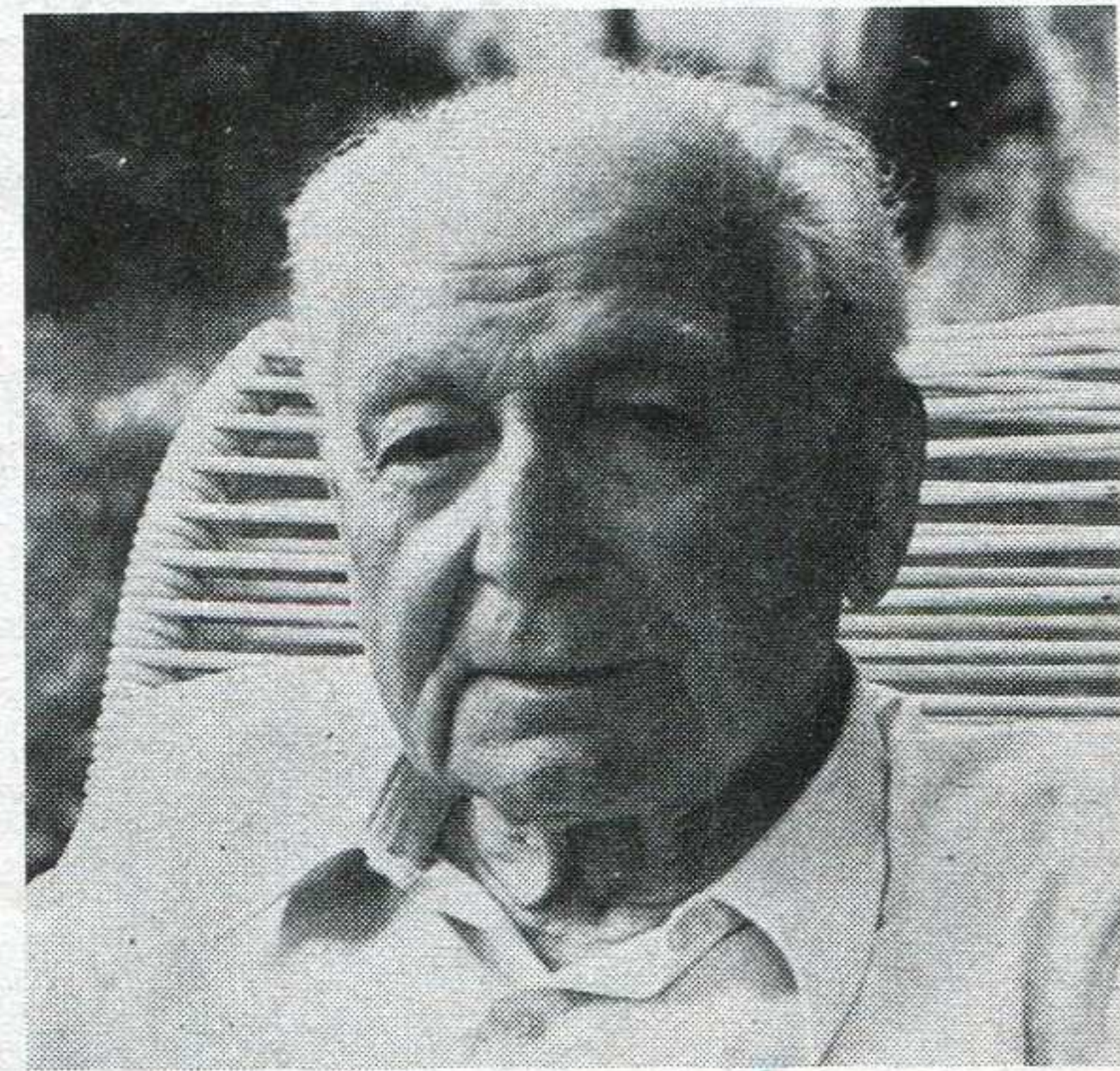


TAVOLA ROTONDA a MODENA con tre «esperti» particolari (e diversi) tra i quali un costruttore «storico» **BINDO MASERATI**



...ma allora 'ste 6 ruote?

MODENA - Diverse le opinioni sulla Tyrrell a 6 ruote. AUTOSPRINT ha scomodato tre persone (tre amici): il comm. **BINDO MASERATI**, l'ing. **AURELIO BEROCCHI** e l'ex pilota collaudatore della «Ferrari» **MARTINO SEVERI**. A parte il fatto che si può pensare a questo modello quale un'espressione artistica della cultura automobilistica, buon ultima di tante innovazioni avveniristiche, resta a vedere se lo scopo è realmente quello di trasferire sul piano pratico questo progetto o se esso procede da un secolare periodo di gestazione «spirituale» della vettura, sia essa da corsa o no. Staremo a vedere se questa esperienza si ramifica dallo stesso ceppo della ricerca umana, restando quindi un fatto storico, o se realmente quella della costruzione dell'auto è una civiltà senza frontiere. Fatta questa breve premessa ecco quanto, con visione quanto mai attuale, si giudica questo travaglio rivolto a trasformazioni da parte delle persone che cortesemente hanno risposto alle nostre domande. Se cioè la Tyrrell a 6 ruote costituirà non soltanto uno studio, ma una vettura che darà una svolta a tutto quanto sin qui usato. Pare intanto incredibile che dall'Italia non sia partito ancora nulla se non da parte degli stilisti (e qui è il caso di parlare degli studi di Pininfarina) e si veda sbocciare questa nuova «letteratura dell'auto» in Inghilterra, non dimenticando che il motore posteriore nelle soluzioni moderne, sia pure anticipato da Porsche, venne imposto proprio da oltre Manica.

