 1969. Sotto, il profilatissimo frontale del «progetto 34». Le quattro ruotine sono tutte carenate



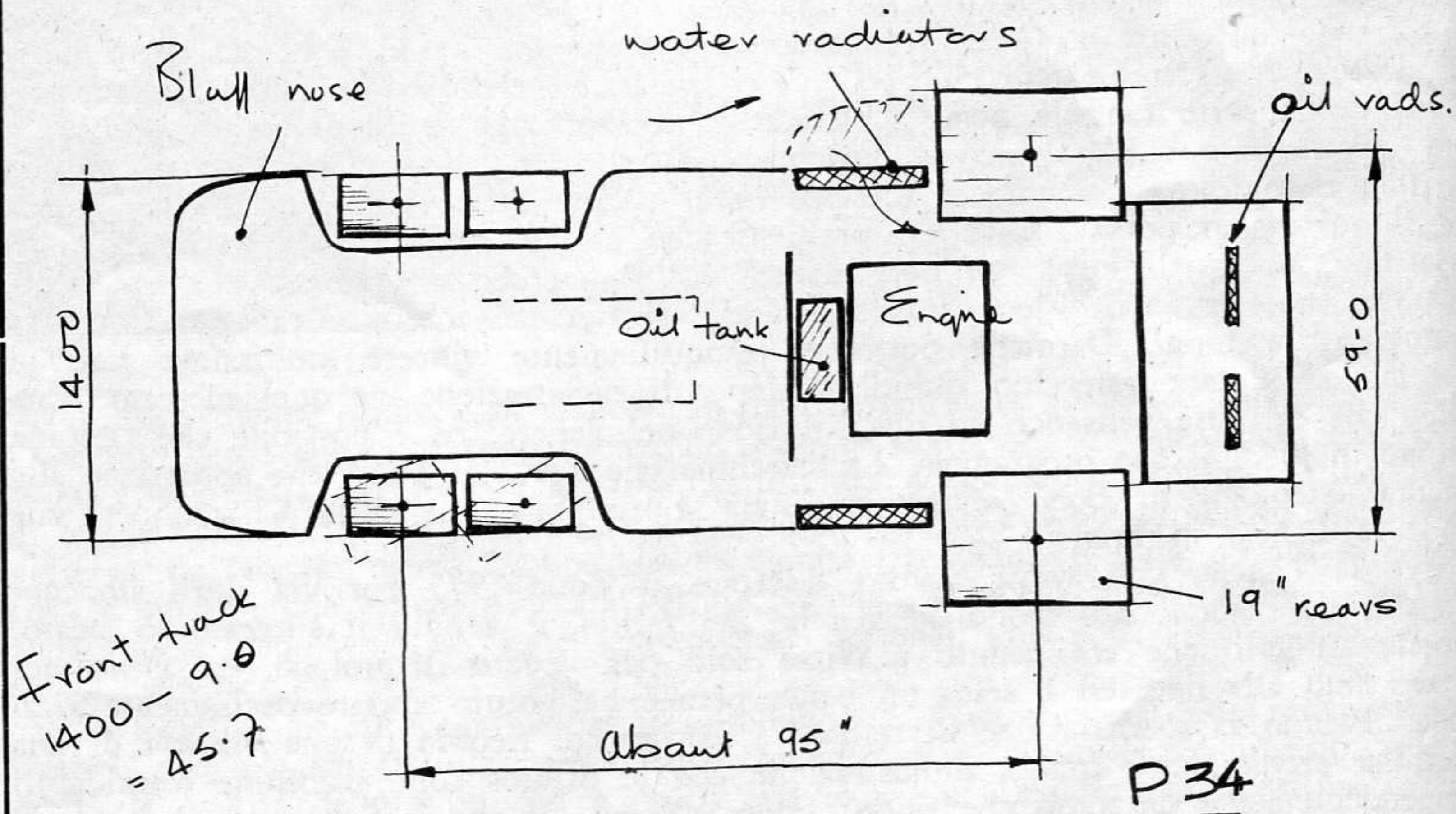
Comparisons

elf Tyrrell



Original schematic layout.

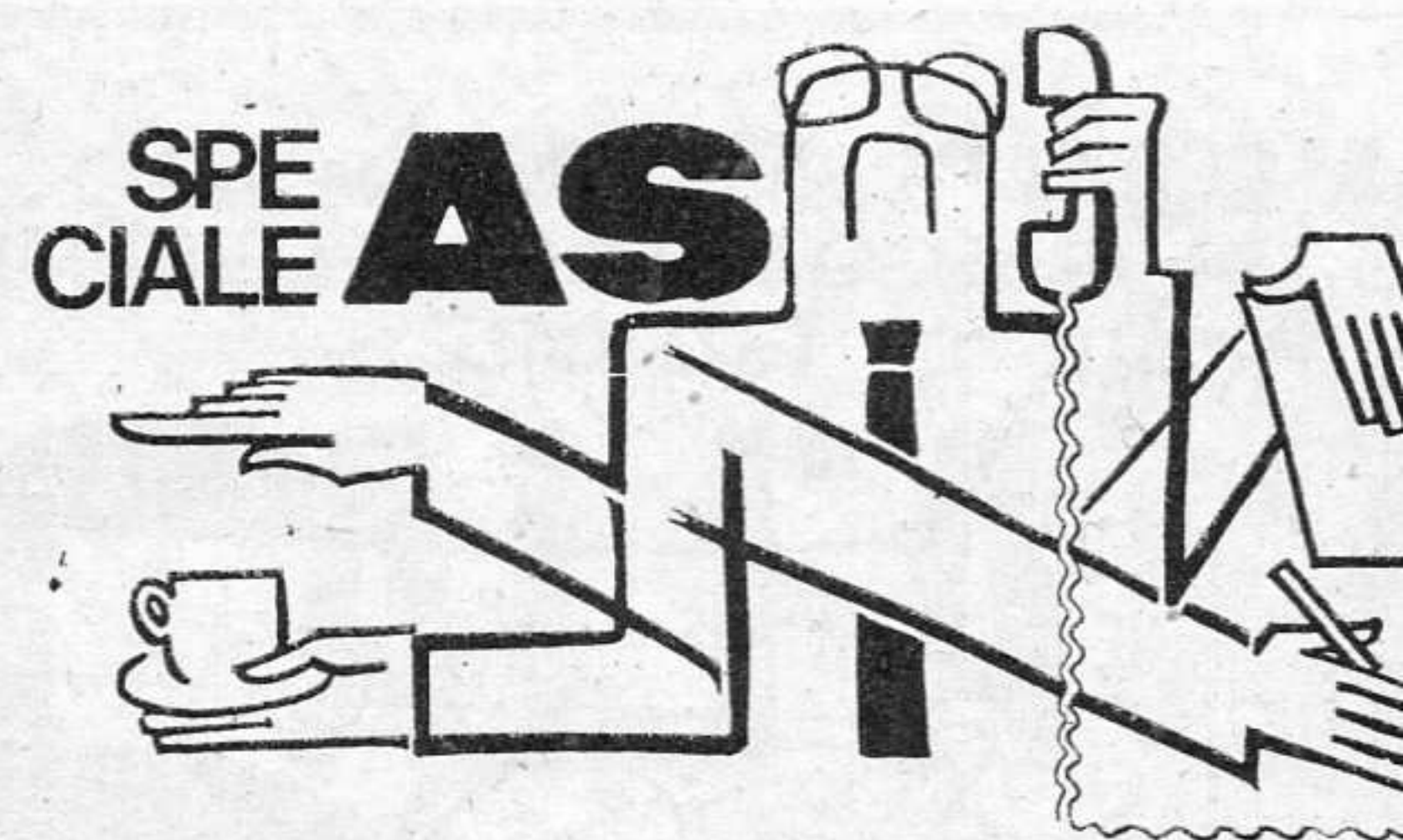
elf Tyrrell



Esemplificato, in un disegno di Gardner, il vantaggio aerodinamico. A sinistra, i dati relativi alla 007, a destra quelli della P34: si nota come l'area frontale di quest'ultima sia inferiore. Si parla di una diminuzione della resistenza del 25%

Un altro disegno della P34 Tyrrell, vista in pianta. Il frontale carena completamente le quattro ruote anteriori. Nello schema, è indicato un passo sulle ruote anteriori di circa 95 pollici. In realtà sono 96"58, corrispondenti a 2453 millimetri

Il «colpo» a sei ruote di KEN TYRRELL ha scatenato curiosità, dubbi, paure (di avversari): è certo però che il top-secret del PROGETTO 34 riporta immediatamente agli anni ruggenti tedeschi



Quel «3 assi» Tyr F.1 di GARDNER



Quasi un accostamento simbolo, questo, fra gli «assi anteriori» della rivoluzionaria monoposto Tyrrell ed il camion dell'azienda di legnami «Tyrrell Brothers». In effetti, l'ispirazione ai camion viene spontanea

Derek Gardner aveva la fama di un designer di macchine da corsa saldamente convenzionali, dalla Tyrrell 001 dell'agosto del 1970 alla Tyrrell 007. La parte «convenzionale» di questo giudizio è stata messa da parte il 22 settembre 1975, nel giorno in cui la macchina di G.P. a sei ruote era stata presentata a una riunione di giornalisti perplessi, a Londra.

Eravamo stati invitati dal team Elf Tyrrell per vedere «un nuovo concetto nella progettazione di Gran Premio». Prima che la coperta fosse alzata, Ken Tyrrell aveva osservato di aver sentito delle voci su motori sovralimentati Renault, sullo spostamento delle operazioni della Tyrrell in una base in Francia, e così via.

Poi ha detto: «Questo è l'unica voce vera», e in modo stuzzicante due dei suoi meccanici hanno tolto le coperte iniziando dalla parte posteriore. C'erano alcune risate incredole, si aspirava l'aria rumorosamente. In generale c'era un silenzio sbalordito. Nella parte anteriore della macchina c'erano 4 minuscole ruote...

Il progetto 34 è sperimentale; se funziona, diventerà la Tyrrell 008 e la fama di Gardner sarà largamente

LONDRA - La sorpresa è stata generale. Non solo per l'Italia. Personalmente sono riuscito a far partire l'indiscrezione sulla «6 ruote», di cui ero riuscito ad entrare in possesso solo al mattino inoltrato di lunedì 22 settembre. Il mio telex era però troppo tardivo, anche per AUTOSPRINT, che in quel momento aveva già iniziato la tiratura.

rafforzata. Non sapremo se funzionerà, secondo Tyrrell, per un certo tempo: le prove inizieranno a Silverstone dopo il G.P. degli Stati Uniti, ma non si ha l'intenzione di correre con la macchina prima delle gare europee l'anno prossimo.

I parametri del disegno dovrebbero produrre una macchina che sia più veloce sui rettilinei e nelle curve e c'è probabilmente un certo vantaggio per quanto riguarda la sicurezza. Le caratteristiche generali sono le seguenti: «una combinazione a sei ruote e asse triplice avendo quattro ruote anteriori con il primo e il secondo asse in tandem. La carreggiata anteriore è molto stretta ed è progettata in modo che i cerchi non si estendano fuori della linea della carrozzeria».

In quest'ultima frase si trova la chiave per l'esigenza di essere più veloci sul rettilineo. Infatti, Gardner

ha ottenuto un musetto da macchina sport in una macchina a ruote aperte (calcola che le gomme anteriori della Tyrrell 007 siano responsabili per il 12% dell'ostacolo aerodinamico totale) e dal punto di vista aerodinamico l'intera macchina, fino alle ruote posteriori, correrà in un flusso d'aria indisturbato. Sostiene che questo concetto permette il pieno sfruttamento della filosofia «resistenza ridotta con carreggiata stretta». In termini di prestazione, calcola che i vantaggi aerodinamici siano equivalenti a un guadagno di 40 CV supplementari dal motore.

Per raggiungere lo stesso vantaggio nella frenata che Chapman ha cercato con la JPS 11, il progetto 34 ha un'area di frenaggio utile aumentata anteriormente (dove, naturalmente, i freni sono più importanti, dato che il peso si trasferisce in avanti durante la frenata); ci sono

4 dischi di un diametro di 20,3 cm anteriormente, il paio in più anteriore (la terminologia è un po' difficile!) hanno le pinze nella parte anteriore, il paio posteriore (davanti) hanno i loro calipers nella parte posteriore, per raggiungere l'equilibrio. Alle ruote (quelle vere) posteriori, naturalmente, ci sono dei dischi normali di 26,5 cm, ventilati. Fra parentesi, la parte posteriore la possiamo in gran parte dimenticare, dato che si tratta di una adattata della 007, con sospensione modificata e carreggiata stretta di 7,6 cm.

Per prendere le curve? Gardner: «in virtù della combinazione di 4 ruote anteriori, la capacità potenziale di prendere le curve è quella di un telaio convenzionale con carreggiata larga». Certamente, la «parte di contatto» della gomma sulla pista sarà più grande. Per quanto riguarda la guida, una cremagliera e un pignone convenzionale operano sul primo asse; il secondo paio di ruote anteriori è legato al primo paio di ruote anteriori da un sistema di leve e barre. I due complessi di ruote condividono una barra an-