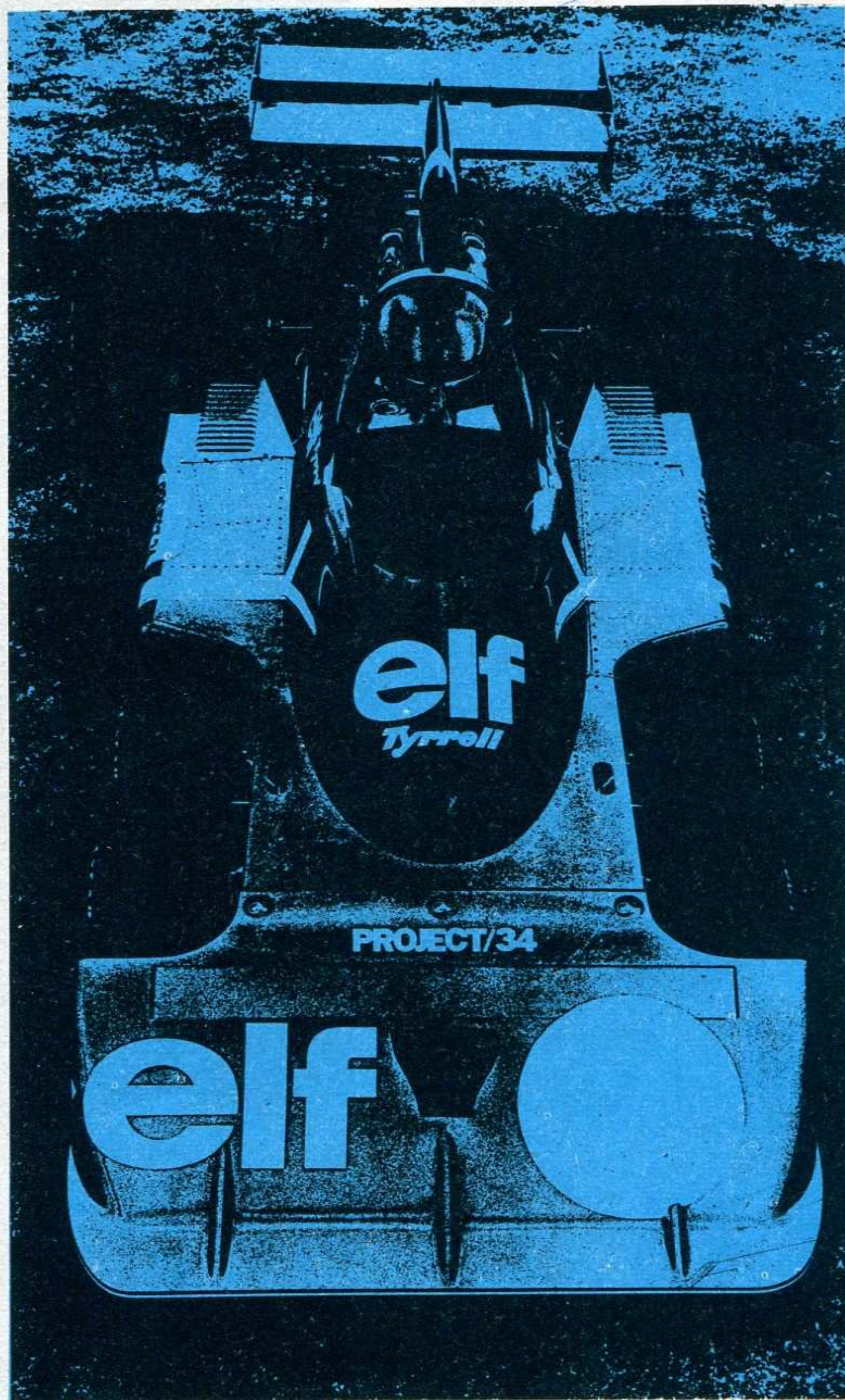
Il tradizionalista comm. **BINDO MASERATI** nega che si possa trarre dei vantaggi: «Forse sarà perchè un po' tutti noi, appartenenti a generazioni precedenti — sottolinea con finezza — siamo legati alle ruote tradizionali di sezione più piccola. E' una ragione di più per stigmatizzare che le ruote da carro armato diventino sei, anzichè quattro. E che vantaggio potranno avere? Per la sicurezza? Direi che si è già raggiunto uno stadio soddisfacente, mentre con le sei ruote sarà assai difficile, secondo me, ottenere non soltanto un adeguato equilibrio della vettura, ma realizzare maggiori velocità. Vede, io di macchine ne ho costruite di tutti i tipi e vorrei aggiungere che se c'è una Casa che ha fatto esperimenti a largo raggio appunto con la mentalità e la filosofia delle esigenze future, è stata la nostra «Maserati» quando era composta da Alfieri, Ernesto, Ettore e da me. Esperimenti in tutti i campi, dal motore compresso, all'impiego di nuovi sistemi di carburazione, a telai rivoluzionari, ponte De Dion o no, ruote indipendenti ecc. Non ci siamo mai sognati di sperimentare le sei ruote perchè ritenevamo che dovessimo perdere (come senz'altro si perde) una parte della potenza del motore; a che serviva, allora, cercare di guadagnare qualche cavallo in aerodinamica se poi dovevamo perderlo con maggiori aderenze?»

Quindi lei esclude che si possa avere un seguito.

«Io non credo che avrà un seguito: penso che si tratti di uno studio indubbiamente interessante, ma solo per far colpo».

Non esclude, allora, il battage pubblicitario?

«Non voglio entrare in affari che non conosco, ma se vogliamo fare un raffronto fra gli autoveicoli industriali a sei ruote per fare una



trasposizione teorica sulle vetture da corsa, è chiaro che tali prospettive non esistono. Gli autotreni trasportano carichi di 150-200 quintali; è tutto un altro discorso. Qui si deve ricercare il miglior rapporto peso potenza e la maggior velocità».

Per il comm. **BINDO MASERATI**, come si vede, è un progetto che non avrebbe seguito.

Di contrario parere è l'ing. **AURELIO BEROCCHI**, direttore tecnico della «De Tomaso»:

«Finalmente qualcosa di nuovo! — esclama il nostro cortese interlocutore — si respira aria nuova! Sono convinto che la soluzione delle sei ruote potrà dare dei buoni risultati. Come si vede la tecnica specializzata non ha limiti; io credo che si avranno dei vantaggi aerodinamici e, soprattutto, di sicurezza: io la vedo come una cosa interessante e ciò indipendentemente dal seguito. Sì, per me non è una boutade, ma analizzando questa soluzione, come l'hanno realizzata in Inghilterra, cioè dal punto di vista tecnico-scientifico e direi anche di «metodo» di ricerca, è chiaro che ritengo questa Tyrrell a sei ruote un "fatto molto interessante"».

Lei crede che sia possibile in futuro trasferire anche queste soluzioni nella produzione?

«Secondo me, dal punto di vista della sicurezza, sei ruote, anche in corsa, valgono più di quattro e qui ci siamo; non credo che la maggiore aderenza comporti una perdita di potenza

quando questa potrebbe, eventualmente, essere compensata dai cavalli in più che tutti stanno tirando fuori. Dire quale sia il futuro della «sei ruote» F.1 in relazione a sviluppi e a trasferimenti in altri campi come quello produttivo è difficile. Ma la novità, come tale, per me è originale e utile. Io credo che abbiamo già svolte prove sufficienti per avere delle vedute di impiego».

Ed ora un ex pilota che ha lasciato lo sport attivo dedicandosi al calcio come general manager del Modena e il cui nome ricorre sempre come di un possibile... Rivera (**MARTINO SEVERI** è stato anche giocatore del Modena). Martino ha ora una agenzia avviatissima per la vendita di auto a Reggio Emilia, ma viene spesso a Modena, quasi giornalmente, e — vedi caso — frequenta il Bar Pelini che è diventato il luogo di ritrovo dei patiti di auto da corsa.

Il locale ha sostituito, in pratica, il Caffè del Teatro Storchi, che è di fronte in Piazzale Garibaldi, sede del «Circolo della Biella».

Martino, gli chiediamo, vogliamo dare un giudizio come ex pilota ferrarista su questa «sei ruote» che dovrebbe imporre, alla fine di questo secolo, le anticipazioni per il duemila in fatto di macchine di grinta?

«Io non credo a questa soluzione, sono sincero e mi dispiace per Tyrrell che stimo moltissimo. Sono già impegnative quattro ruote che sembrano montagne e per me bastano quelle, sono più che sufficienti a garantire la sicurezza. Direi che sei ruote complicherebbero ancora di più le condizioni di chi subisce un incidente. Vorrei aggiungere che se si tratta di un «fatto umano», per cui l'uomo deve sempre ricercare qualcosa che sia utilizzabile o no e ciò anche per indicazioni che possono servire, sono d'accordo. Lo studio e la ricerca nell'auto è un fatto di civiltà. Ma oggi ci sono macchine sulle quali anche i «brocchi» possono ben figurare. Guardi il livello medio dei piloti; quasi, quasi si equivalgono tutti. O sono diventati dei mostri o sono le macchine che guidano; e per me è questo secondo aspetto a valere. Lei sa che io ho pilotato vetture monoposto e ho ottenuto tempi eccezionali in prova a Monza. Ebbene, io mi sentivo corridore per la F.1, anche perchè sono di natura un... solitario; ma c'erano dei piloti bravissimi da sport (e non faccio nomi) che messi sulla monoposto dovevano tirare da matti rischiando. Oggi sulle macchine che i costruttori realizzano è tale la perfezione per cui tutti possono passare dalla Gran Turismo alle monoposto. Vede quanto si verifica in F.2 e F.3 con macchine che si avvicinano alle F.1. Quanti giovani sconosciuti saltano fuori! Il discorso non esula dal tema perchè voglio insistere sulla perfezione e anche sulla sicurezza delle monoposto di oggi che tutti i giovani che hanno della stoffa possono guidare. Non vedo la necessità di complicare le cose».

Ci sembrano, e chiudiamo, pareri quanto mai indicativi, che non vogliono dare delle lezioni a nessuno, ma soltanto giudicare con serenità. Comunque, se le sei ruote dovessero veramente... marciare e costringere anche gli italiani a soluzioni di questo genere, dovremmo, amaramente, ammettere che sarebbe la seconda volta in questo secolo che gli inglesi ci danno delle lezioni in fatto di trovate (valide).