David Hodges

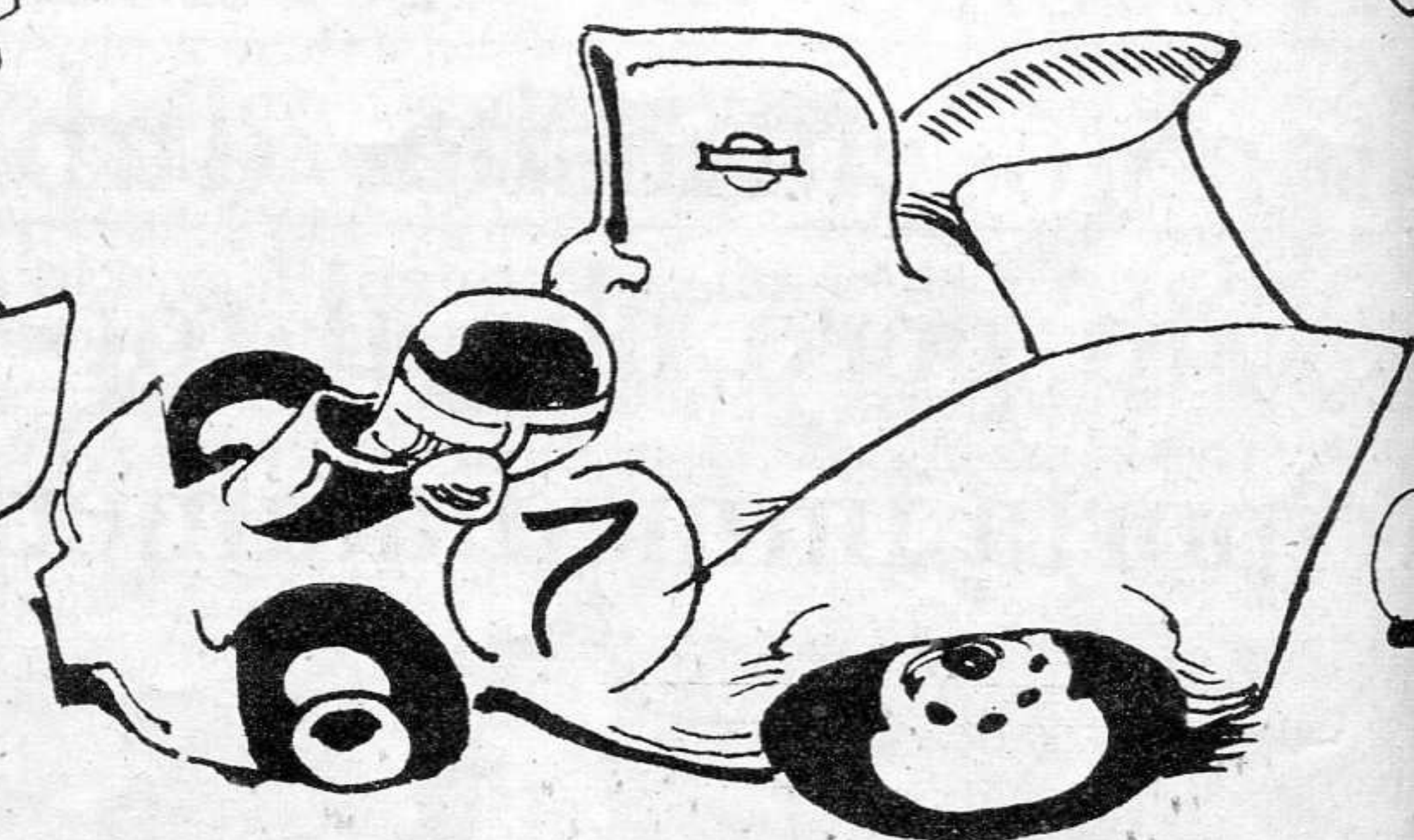
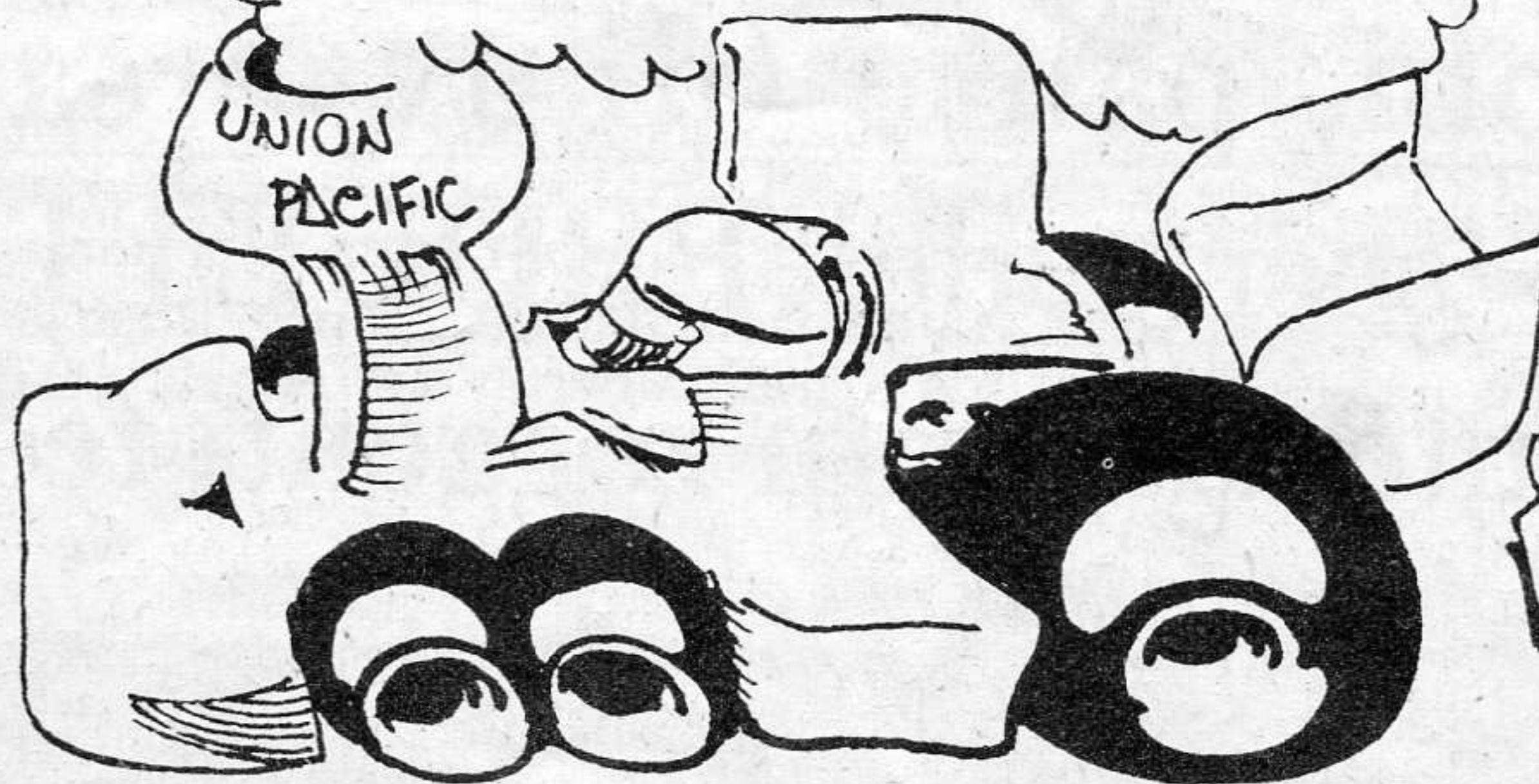
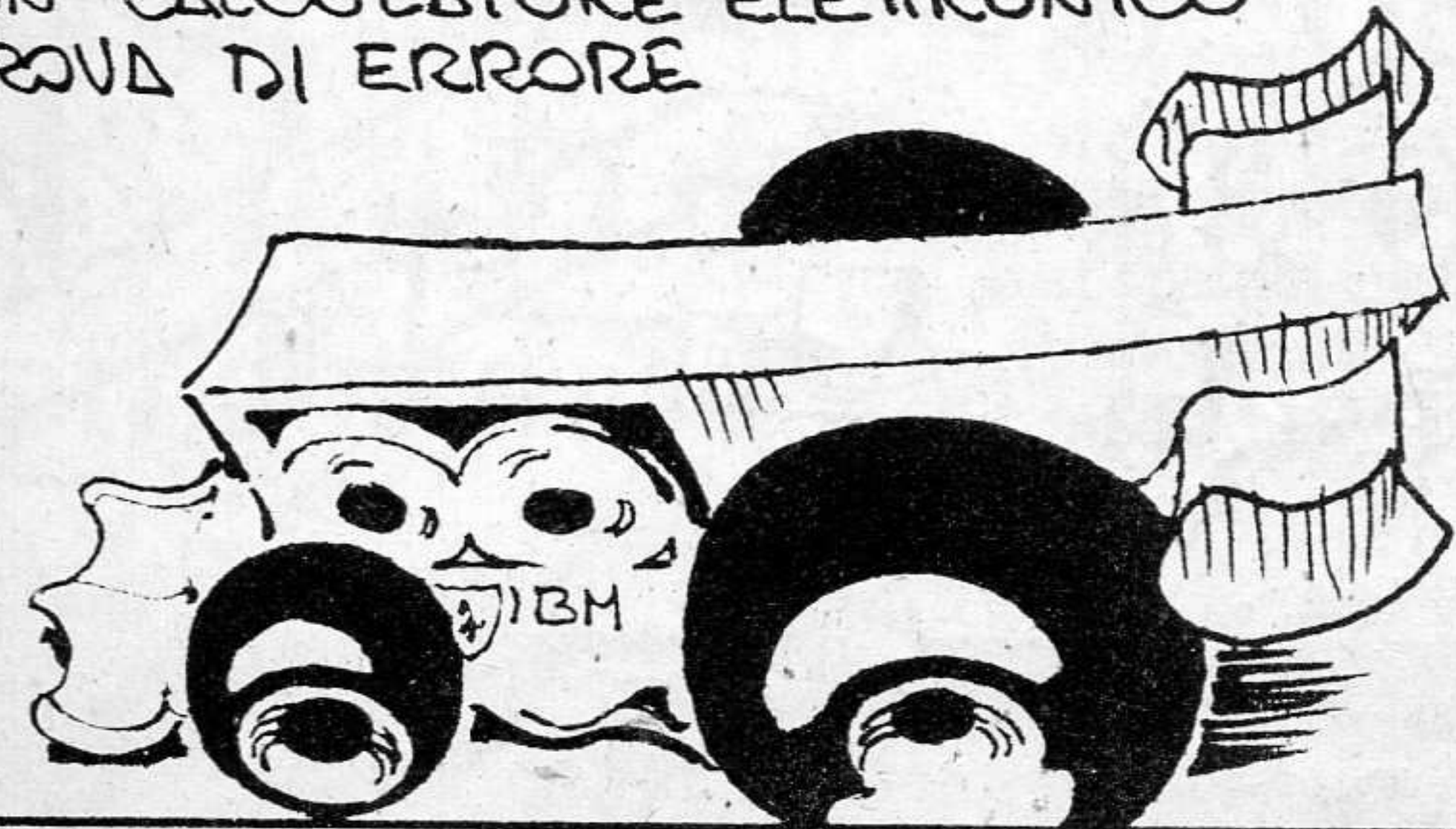
CONTINUA A PAGINA 34

ECCO ALCUNE DELLE NUOVE F.1 PER IL '76

LA NUOVA TYRRELL A SEI RUOTE
UN BEL TRENO... DI GOMME

LA BRABHAM-ALFA

LA FERRARI T2 ALLA CUI GUIDA
E' UN CALCOLTORE ELETTRONICO
A PROVA DI ERRORE



CONTINUAZIONE DA PAG. 33

tirollio comune; i bracci sono identici e ci sono degli ammortizzatori Koni, costruiti specialmente, e delle molle coassiali.