Mario Morselli

Più evoluzione che rivoluzione
il PROGETTO-34 TYRRELL
che in una tecnoanalisi minu-
ziosa induce a suggestive ipotesi

A quando le OTTO?

Ora sono tutti pronti a parlare di rivoluzione, eppure, mai come questa volta, ci si è trovati di fronte ad un classico caso di evoluzione, prevedibile evoluzione. Il progetto «34» della Tyrrell non esce infatti dagli attuali canoni che presiedono alla costruzione di una monoposto di Formula 1.

In realtà la personalità dei due ben si riflette nell'architettura prescelta. Una soluzione «obbligata», e, ancora una volta, determinata dallo sviluppo (sempre più autonomo) delle caratteristiche dei pneumatici. Con sezioni in continuo aumento i valori della carreggiata delle vetture di Formula 1 sono ormai arrivati al limite. Un limite determinato dagli ingombri (condizionati, evidentemente, dalla larghezza dai tracciati) e dalla aerodinamica. Ma c'è di più. Il valore massimo della larghezza delle monoposto è fissato dal regolamento in 215 centimetri. Questo significa che ogni incremento nella sezione delle coperture si traduce per il progettista, in un sempre maggior vincolo nel disegno delle sospensioni.

In pratica lo spazio a disposizione per alloggiare portamozzi, bracci della sospensione, freni, si riduce inevitabilmente. Realizzare cinematismi in grado di assicurare le geometrie necessarie al corretto funzionamento delle coperture diventa sempre più difficile. E sempre più difficile diventa, per il tecnico, sottrarsi a certi schemi, comuni a tutti i costruttori e che fanno della massima formula una «monoformula». Ecco allora che l'idea di Derek Gardner è, tutto sommato, un'idea perfettamente tradizionale.

Vediamo quali sono i vantaggi che la «Type 34» consente di ottenere. Intanto c'è la riduzione della carreggiata. Con 1160 millimetri di ingombro trasversale la Tyrrell è certo all'avanguardia (basta confrontare questo valore con quelli delle vetture concorrenti: Ferrari 1530, McLaren 1590, Brabham 1420). I vantaggi sono evidentemente di natura aerodinamica e non hanno influenza negativa per quello che riguarda l'assetto e la resistenza al rollio. In curva, su una monoposto, agiscono due tipi di forze: quella centrifuga (applicata nel baricentro) e quella centripeta a livello dell'area di contatto tra pneumatico e sede stradale. Dall'equilibrio di queste due forze dipende la capacità della vettura di percorrere la traiettoria imposta attraverso lo sterzo.

La forza centrifuga (teniamo presente che il baricentro per esigenze costruttive

è sempre ad una certa quota rispetto alla linea di terra) tende a far ruotare il corpo vettura intorno ad un'asse longitudinale ottenuto tracciando una linea che passi per i 2 centri di rollio. La rotazione, nella prima parte, carica le molle esterne alla curva e distende quelle interne. E' una fase transitoria, di passaggio, nella quale la vettura, avvertita dal pilota tramite la manovra dello sterzo, si predispone ad affrontare le nuove condizioni dinamiche. La risposta alla volontà del pilota dipende anche, in larga misura (oltre che dalle caratteristiche di centratura del veicolo), proprio dalla freccia delle molle e dei pneumatici). Quanto più rapido è il raggiungimento del nuovo stato di equilibrio (deformazione costante dei fianchi del pneumatico, carico costante sulle molle) tanto più la vettura si presenta maneggevole.

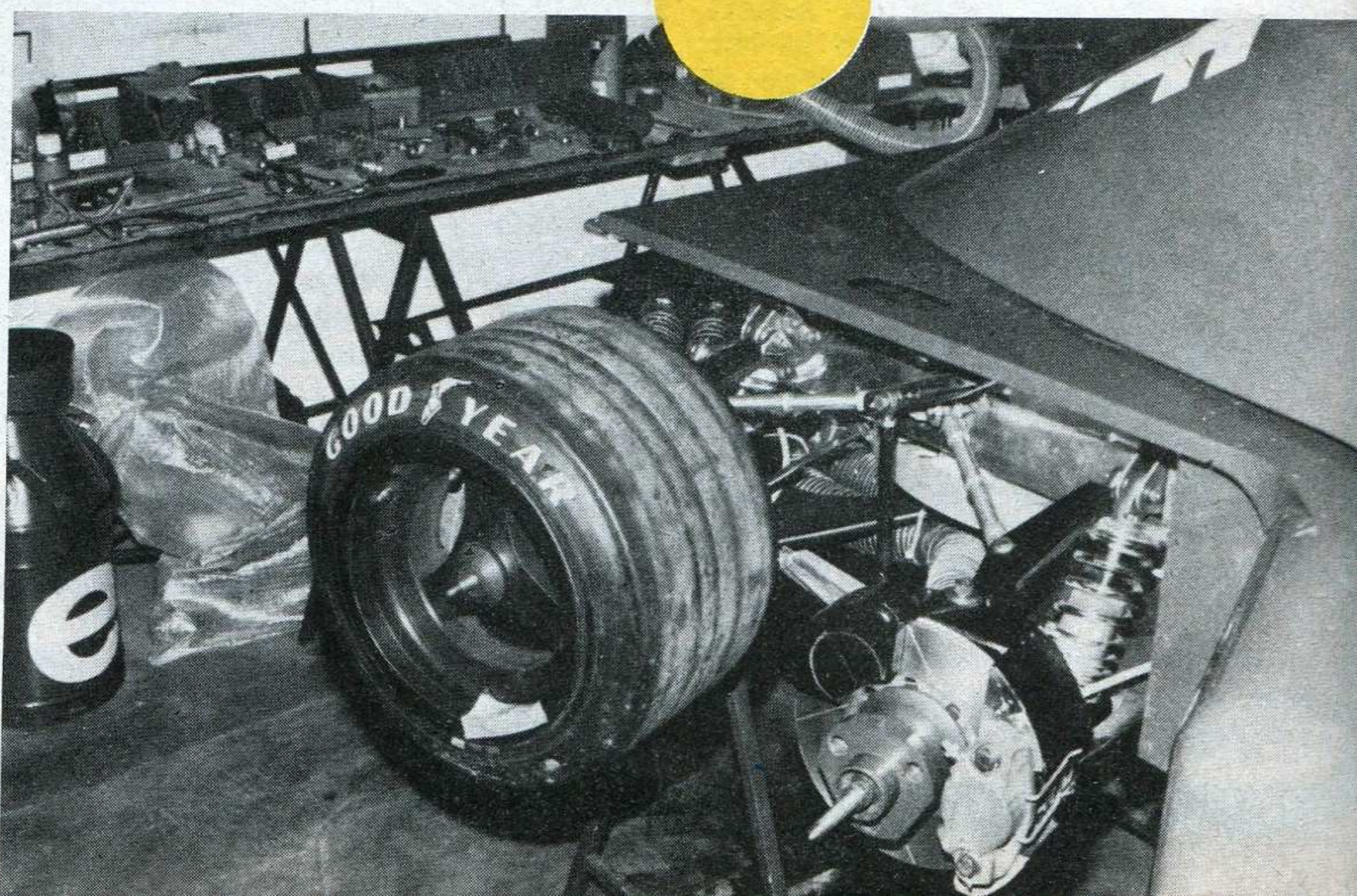
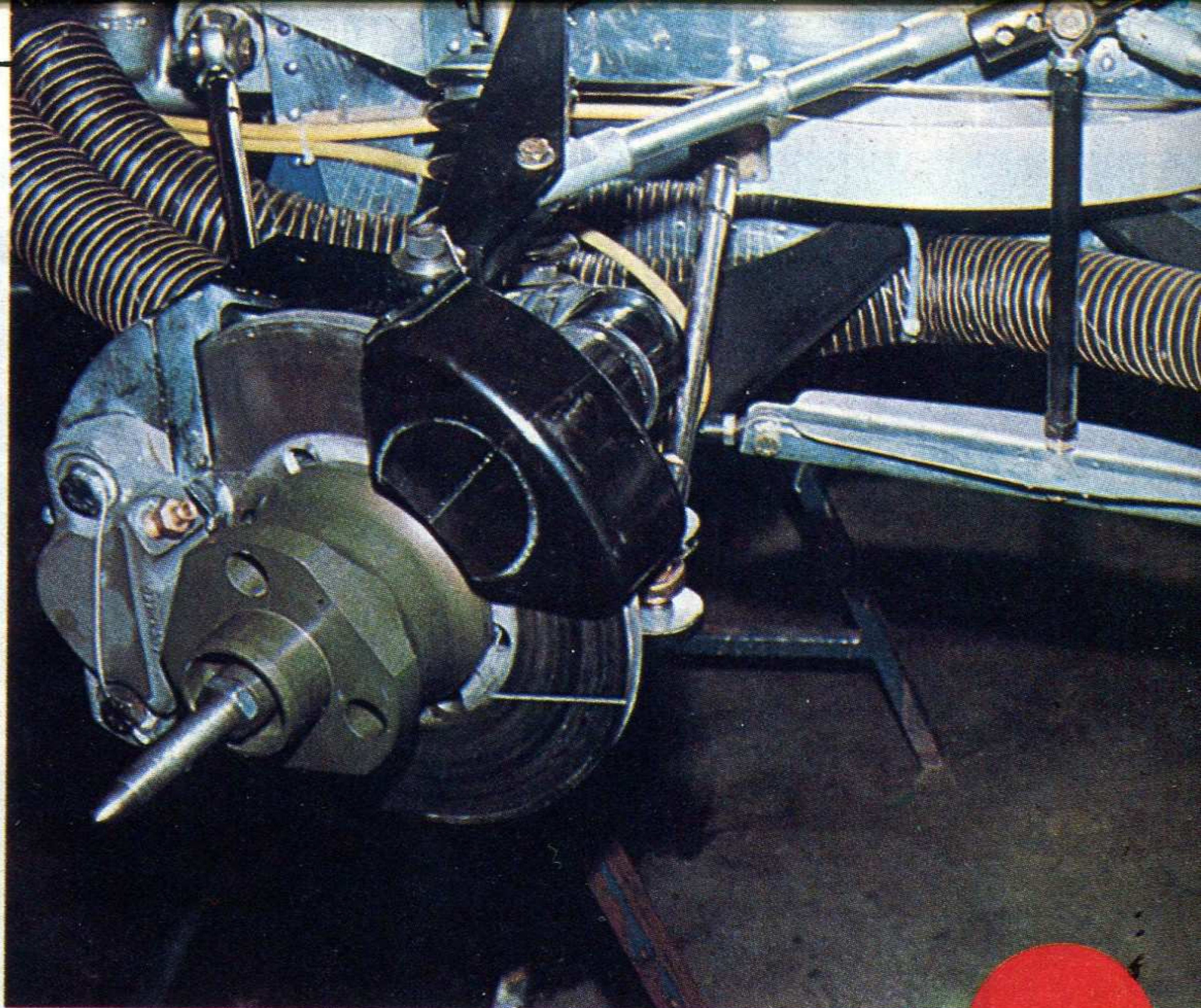
Che cosa c'entra la carreggiata in tutto questo discorso? In fase di equilibrio (ed in queste condizioni si può trascurare l'influenza dei mezzi elastici della sospensione) la reazione alla forza centrifuga è applicata perpendicolarmente all'area di contatto delle gomme e determina una coppia di reazione (che tende a far ruotare il baricentro in senso opposto) il cui braccio è costituito proprio dal valore della carreggiata. Più grande è la carreggiata più grande è la naturale opposizione agli effetti della forza centrifuga della vettura.