Lo svantaggio del peso di questa combinazione di 4 ruote è abbastanza piccolo, Gardner calcola circa 10-15 kg. La geometria di sospensione è stata progettata in modo da diminuire lo sforzo di guida (da parte del pilota) il massimo possibile. C'è un aumento di forse 10-15% paragonato alla 007. Quando fu interrogato sul cambio delle ruote in una corsa bagnata-secca Ken ha riso: « Ecco avremo tanto vantaggio che non ha importanza ».

Il vantaggio di sicurezza? Se una delle gomme anteriori subisce una foratura, la combinazione di 4 ruote è « sicura in modo che non può fallire » e il pilota non avrebbe problemi a tornare ai box.

Il resto si può trattare abbastanza in breve. L'unica altra caratteristica insolita — per una Tyrrell — sono i radiatori d'acqua montati longitudinalmente nei fianchi, nella parte posteriore dell'effettiva monoscocca. I radiatori d'olio sono montati nel sostegno dell'alettone. Naturalmente le gomme sono della Goodyear, che ammette di avere problemi notevoli con il diametro del cerchione di 10" delle ruote anteriori. La teoria della Goodyear è che la sistemazione delle ruote anteriori dovrebbe favorire delle gomme a miscela tenera, allo scopo di dare una migliore tenuta laterale, miglior trazione e frenata a causa dell'aumentata zona di contatto col terreno. Bert Baldwin: « Dire che l'intera idea fosse nuova significherebbe minimizzare notevolmente il caso... ».

Il meccanismo di guida e i calipers dei freni sono stati costruiti dalla Tyrrell; per i freni ha collaborato la AP Racing (Lockheed), come hanno fatto per la JPS 11. Infatti, diversi fornitori dei componenti hanno prodotto delle novità per entrambe le macchine e si deve a loro se Tyrrell non ha saputo niente del disegno Lotus, come Chapman non ne sapeva niente della Tyrrell.

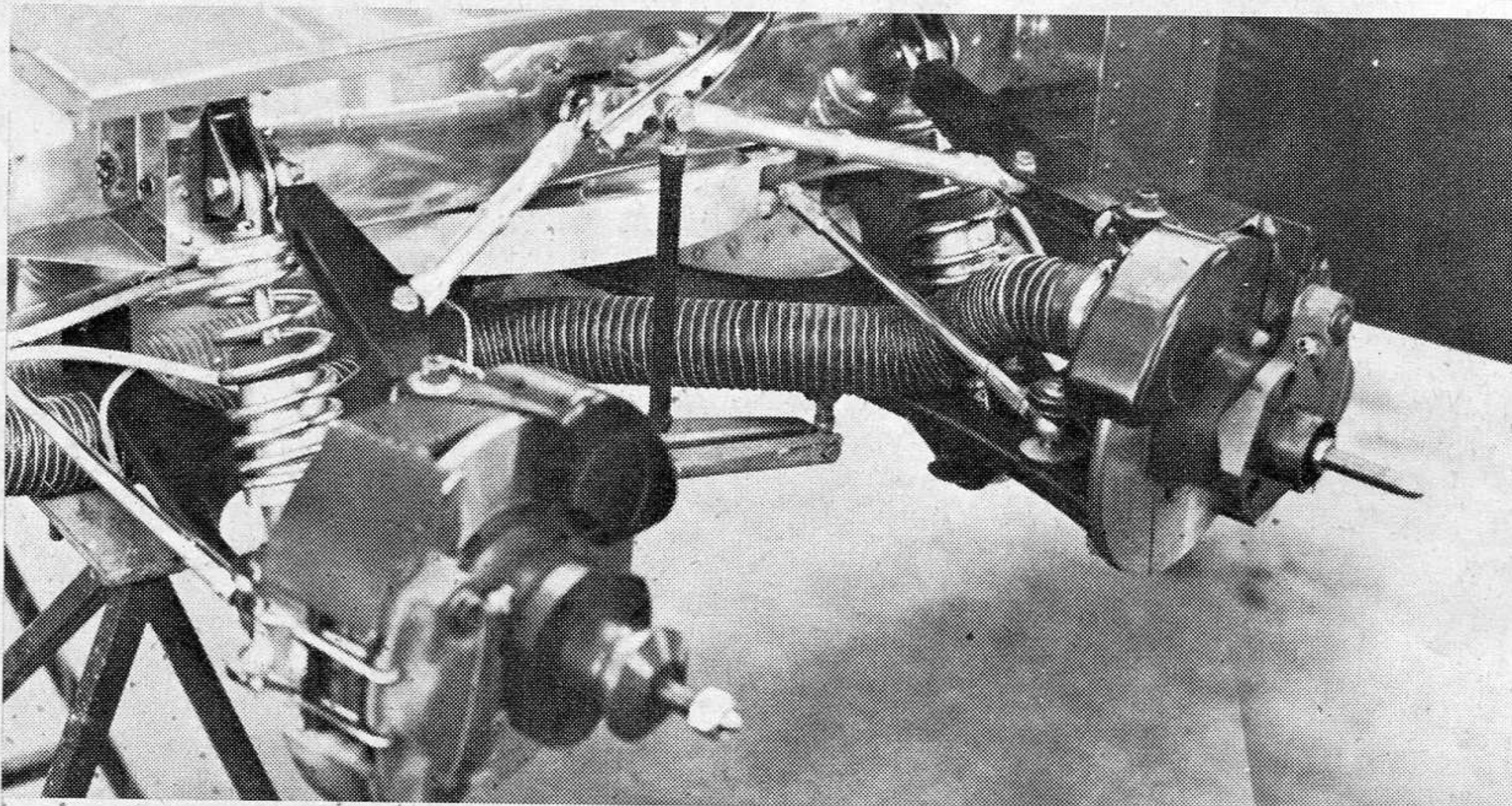
La macchina è stata messa a punto perché Depailler la possa provare, semplicemente perché Scheckter ha degli impegni di corsa in America.

Nel 1969 Derek Gardner ha iniziato il suo primo lavoro teorico di un progetto di 6 ruote a asse tripla — ripeto nel 1969 — e lo ha per la prima volta discusso con Ken Tyrrell nel 1970. Ha risuscitato questa idea nell'agosto 1974. La prima macchina è stata costruita in 3 settimane!

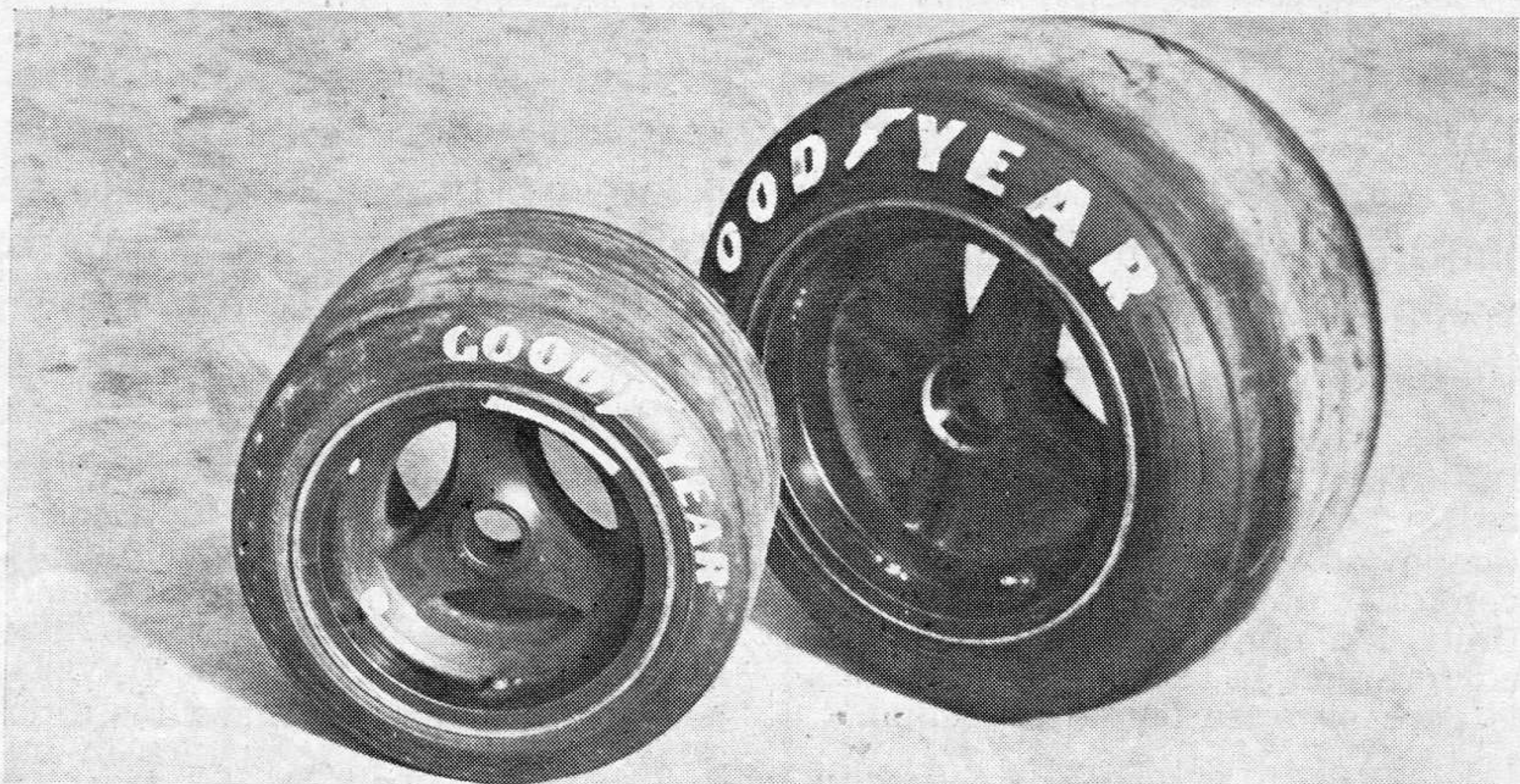
Questo resoconto è stato scritto in uno stato di choc subito alla prima vista della nuova macchina e una reazione, dal punto di vista tradizionale, è che forse la Lotus ha una miglior risposta al problema dei freni. Però questo significherebbe trascurare i vantaggi sul rettilineo che vengono rivendicati per il progetto 34 e dei vantaggi di sicu-