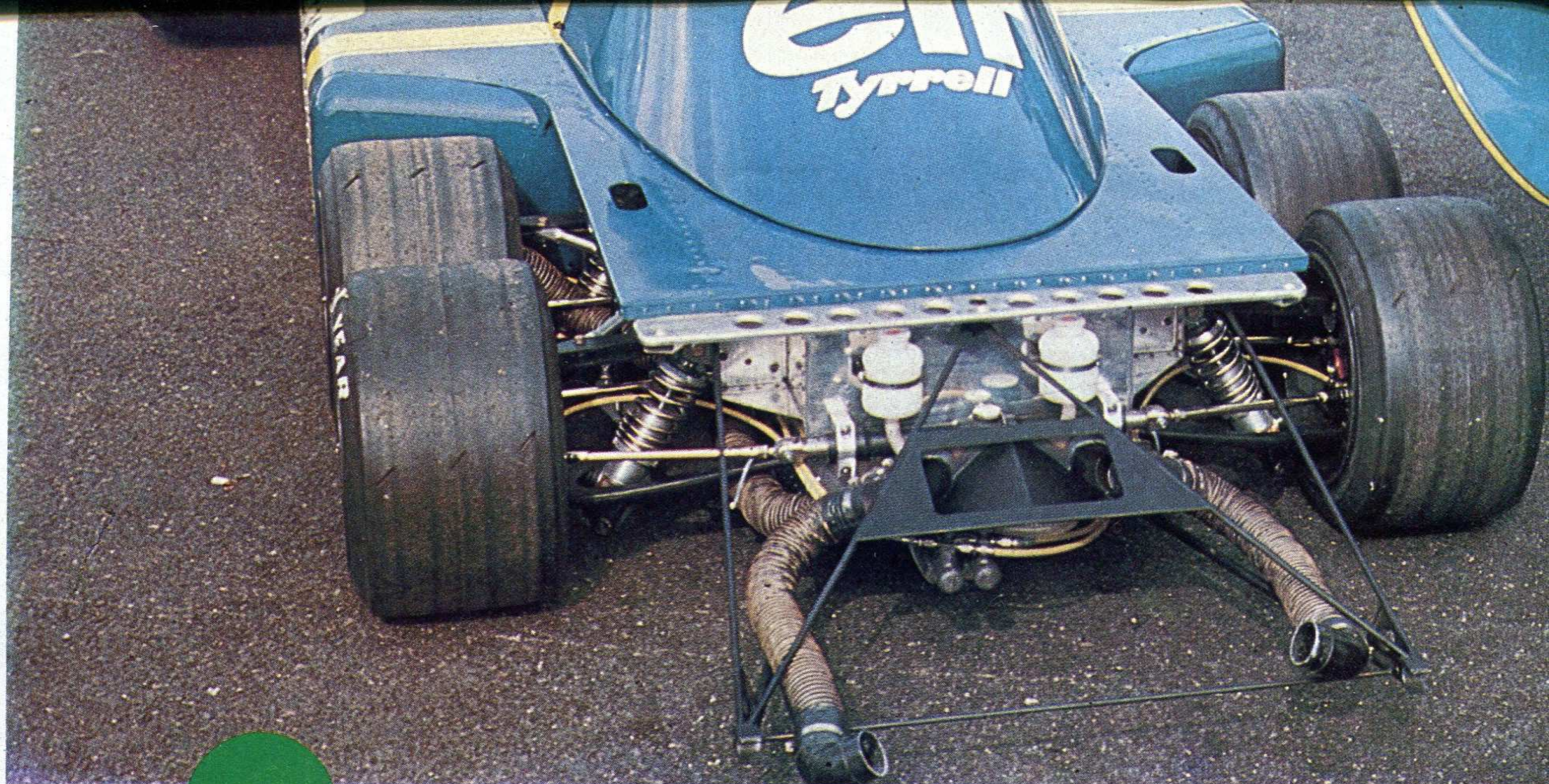
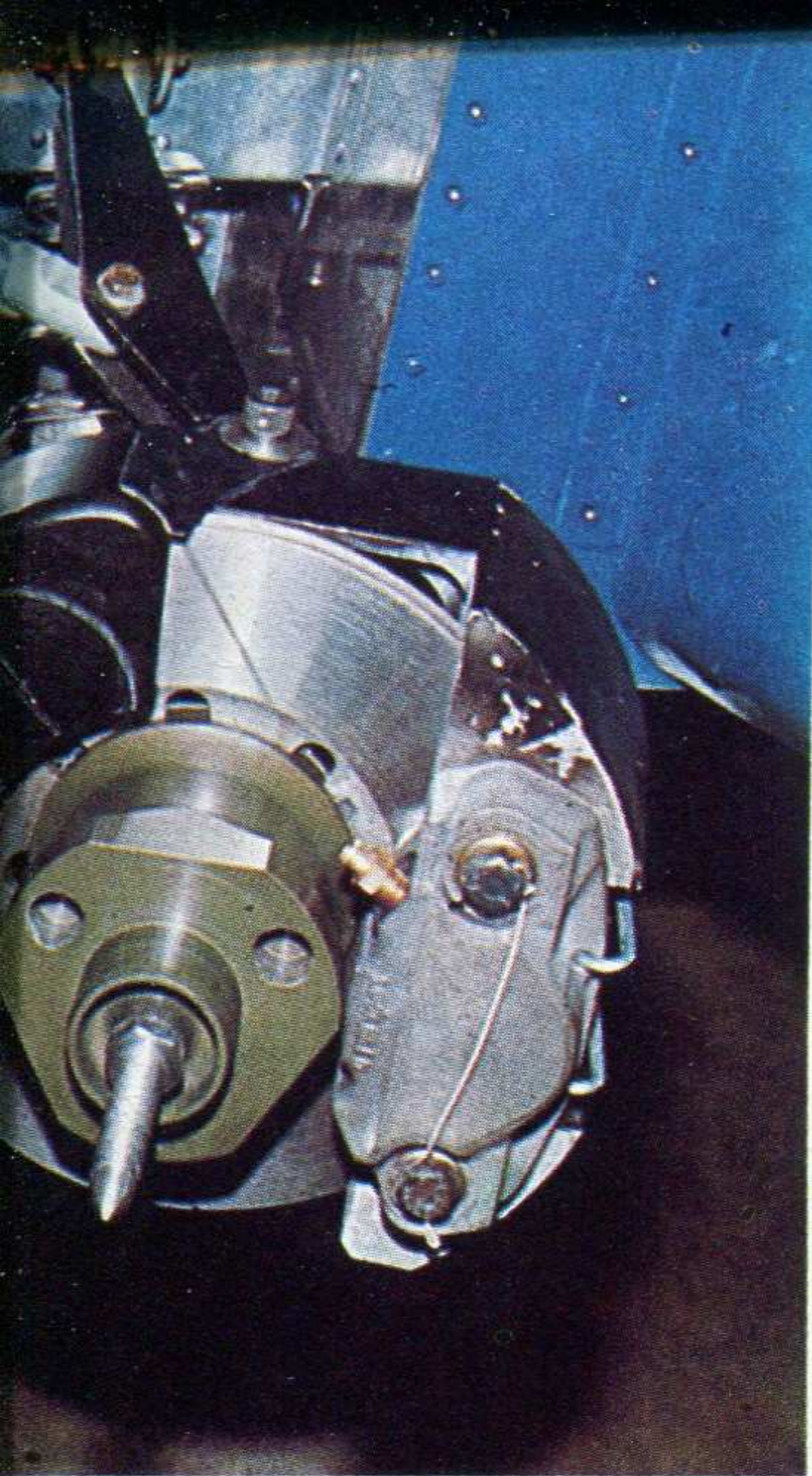
Sulla Tyrrell 34 i treni anteriori sono due, e due sono anche le coppie chiamate a contrastare la forza centrifuga in curva. In questo modo anche con bassi valori della carreggiata la resistenza al rollio è assicurata dalla presenza delle due coppie i cui effetti sono cumulativi. Ci sono poi i vantaggi connessi alla utilizzazione di pneumatici di piccole dimensioni (40 centimetri di diametro) che rendono possibile una carenatura particolarmente efficiente (assimilabile a quella di una sport) della parte anteriore.