GARDNER spiega:

So già le modifiche da fare...



Come sulla recentissima JPS 11, anche sulla nuova Tyrrell a sei ruote i calipers dei freni fanno corpo unico con la fusione dei portamozzi. Le due ruote anteriori hanno la barra stabilizzatrice in comune; quella posteriore sterza grazie ad un gioco di leve e bilanceri. Sotto, a confronto le nuove ruote anteriori da 10" in confronto a quelle standard della 007



rezza che senza dubbio esistono. Jackie Stewart: « Questa è una macchina che batterà il mondo e fa sì che io mi senta dispiaciuto di essermi ritirato ».

Ma Jackie è un uomo di Elf-Tyrrell. Keith Duckworth sembrava francamente scettico in occasione dello « scoprimento ». Frank Williams non ha mai smesso di sorridere. Pensate un po' che cosa ci faceva Frank? Ma in qualche modo la cosa è trapelata e si sono sentite delle canzonature e scherzi ironici quando Bernie Ecclestone capitava

LONDRA « ... in un mese l'ho disegnata, e in cinque settimane l'abbiamo realizzata. Sono convinto che sarà una macchina rivoluzionaria, che farà spendere un mucchio di soldi agli avversari che dovranno adeguarsi, se la pratica sarà favorevole come la teoria... ». Così Derek Gardner ci ha accolti nella « farm » del team Tyrrell, quando gli abbiamo chiesto di vedere e di fotografare nei dettagli la rivoluzionaria F. 1. Non ci sono stati tentennamenti, la vettura era a nostra disposizione, un meccanico ci seguiva per smontare quei particolari che ci permettevano di fotografarne degli altri. (Certo che anche da noi in Italia fanno così...). L'officina che ha permesso al favoloso Stewart di vincere due dei suoi tre titoli mondiali sorge in mezzo ad un bosco, dove i Tyrrell Brothers hanno fatto un largo spiazzo disboscando degli alberi. La segheria è vicina, in quanto l'« altro Tyrrell » continua a tagliare e a segare alberi, mentre Ken « gioca » con le macchine da corsa. Due capannoni, più un terzo per l'utensileria, un ufficio per la segretaria, il progettista e Tyrrell. Tutto ovviamente in legno, con il tetto in muratura e larghe finestre per fare entrare la luce. Pochi

meccanici lavorano ad imballare macchine per il G.P. degli USA, alle 15,30 il té, è una regola. E' in questo preciso momento che facciamo due chiacchiere con Gardner.

— Perché questa idea... strana, di una macchina a sei ruote?

« Un'idea che mi è venuta per caso, poi piano piano pensandoci, mi sono convinto che era buona. Oggi il problema delle F. 1 che montano il motore Cosworth è l'aerodinamica, in quanto i cavalli che può dare questo motore ormai lo sappiamo tutti e di più sarà difficile averne. Con questa soluzione gemellata di due coppie di ruote, credo di aver ottenuto due grossi vantaggi, l'aerodinamica che dovrebbe migliorare del 20% o più, e poi l'aderenza in curva. Con queste due ruote sterzanti per lato di vettura, si entra e si esce più velocemente da qualsiasi curva grazie alla maggiore aderenza che come tutti possono intuire danno quattro ruote invece di due ».

— Sarà difficile da guidare, oppure sarà come la macchina tradizionale?

« Siamo sempre ancora nella teoria, in quanto solo la prossima settimana, prima del G.P. USA, la proverà Depailler a Brands Hatch. Secondo i nostri calcoli sarà eguale all'altra da guidare, con il vantaggio oltre che dell'aderenza che le ho detto prima anche della frenata che sarà più potente e meglio distribuita sull'avantreno ».

— C'è scetticismo in giro per questa macchina: la vedremo veramente in corsa, oppure è stata solo una geniale trovata pubblicitaria?

« Non sarebbe la prima volta che una macchina nuova poi non dà i risultati sperati. Ma questa non è stata una trovata pubblicitaria, bensì una cosa seria studiata e realizzata per avere un avvenire. Per dimostrare che quanto le dico è vero, appena ritornati dagli USA e dopo le indicazioni che avremo dalla prima presa di contatto di Depailler, anche Scheckter la proverà e darà il suo parere. Se come crediamo sarà positivo, io ho già allo studio una serie di accorgimenti per migliorare ancora a seconda dei circuiti questa o quella caratteristica ».

Giancarlo Cevenini





La MARCH farà la F.1 «più sicura»

LONDRA - Finita la stagione di F.1, le squadre affilano le armi per la prossima. Oltre alle macchine Lotus e Tyrrell presentate in questi giorni, e la Ferrari 312 T2 che verrà presentata a metà ottobre ad Imola, vi sono tre nuove macchine in costruzione. La prima è la **LIGIER** che dovrebbe essere quasi pronta e provare a Le Castellet entro la fine del mese. Anche alla **MC LAREN** si sta lavorando attorno ad una nuova vettura che dovrebbe venire pronta entro la fine dell'anno, per Fittipaldi, Mass (e forse anche per la Lombardi).

La terza vettura è la **MARCH**, che sta costruendo la F.1 «più sicura che sia mai esistita». Almeno così assicurano Herd e i suoi disegnatori. Sarà una macchina dove il pilota avrà possibilità di salvezza anche in caso del più brutto incidente — dicono — alla March (ma del serbatoio di sicurezza Alfa non ne parlano).

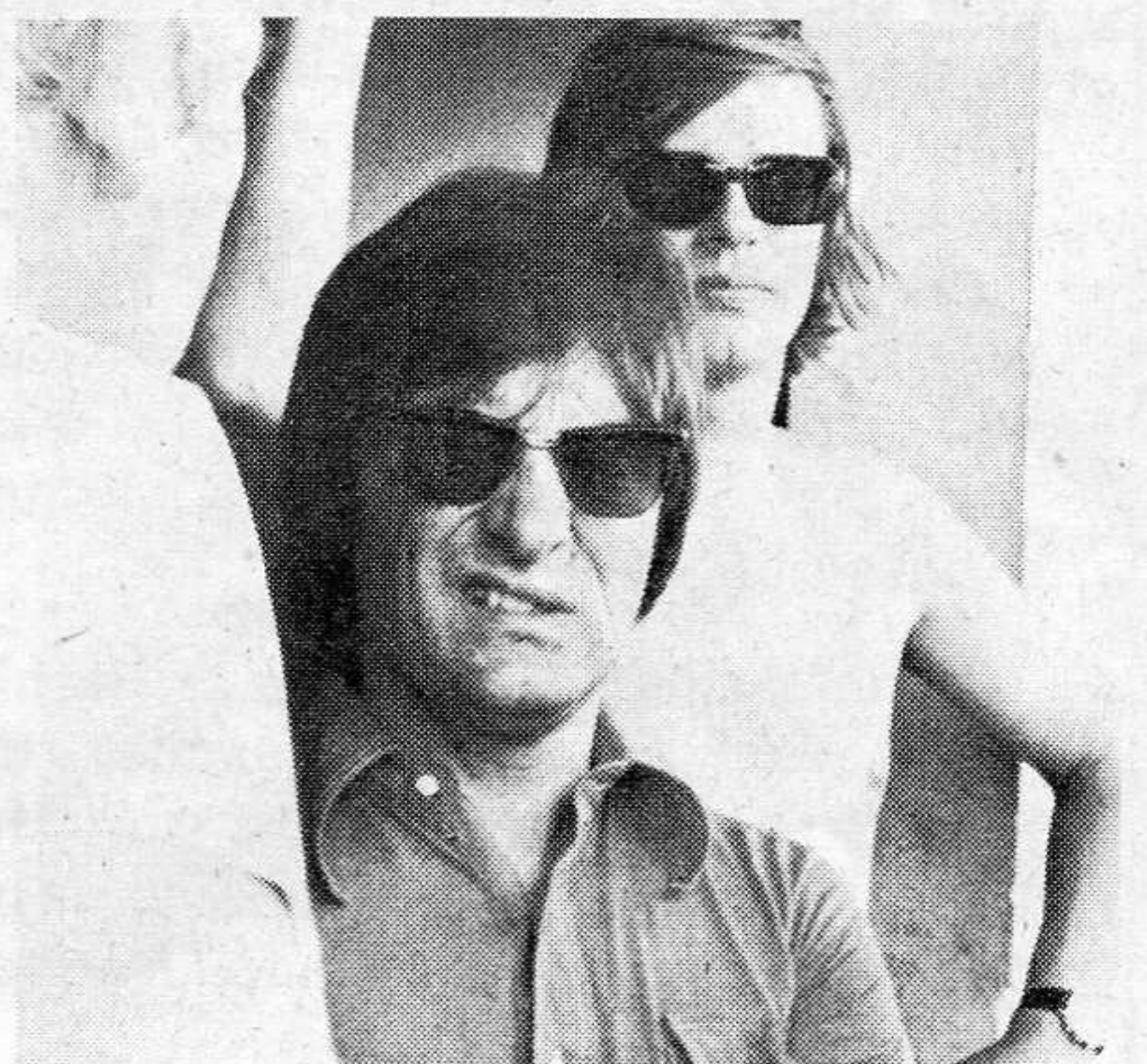
● **ECCLESTONE** è ora padrone di un'altra scuderia... (che non è la Brabham-Hollywood di cui smentisce l'esistenza), ma il «Frank Williams Racing Team». Negli ambienti inglesi dell'automobilismo infatti si dà per certo che, a forza di prestare soldi a Williams, e di riceverne in cambio macchine, motori, e utensileria dell'officina in garanzia, sia ormai diventato tutto di proprietà di Ecclestone. Egli permetterebbe ancora a Williams di correre nel '76, solo allo scopo di «rientrare» di alcune migliaia di sterline che ancora deve avere.

L'ultimo prestito fatto da Ecclestone a Williams è stato alla vigilia di Monza. Precisamente sarebbero 11 milioni che il boss Brabham ha dato a Frank (sette dei quali sono finalmente arrivati come acconto arretrati a Merzario, altrimenti il comasco avrebbe fatto sequestrare le vetture, perché ancora in credito di quasi trenta milioni con il manager inglese).

● Definitivamente tramontata la possibilità di acquistare la **LAMBORGHINI** da parte dell'austro canadese Wolf, quest'ultimo vorrebbe una squadra di F.1 il prossimo anno con cui far correre Laffite. Tramontata anche la possibilità di acquistare la «Williams» (in quanto la medesima sarebbe, come si è detto, ormai di Ecclestone), non è andato neppure in porto l'affare Ligier, che consisteva nel comperare i nove motori Cosworth del costruttore francese, decisamente passato al 12 cilindri Matra. Al momento del pagamento dei propulsori, Wolf non voleva dare la cifra pattuita, ma solo un acconto e una dilazione di pagamento.

● Le vetture di **PARNELLI** nella F.5000 riceveranno un ulteriore sponsor oltre alla Viceroy: l'Hilton Hotels, la famosa catena di alberghi di lusso sparsi in tutto il mondo. La sponsorizzazione comincia dalla gara di Long Beach 5000, e non è escluso che il prossimo anno si vedano così le Parnelli nella F.1.

g. c.



...ma c'è chi chiede conti a Ecclestone

I costruttori F.1 vogliono tutti i soldi dei G.P.

LONDRA - Divergenze monetarie in seno ai costruttori (e piloti) F.1? Sembra proprio di sì. Le trenta voluminose cartelle che Bernie Ecclestone Presidente «ufficioso» dell'Associazione Costruttori F.1 tiene gelosamente custodite nella sua cassaforte alla Brabham, stanno per essere rese pubbliche in seno all'Associazione. Molti costruttori si sono infatti lamentati della lentezza dei pagamenti. La Ferrari sarebbe stata la prima, perché solo a Monza avrebbe avuto un conguaglio che dovrebbe chiudere il... conto '74!

E' noto che il giorno prima di ogni GP il segretario-cassiere della F.1 Association mr. Mc Intosh si presenta con la sua borsa di cuoio marron dall'organizzatore e se ne va con una cifra che sfiora i 200 milioni. La borsa è assicurata da una catenella al polso. Ma chi chiede poi i soldi ad Ecclestone, si sente sempre dire che «deve fare i conti...», o «...che attualmente non ci sono liquidi...» ecc. Conclusione: prima di cinque-sei settimane la maggioranza non riuscirebbe ad avere il becco di un quattrino.

Ora questa situazione ha seccato un po' tutti, che dicono di non veder chiaro nella situazione amministrativa della F.1 Constructors Association; perciò hanno chiesto una verifica dei conti al più presto possibile. Poi si vuole stabilire che dal prossimo anno, prima dell'effettuazione di ogni GP, debbono essere saldate le pendenze del GP precedente.

La Ferrari, come si è detto, sarebbe la creditrice maggiore. Non è d'accordo ancora sul saldo '74 mentre non avrebbe ricevuto ancora un «penny» dall'ultima trionfale stagione. Per questa ragione martedì nella sede della Brabham l'avv. Montezemolo avrà un incontro con Ecclestone, e chiederà a nome della Ferrari di vedere tutti i conti, e vuole anche il saldo prima della partenza per l'ultimo GP della stagione in USA.

● Pare che **SCHNITZER**, il mago tedesco delle preparazioni, «in freddo» con la BMW, voglia dalla Lancia il motore Stratos (ex Dino) 6 cilindri, per tentare una sua strada (da F.2).

● Cesare Fiorio garantisce che non darà a **DARNICHE** una Stratos per la Corsica: «Come squadra ufficiale no, ma visto che c'è un concessionario francese che già lo ha scelto per il Tour... Io ho gli italiani Pregliasco e De Eccher da favorire, prima». Certo che gente che ragiona così ai vertici Fiat c'è n'è poca!... Forse per questo Darniche ha detto di voler chiedere a Montezemolo...

● **IMOLA**, paradiso dei ladri. Dopo i noti furti di vetture F.2 e F.3, ricambi, moto Grand Prix (dicono 6) lamentati nei mesi passati, ora è stata colpita l'Autodelta. Dal camion è stato rubato by

Un altro tradimento alle speranze
di molti appassionati italiani

Fumo di ALFA

Il boss della BRABHAM ha potuto dare un NO sprezzante alla (timida) richiesta di una F.1 (col boxer) per MERZARIO

FUMO DI LONDRA, è il caso di dirlo. Giovedì della scorsa settimana doveva essere il clou della Grande Settimana inglese, quella che tra Lotus JPS 11 a passo variabile e Tyrrell a sei ruote aveva già contribuito a far dimenticare in poco più di 15 giorni, il grande ritorno della Ferrari al campionato del mondo F.1. E' anche vero che questo rapido depauperamento di entusiasmo era stato facilitato dal troppo parlare che si era fatto prima del «campionato già vinto», comunque — saturazione o no — è certo che specialmente il «sei ruote» di Derek Gardner e Ken Tyrrell da solo aveva riequilibrato psicologicamente la grande annata di vantaggio della trasversale. Al clou della Settimana Inglese si doveva brindare quindi con la classica oliva affogata in una coppetta appannata di freddo, quella che accoglie il dry più classico reso celebre da Hemingway.