Più limitati i vantaggi per quello che riguarda la tenuta di strada. In pratica l'aumento di aderenza (ammesso che ci sia) dovrebbe essere limitatissimo e condizionato dal tipo di timoneria adottata. E proprio a questo punto vengono fuori delle controindicazioni che, da sole, sono in grado di minare alla base lo stes-

Mauro Coppini

CONTINUA A PAGINA 14





Sopra a sinistra, un bel dettaglio della sospensione anteriore sinistra della Tyrrell 34 (CEVENINI). Qui sopra, una vista anteriore della nuova macchina senza il musetto, che contiene solo la presa d'aria sdoppiata per i freni anteriori (HODGES). A sinistra, il rivoluzionario « Project 34 », che farà parlare a lungo di sé (HODGES), e qui sotto il suo autore, Derek Gardner che se lo rimira (CEVENINI). Nelle foto bianco-nero in basso, un'altra vista del « treno » anteriore e la parte posteriore, che è quella della 007



l'ing.
GIULIO
ALFIERI



Ci pensavo anch'io
tanti anni fa...

MODENA - Mentre i tecnici della Ferrari preferiscono un « no comment » (« Aspettiamo i risultati prima di giudicare. Non vogliamo ripetere con altri l'errore che gli altri hanno fatto con la nostra T »), l'ing. Giulio Alfieri non ha indugio nel confessarsi. Egli giura che alla « 6 ruote » aveva pensato in qualche periodo della sua presenza alla « Maserati ». « Ma come succede quasi sempre — ci confida — si "pensano" sempre molte cose destinate a restare nel mondo dei sogni per diverse contingenze: o per direttive delle aziende in cui si opera, o per problemi economici; perché queste soluzioni non si ritengono mai immediate. Io esprimo apertamente un senso di riconoscenza perché Tyrrell e i suoi collaboratori hanno realizzato questo sogno; che non è un sogno o una fantasia ora che non è un hobby disegnato su una carta, ma una realtà interessantissima. Formulo un sincero e vivo augurio sia per chi ha ideato la F.1 a sei ruote, sia per chi l'ha realizzata e la sperimenterà. Il suo impiego è largamente possibile con una adeguata e opportuna messa a punto. Soprattutto ritengo che sia valida la soluzione per mantenere una certa velocità in curva ».

CONTINUAZIONE DA PAG. 12

so progetto annullandone gli indubbi benefici. Abbiamo parlato di timoneria di sterzo: questa è la maggior incognita del progetto «34». Per ora, almeno stando alle dichiarazioni di Derek Gardner, i due treni hanno progressioni di sterzata identiche. Questo è in contrasto con quanto previsto dalla tecnica del settore.

In teoria, infatti, secondo le «geometrie» tradizionali le ruote del primo asse devono sterzare di un angolo superiore a quelle del secondo asse (così avviene sui numerosi veicoli industriali che adottano due assi anteriori sterzanti). La soluzione semplificata adottata sulla Tyrrell è probabilmente transitoria. Ma c'è anche un'altra ipotesi. Una corretta geometria dello sterzo ha senso solo in presenza di moti in curva perfettamente regolari.

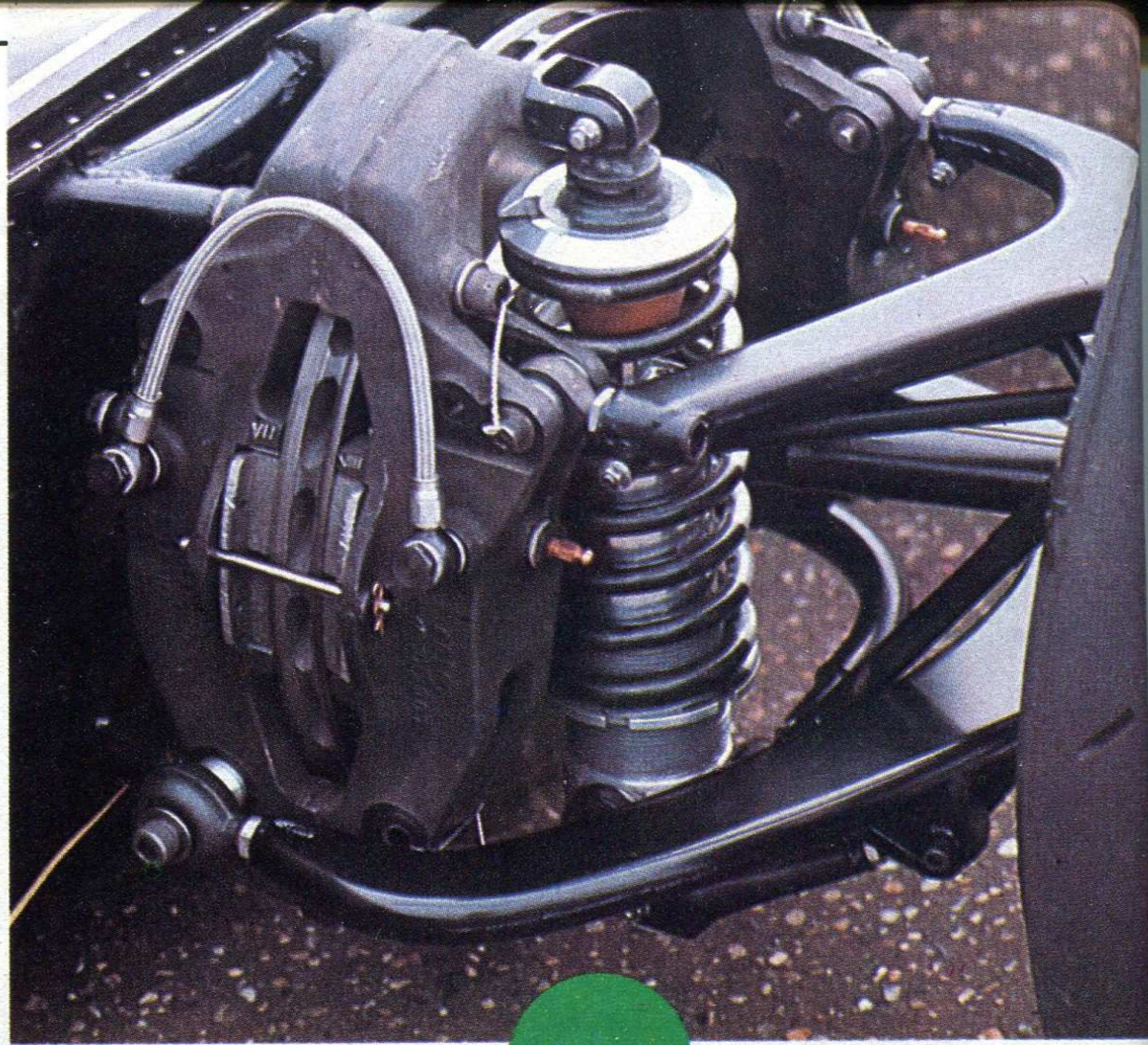
Rimane il problema di minimizzare gli sforzi al volante. Contrariamente a quanto detto non ci dovrebbero essere grossi problemi. Gli sforzi infatti, non dovrebbero superare quelli con i quali devono fare i conti i piloti di normali vetture da turismo a trazione anteriore. Ed a questo proposito c'è tutta una serie di tecno-

bra in grado di valorizzare in pieno l'accorgimento tecnico.

Le quattro ruote di piccolo diametro determinano senz'altro vantaggi aerodinamici, ma mal si conciliano (anche da un punto di vista strettamente dinamico: abbiamo l'impressione che Depailler avrà a che fare con un sottosterzo particolarmente fastidioso) con la parte posteriore perfettamente tradizionale. Alle spalle del pilota i grossi pneumatici (19 pollici di sezione) formano un «muro» che tenderà ad annullare i vantaggi ottenuti con le quattro ruote sterzanti.

Naturalmente, tutte queste cose Tyrrell (e Derek Gardner) le conoscono bene. Segno che la soluzione definitiva non è quella presentata a Londra la settimana scorsa. Ma anche la «34» del futuro non si sottrarrà a quel concetto di evoluzione «empirica» tipica di costruttori inglesi. La soluzione adottata all'avantreno potrebbe essere generalizzata anche alla parte posteriore della vettura. Una Tyrrell a 8 ruote? E' probabile, anche se la realizzazione appare piuttosto macchinosa (basti pensare alla trasmissione ed alla necessità di un secondo differenziale).

In questo senso la «11» di Chapman sembra suscettibile di sviluppi più im-



logie (a cominciare dal braccio a terra negativo) in grado di soccorrere il progettista. In ogni caso, la «34» denuncia il suo carattere di provvisorietà. Intanto la realizzazione pratica dei due treni accoppiati è piuttosto semplicistica. Non si sono sfruttate a fondo le possibilità offerte dalla soluzione (sospensioni interconnesse, elementi elastici centralizzati) ma certo lo si farà in futuro non appena verificate su pista le qualità della «34».

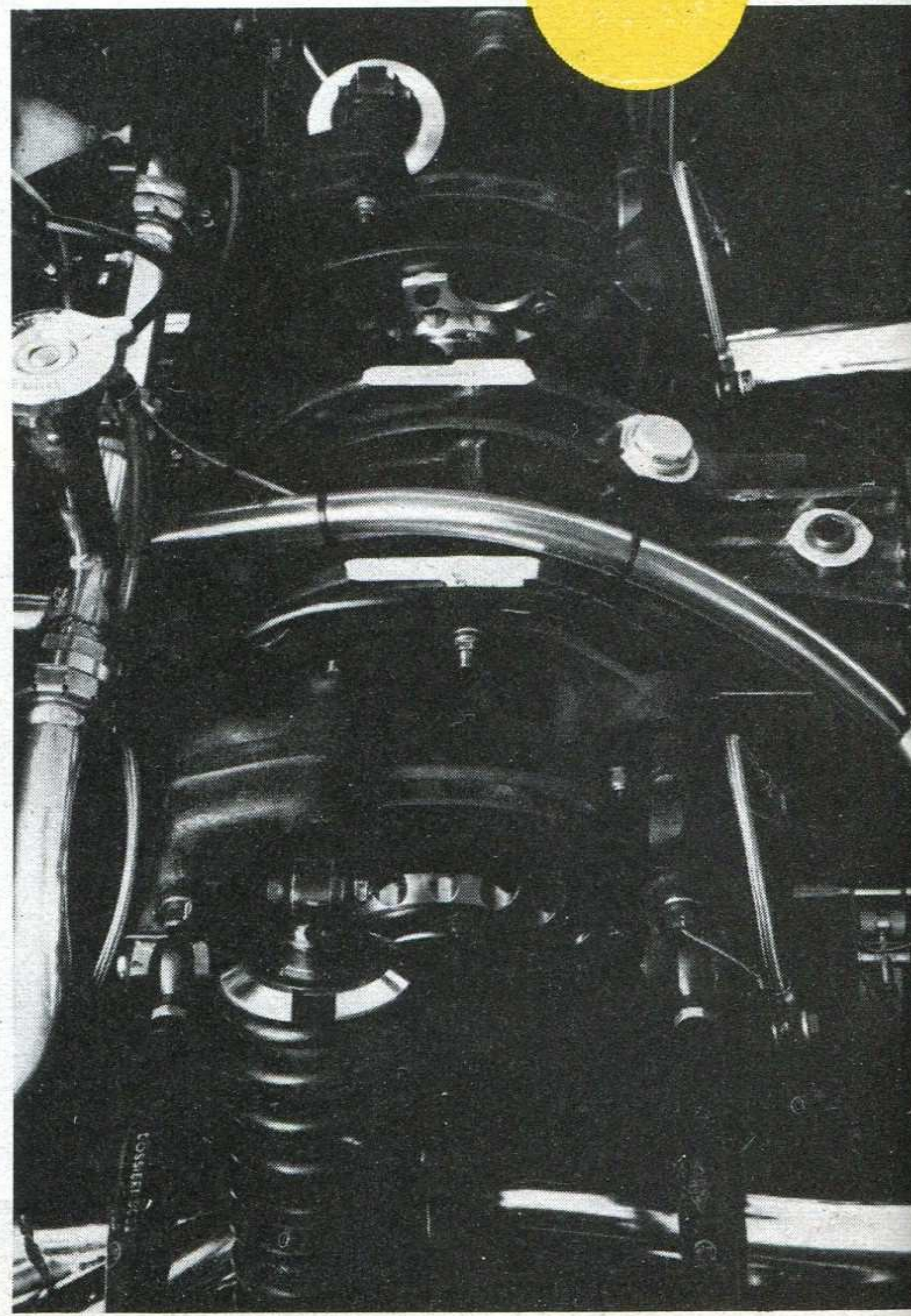
Per ora si possono fare solo congetture sull'esito di tali prove ma certo i dubbi non mancano e sono dubbi motivati. Incominciamo dalle gomme. La drastica riduzione del diametro comporta vantaggi di carattere aerodinamico ma anche accrescimenti della resistenza al rotolamento e delle temperature di esercizio. Il maggior numero di flessioni cui la carcassa sarà sottoposta nell'unità di tempo (e la loro maggiore entità) si tradurrà certamente in pericolosi surriscaldamenti (aggravati dalla carenatura quasi totale e dalle interazioni tra i due treni a stretto contatto). E' difficile che la risposta preparata dalla Goodyear non sia stata ottenuta a spese di mescole meno tenere (e quindi con caratteristiche di aderenza inferiori ai tipi convenzionali): la soluzione delle quattro ruote sterzanti rischia, con i suoi vantaggi, di pareggiare soltanto il conto rispetto alle monoposto tradizionali. E la monoposto stessa non sem-