A Londra erano arrivati tutti: il conte Vittorio Rossi e il fratello Gregorio, supremi sacerdoti del Martini Racing Team international, splendido anfitrione della Brabham MRD, c'era l'ing. Carlo Chiti dell'Alfa Romeo, venuto a vedere in prima riservata la vettura che l'anno prossimo dovrebbe portare in corsa i dodici cilindri boxer della nostra ambiziosa seconda generazione, gli anti Ferrari di Settimo Milanese per intenderci. L'idea era di portarsi a Silverstone il giovedì, dove uno dei due Carlos della squadra avrebbe dovuto far vedere, sulla pista più congeniale alle potenze, la Brabham-Alfa in prima assoluta. Invece si è rimasti nel chiuso dei miserelli capannoni di mr. Ecclestone a vedere la macchina per la prima volta con le ruote in terra. Scattate diverse fotografie in gran segreto, esse sono poi finite in uno speciale cassetto-cassaforte della Martini di Londra, garantito da quel David Yorke che, nonostante i pasticci combinati con l'operazione Tecno e quando fece diventare telaista persino un designer di mode per mortificare «l'italiano» Luciano Pederzani, riesce ancora a fare il buono e cattivo tempo nello staff della Casa di aperitivi diventato con la Marlboro sponsor-vedette delle corse in auto. L'accordo è che verranno fuori la prossima settimana, quando la Brabham-Alfa farà veramente il suo test a Silverstone, subito dopo il GP USA.

La presenza dell'ing. Chiti a Londra si pensava dovesse (e potesse) intanto portare alla concretizzazione di quel progetto, in realtà ammesso in Alfa solo con sorrisetti imbarazzati quando i suoi dirigenti c'erano portati per i capelli: intendiamo la possibilità che a Merzario fosse affidata una delle vetture Brabham che ospiteranno il motore boxer milanese.

Dopo quello che ha significato Merzario alla credibilità agonistica delle 33tt12 in questi ultimi due anni (si

Marcellino

night un due litri delle GTV la sera prima della corsa Avenir. Certo che andare a cercare un motore sotto a tutto il materiale, in un camion parcheggiato davanti alla filiale Alfa e con gli infermieri dell'ospedale di fronte a guardare, fa nascere dei dubbi sulla certezza informativa dei ladri (su commissione)?

● L'ing. **LAMPREDI**, vicino al pensionamento anche in Fiat, ha già indicato un delfino di fiducia nella Divisione Motori della casa torinese, che egli dirige: l'ing. Jacoponi, che ha già lasciato l'Abarth per Mirafiori (l'ha sostituito un ing. nuovo, giovane e raccomandatissimo). L'ing. Jacoponi è quello stesso ingegnere che lasciò la Ferrari dopo la prima parentesi Forghieri e realizzò la (non felice) 312 P versione pre-boxer.

Pensata e fatta in 50 giorni

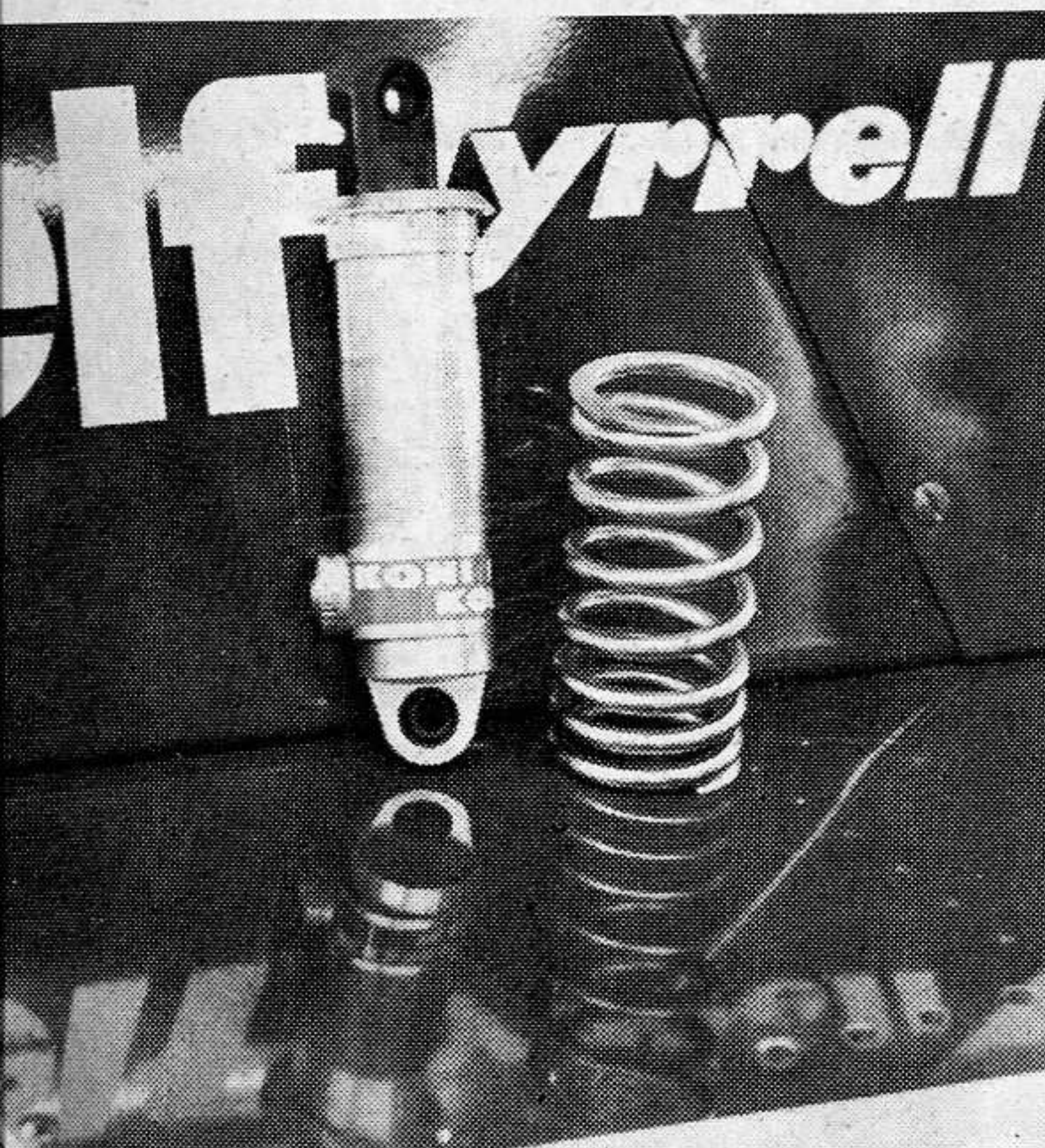


CONTINUAZIONE DA PAG. 34

E mi fa vedere una barretta che è fra le due ruote e scende dalle sospensioni anteriori, dicendomi che quella è prevista farla in avvenire con delle tacche e la possibilità di variare la medesima per far sterzare di più la ruota anteriore-posteriore, o addirittura viceversa.

« Questa è solo una delle soluzioni alternative che stiamo studiando, ma se la vettura darà in pista i risultati che tutti ci attendiamo, l'evoluzione di questa macchina sarà molto più ampia e rivoluzionaria ».

Gardner si lascia trascinare un po' dall'entusiasmo di questa sua creatura, poi interviene il self-control inglese e dice: « Ovvio che per ora questa vettura va considerata come un esperimento. Il "progetto 34" però ci avvince molto, anche Ken ne è



Gli speciali ammortizzatori Koni costruiti per la Tyrrell a 6 ruote. Si nota anche una delle molle coassiali, con progressività delle spire

entusiasta. Faremo molte prove, tests comparativi, prima di decidere se questa 008 correrà: ma sono fiducioso del suo avvenire ».

Derek Gardner continua dicendo che l'aerodinamica è l'elemento che darà maggiori vantaggi. Si potrà arrivare secondo lui al 25% di penetrazione in più rispetto alle altre Tyrrell. Già il musetto è un'opera d'arte... se la si guarda dall'alto la vettura è molto compatta, sembra più una sport che una F. 1, le ruote anteriori scoperte seguono praticamente tutta la linea laterale della vettura e formano un tutt'uno, che significa più penetrazione e meno turbolenze alle alte velocità, quindi più velocità e più stabilità.