mediati. Eppure la nuova Lotus è forse più rivoluzionaria della stessa Tyrrell. L'aver proposto una monoposto a geometria variabile, che trova una sua definizione solo nel corso delle prove un Gran Premio, è segno di grande coraggio. In pratica con la «11» (come avviene per la Tyrrell) si riconosce senza complessi (e senza assurdi mascheramenti) il ruolo delle gomme e si lascia alle loro caratteristiche ed al loro comportamento il compito di definire le misure stesse della vettura.

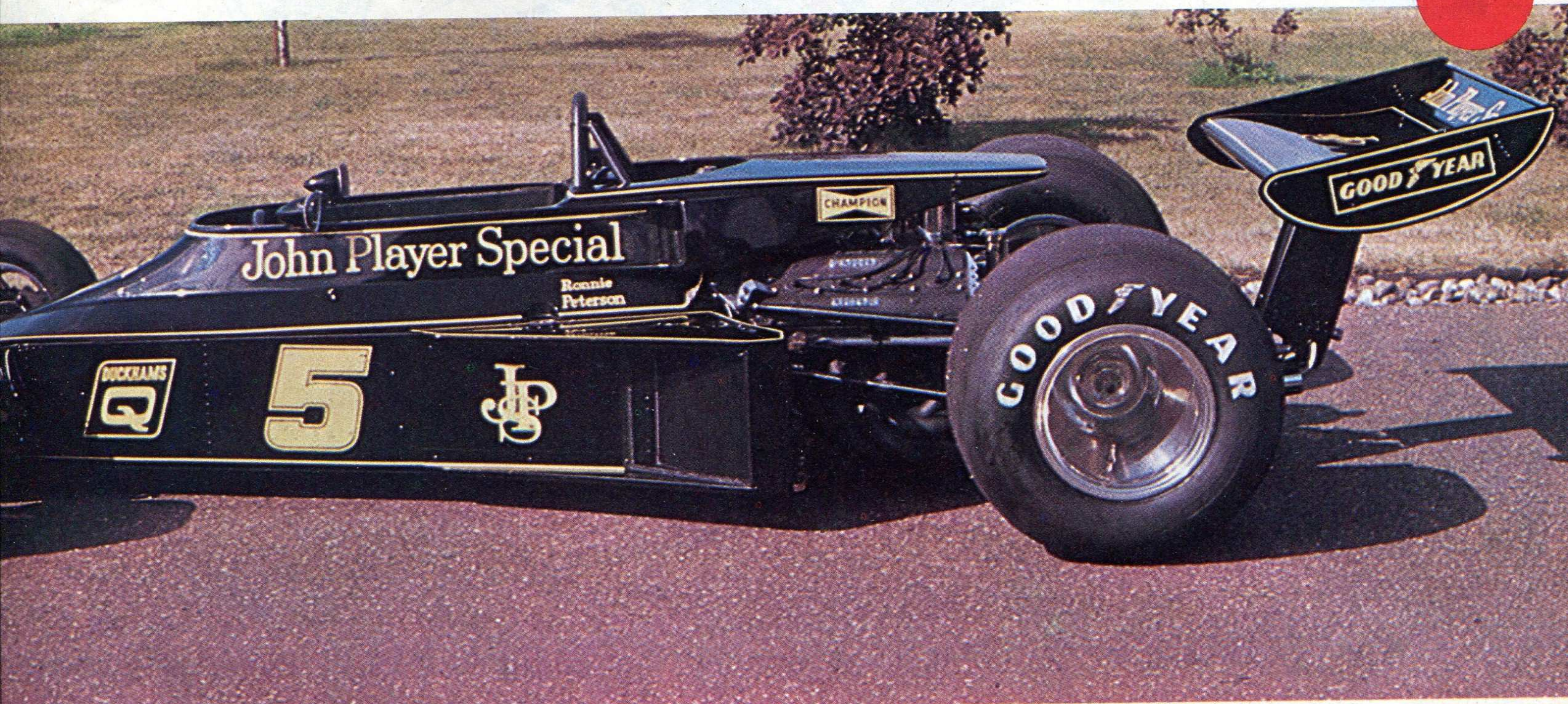
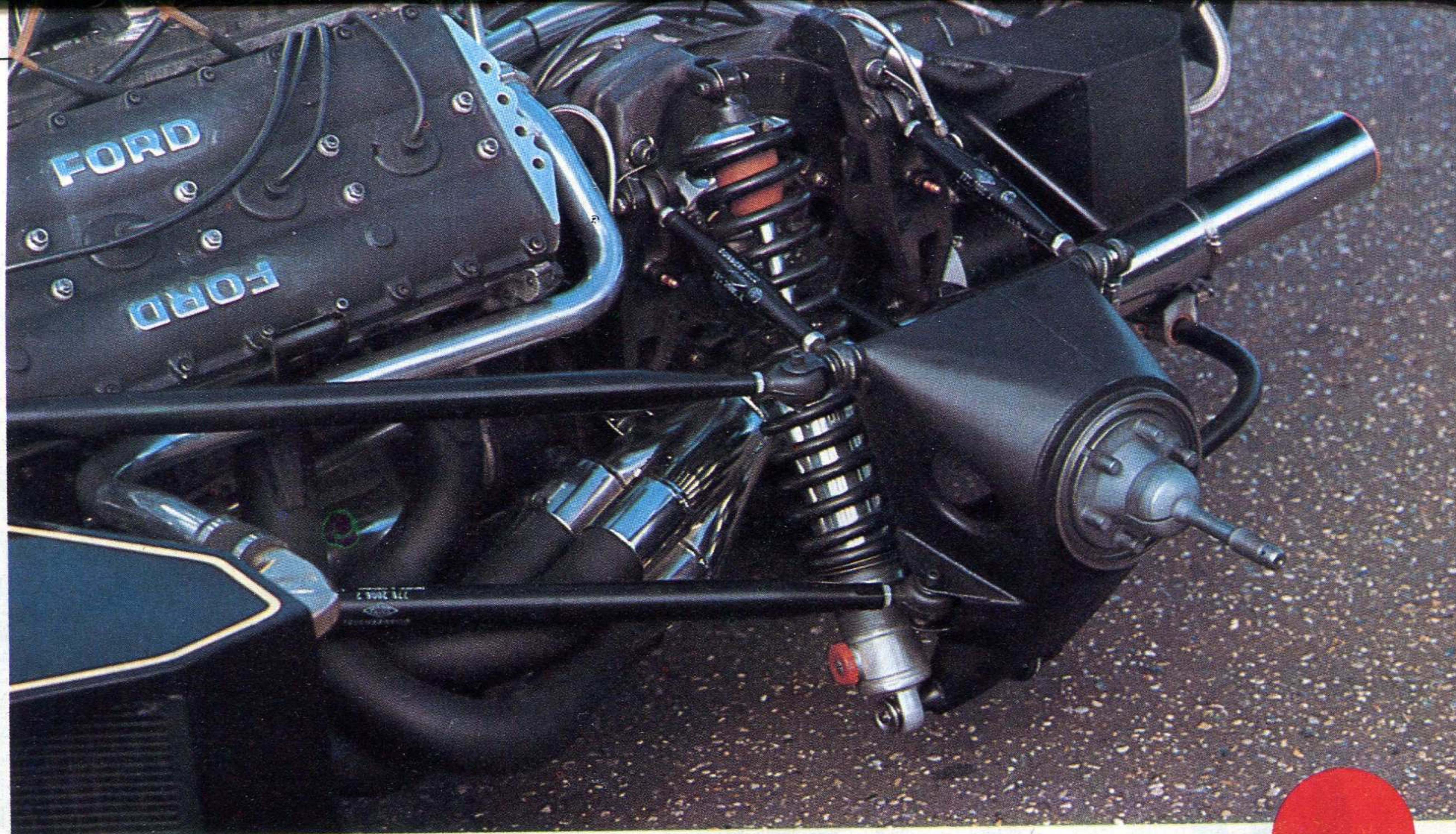
Le due nuove auto inglesi, a parte il lato esclusivamente tecnico, rilanciano una strategia che già aveva conosciuto momenti di successo negli anni '60. Allo strapotere della ricerca condotta su basi industriali (e portata avanti per vie perfettamente convenzionali, ma sublimata nella loro realizzazione pratica e nella loro ottimizzazione), gli assemblatori oppongono soluzioni di fantasia che hanno il pregio, non indifferente, di essere realizzabili con sforzi economici relativamente modesti. Il discorso della fantasia contro la tecnica lo abbiamo già fatto altre volte, inutile ripeterlo. Certo se la Formula 3000 conserva una sua validità, a nove anni dalla sua creazione, è anche merito dei piccoli costruttori inglesi, nel loro rifiuto patologico di uno stato di inferiorità.

m. c.

Nei fotocolors accanto al titolo, vediamo le sospensioni anteriore e posteriore della JPS 11: alle pinze freno (doppie), si attaccano i bracci che vanno ai portamozzi. Qui sopra, l'estrema profilatura della nuova JPS contrasta, nella vista anteriore, con le massicce pinze-freno fuoribordo. Il telaio di supporto, però, ha già dato grossi problemi. A destra, un'immagine ravvicinata della sospensione posteriore. Si nota come in questo caso i calipers-supporto siano montati sulle piastre laterali del cambio. (I fotocolors sono di PHIPPS)



I freni enormi fanno colpo sulla «11»



LONDRA - Nella nuova Lotus «11» — e senza dubbio, qualunque avrebbe potuto essere il destino dell'ultima JPS e chiunque sia stato responsabile per questo, non c'è dubbio che la mano che dirige dietro le quinte del progetto JPS 11 sia quella di Chapman — Colin aveva perseguito il vecchio scopo di una macchina che avrà un forte vantaggio in termini di velocità in circuito, il che non è affatto la stessa cosa di una macchina che sia la più veloce in termini di velocità pura. Un modo di ottenere questo è la potenza, ma Chapman non avrà il vantaggio di un motore Ferrari nel 1976 (ma potrebbe avere un super DFV? Circolano di nuovo queste solite voci, questa volta accoppiate all'indicazione che solo una o due squadre saranno favorite). Perciò ha fatto sì che la macchina passi più veloce nelle curve e, più precisamente, dando la possibilità ai suoi piloti di entrare più veloci nella curva mediante un vantaggio di frenaggio.

Sembra che ci troviamo in un periodo molto interessante, con più novità di F. 1 di quante non ne abbiamo viste per un bel po' di tempo. Possiamo cominciare e vedere quello che la Hesketh potrà diventare, sappiamo finalmente cosa la nuova Lotus — scusate, la JPS — abbia da offrire. Sappiamo ormai anche che intendeva dire la Tyrrell con la frase « un nuovo concetto nel disegno da Gran Premio ». La nuova Hill arriverà circa un mese più tardi, ci sarà poi ciò che Surtees ha chiamato una « macchina molto avanzata per i nostri livelli » (la TS 19), una nuova McLaren, la Brabham-Alfa e così via.

Sulla carta, la JPS 11 ha un buon aspetto, ma alcuni di noi giornalisti hanno messo in dubbio la vitalità dell'ultima JPS quando l'abbiamo vista per la prima volta. La sagoma generale non è sorprendente; il musetto, altrimenti fine, finisce curiosamente grosso, radiatori laterali sporgenti (Chapman aveva respinto l'idea di radiatori paralleli alla fiancata), una larga e piatta carenatura del motore, con una presa d'aria su entrambe le parti.

Un roll-bar unico dietro l'abitacolo, senza pontoni che si spingono in avanti tipo March, e non c'è roll-bar dietro il cruscotto (Peterson ha detto seriamente a Chapman: « dobbiamo averne uno »).

Però impressionano questi freni enormi, e il loro diametro è eccezionale paragonato con quello delle ruote. In alternativa, si vede quanto le ruote avrebbero dovuto essere grandi per sistemare dei freni di tali dimensioni. All'interno della carcassa del caliper si trovano i sotto-telai che fissano l'effettivo complesso freni-sospensioni allo scafo. In caso di un incidente di poco conto (urtare contro il marciapiede a Monaco, per esempio) si prevede che il danno si verifichi a questo punto, senza danno allo scafo effettivo, come sarebbe il caso con una sospensione anteriore normale, i cui attacchi sono fissati a punti rafforzati sulla monoscocca.

La macchina sarà messa a punto approssimativamente per un circuito medio, prima che il team lasci Hethel. Peter Warr medita che ci saranno forse tre posizioni di base. In occasione di una gara, perciò,

dovranno essere aggiustati nelle prove solo i punti più precisi della carreggiata e del passo, ed al seguito sarà portato un assortimento sufficiente di unità di sospensioni già pronte per far fronte alle esigenze prevedibili. La sostituzione completa della sospensione anteriore dovrebbe necessitare meno di un'ora di lavoro.

Il sistema posteriore è praticamente simile, con la sospensione fissata ai calipers dei freni, e questi, a loro volta, montati direttamente alle piastre laterali speciali della scatola del cambio Hewland.

Può darsi che ci saranno differenze quando la macchina sarà usata nelle corse; questo dipenderà interamente dal lavoro di prova e di sviluppo. Prima che si vedesse la macchina per la prima volta, essa era stata utilizzata solo molto brevemente — e con molta attenzione! — da un meccanico, per assicurarsi che tutti i sistemi di alimentazione e di lubrificazione funzionassero, e che fossero correttamente collegati. Chapman ha ammesso che sarebbe sorpreso e felice se tutto fosse perfetto nelle prove iniziali, in modo da poter portare la macchina al GP USA. Per il momento non prevede che sarà così, però sembra essere deciso ad avere una macchina competitiva e valida nelle corse per l'intera stagione del 1976 ed a cancellare i ricordi dell'ultima JPS...

C'è un grande prestigio connesso con la « variable geometry racing car ».

David Hodges