La costruzione della macchina non ha richiesto molto tempo e lavoro, in quanto il progetto 34/6 altro non è che una 007 incidentata che è stata tagliata all'altezza del volante, è stato rifatto tutto l'anteriore come ovvio per poter ospitare le due ruote in più, oltre al musetto di nuova concezione. Derek giura che l'ha pensata in 4 settimane e realizzata in tre.

« Parallelamente a questa nuova macchina, come è ovvio — conclude Gardner — porteremo avanti la macchina con cui abbiamo corso quest'anno, ma abbiamo molte speranze nel nostro progetto, che in molti hanno definito rivoluzionario... Ma poi non facciamo rivoluzioni, cerchiamo il meglio e speriamo di trovarlo... ».

Un'ultima domanda a Gardner: come avete fatto a mantenere così bene il segreto su una vettura tanto scioccante?

« Nessun particolare accorgimento. Ovviamente l'abbiamo fatta vedere, e abbiamo pregato i meccanici di non parlarne... Semplice ».

Spiccioli londinesi

CONTINUAZIONE DA PAG. 35

● MIKE WARNER, l'ex direttore vendite della Lotus, e attualmente proprietario della GRD (Groupe Racing Development) ha deciso di chiudere la società, che costruiva F.3, F.2 e sport, in quanto il mercato non recepisce le sue vetture. Sembra che la GRD sia disponibile presso la Van Diemen International di Snetterton, che dovrebbe continuare a vendere i prodotti GRD ai clienti, e assicurare quindi il servizio ricambi, oltre a studiare nuove soluzioni riguardanti le attuali vetture GRD in mano ai privati.

● Il motore della RAM entrerà in F.1? Sembra proprio di sì. I due, Ralph e Mc Donald, dopo le buone figure fatte in F.5000, sono decisi al grande passo. In questi giorni, in occasione della gara di Silverstone, la F.5000 sarà guidata da Alan Jones e monterà in luogo del solito 5000 ad aste e bilanceri il FORD V6 derivato dal Capri di 3400 cmc che già hanno Purley e Walkinshaw e che è preparato da Cosworth.

Lo sponsor della RAM è la « Thursday » una società che è proprietaria di diversi Pub e ristoranti oltre che di Night Club. Il suo appassionato « boss » mr. Goodhew vorrebbe avere Merzario in F.1, se il comasco sarà libero da impegni con la Brabham-Alfa... (ma c'era mai stata la possibilità a parte le chiacchiere dei dirigenti Alfa?).

Una decisione potrebbe essere presa in occasione della Coppa Salone-Motor Show 200 che verrà disputata in occasione del Salone di Londra a cui Merzario dovrebbe partecipare con la F.5000 di mr. Goodhew.

● ALEX DIAS RIBEIRO il « pupillo » di Emerson Fittipaldi, debutterà in F.2 con una March ufficiale il 12 ottobre a Vallelunga.

● La BRABHAM-ALFA dopo il test a Silverstone nella seconda settimana di ottobre, sarà presentata entro la fine del mese a Balocco. Sarà di un bel colore rosso come la Ferrari: come ha voluto per contratto l'Alfa Romeo. Ma Ecclestone pare che voglia evitarsi anche questo « dovere italiano ».

g. c.

Si piegano le sospensioni sulla JPS 11

LONDRA - E' rimasto deluso Ronnie Peterson dalle prime prove della Lotus JPS 11. Se all'esame estetico e tecnico la vettura è OK, quando lo svedese (che ha rinnovato il contratto per la Lotus in questi giorni mentre la seconda guida è ancora da scegliere) ha provato a Brands Hatch la nuova « freccia » dopo appena sette giri le sospensioni anteriori si sono piegate, e il test è stato rimandato a dopo il G.P. degli USA. Peterson ha dato un giudizio poco lusinghiero su questa disavventura Lotus, ma Chapman sembra lo abbia convinto che è stato uno sbaglio non di calcolo (specie per la famosa « geometria variabile ») ma di fusioni...

Acidi i primi giudizi inglesi sulla neonata 008 di GARDNER

« Con la neve sarà o.k. »

LONDRA - A questo punto in cui all'incredulità del primo momento sul progetto Tyrrell 34 è subentrata la calma, le opinioni di alcuni designers e costruttori possono essere interessanti.

POSTLETHWAITE (Hesketh): « Penso che si accorgeranno che sarà impossibile far funzionare questa idea. Certamente posso capire ciò che vogliono in principio, ma non penso che risulterà quel vantaggio che stanno cercando. Per esempio, ritengo che il maggior vantaggio di cui vanno fieri sarà più che cancellato dal fatto che la macchina si presenterà impossibile da mettere a punto. Secondo me, sarà quasi impossibile equilibrare la macchina e la complicatezza in questo campo renderà quasi certamente la macchina totalmente inutilizzabile. Tuttavia, penso che il calore che si verifica, che era stato ritenuto il maggior inconveniente, potrebbe, in fatto, essere facilmente superato ».

GORDON MURRAY della Brabham ritiene che il calore che si verifica a causa delle minuscole ruote anteriori porrà dei problemi e « avranno grandi difficoltà a far funzionare la macchina come si deve nelle curve, perchè questo è in contrasto con le leggi fondamentali della progettazione della sospensione. Sarà, invece molto buona nella neve... ».

PETER WARR (Lotus): « Le foto sono state una totale sorpresa per Colin e me — non avevano nessuna idea di ciò che Tyrrell volesse fare — ma finchè non avremo visto la macchina dal vero non vorrei fare dei commenti sull'aspetto tecnico. Tuttavia, abbiamo troppo rispetto per Tyrrell e Gardner per discutere di questo come fosse uno scherzo inutilizzabile ».

RAY BRIMBLE (Hill): « Quando ne ho sentito parlare per la prima volta, pensavo che si trattasse di 4 ruote per tutta la macchina. E' dubbio che possa funzionare senza problemi di sterzata. Sarà molto più difficile da guidare di quanto sostengono. Non mi piacerebbe guidare questo affare a Monaco ».

TEDDY MAYER (McLaren): « Come idea di ridurre la zona frontale e aumentare la velocità massima, è ottima, se funziona nelle curve. Dal punto di vista tecnico sarà molto difficile da metterla in pratica e dubito che possa avere successo ».

FRANK WILLIAMS: « Non sono un ingegnere, ma sono scettico. Spero che non funzioni, perchè ci costerebbe almeno 6 mesi metterci allo stesso livello. Sono molto coraggiosi e auguro loro buona fortuna. E' molto intelligente in un altro senso: perfino se non dovesse funzionare, la Elf è già stata ripagata bene per le sue spese tramite l'enorme pubblicità sui giornali ».

d. h.



Grazie, ... ALFA!

CONTINUAZIONE DA PAG. 35

è visto ora che perde in Germania con i Bell e C.) appariva come la più ovvia delle contropartite umane e sportive. Ma si vede che lo sport è una cosa che tutti i nostri dirigenti da corsa considerano con certi aggettivi quando c'è solo da riempirsi la bocca (o da riempire le fotografie delle vittorie). Fatto sta che a una (timida) avance del direttore generale dell'Alfa Romeo, il signor Bernie Ecclestone si è limitato a far spallucce infastidito, confermando quello che già fece capire ad AUTOSPRINT e ad altri giornalisti inglesi: cioè che lui ha un contratto di ferro; può pretendere dall'Alfa di avere motori boxer a particolari condizioni, in piena efficienza, può pretendere pezzi per la macchina ed esclusive di vendita per il mercato F.1, ma senza altra contropartita. Un pilota « racco-

mandato » dall'Alfa? Fosse matto: lui si sceglie chi vuole e quando vuole.

La Martini d'altronde non ha obiezioni. Per i piloti italiani si deve essere sentita appagata con la sponsorizzazione del (miliardario) motonauta Bonomi, per il resto di che preoccuparsi? Forse dei tre miliardi risparmiati nel rapimento di un big di famiglia, ritrovato da guardie di finanza italianissime? E d'altronde, se la Casa automobilistica di Stato, non si preoccupa di queste cautele o « tutele », ecché, si deve preoccupare una industria privata multinazionale?

E fu così, cari amici, che siamo costretti ad annunciarvi che, nonostante le nostre (e le vostre) speranze, visto che da parte sua Ferrari ha già da tempo scelto simili abitudini, nemmeno l'Alfa crede opportuno tener fede alle sue tradizioni. Siamo stati un po' tutti CORTESE...mente presi in giro! Grazie e... in bocca al lupo, comunque Arturo!