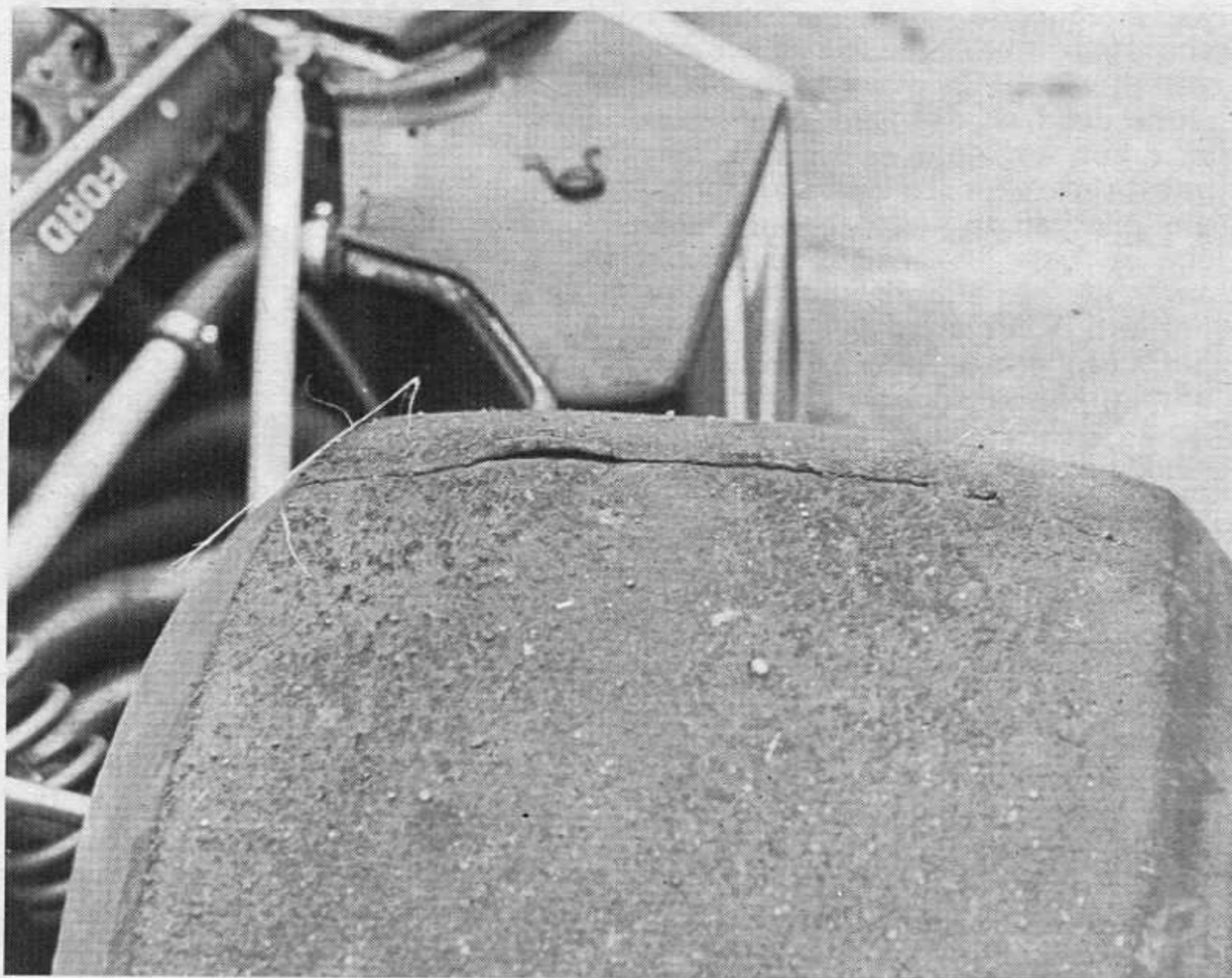


Sorridenti (anche troppo) i ferraristi al rientro in ITALIA fanno di tutto per tranquillizzare l'ambiente con le grandi promesse della 312 T (aumaturgica) e con...



I guai ai pneumatici che vengono reiteratamente invocati come causa delle non esaltanti prestazioni delle Ferrari, sono stati fonte di guai anche per altri teams, come quello di Tyrrell (foto sotto, una gomma di Scheckter), e quello Shadow (un inizio di scollamento di battistrada, che secondo i tecnici non è allarmante). Le Goodyear standard non hanno comunque impedito il trionfo di Pace nel « suo » Gran Premio (nel fotocolor a sinistra). Qui sopra, si misura il rotolamento dopo un caso di errore di diametri

la gomma del pianto



Dice l'Avv. Luca Montezemolo, assistente personale dell'ing. Ferrari e quindi titolare della licenza di parlare senza peli sulla lingua: « Non siamo per niente soddisfatti delle prestazioni della 312 B3 sia in Argentina che in Brasile. Se mi consente vorrei aggiungere che non siamo neanche soddisfatti dei risultati ottenuti, nel senso che come si erano messe le cose avremmo potuto fallire completamente la spedizione. Un bilancio insomma deludente, che non ammette scuse se non quelle cui si appellano per lo stesso motivo tutti i costruttori e assemblatori di F. 1, con la sola eccezione della Shadow. Alla monoposto di Jarier — tanto di cappello per macchina e pilota — i pneumatici standard della Goodyear non hanno provocato alcun inconveniente. Anzi, a detta proprio del pilota francese, rispetto alla fine della

stagione '74 la Shadow è incredibilmente migliorata come assetto. Il suo avvio nel Gran Premio del Brasile è stato addirittura fantastico. Io non sono un tecnico, sono stato soltanto un modesto pilota di rally: sull'argomento chiedo conferma agli altri...

Mi sembra opportuno comunque precisare che nonostante l'inattesa « sottocompetitività » le Ferrari 312 B3 sono nel complesso risultate per rendimento a livello, o quasi, delle Brabham-Martini e delle McLaren, superiori alle Tyrrel e alla Hesketh e ancor più alle Lotus, inferiori — come detto — alla Shadow, che però è una meteora che per ora si dissolve (ed è la fortuna di tutti) alla distanza ».

Fin qui Luca Montezemolo, a-

Lino Ceccarelli

CONTINUA A PAGINA 6

ROMA - Il primo rientro (in patria) della stagione mondiale di F. 1 è stato piuttosto amaro ma non troppo per la squadra della Ferrari. Martedì pomeriggio all'aeroporto Leonardo Da Vinci, dirigenti e piloti del « Cavallino » hanno fatto a gara, e non senza fatica, per tranquillizzare l'ambiente deluso dai risultati dei primi due gran premi del 1975. Una volta tanto benedetto il ritardo con cui abitualmente si consegnano i bagagli, i giornalisti (in numero record per l'occasione) hanno avuto tempo per intrattenersi con i reduci dal Sudamerica e sapere da loro come è andata a Buenos Aires e Interlagos, come mai la 312 B3 è mancata così clamorosamente all'attesa, come hanno fatto Regazzoni e Lauda a rimediare i pochi ma preziosi punti mondiali, come si presenta l'immediato futuro soprattutto in chiave 312 T.

CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

bile e diplomatico super-D.S. del « Cavallino Rampante ». Bisogna riconoscere che quando parlò con grande sicurezza e fiducia, convinto (e gli altri con lui) di andare a raccogliere sia a Baires che a Interlagos i frutti di un'accorta, lunga e severa preparazione autunnale. Il fatto che, dopo il ridimensionamento Montezemolo abbia perduto, seppure in parte, lo smalto e la spregiudicatezza che caratterizzano le sue dichiarazioni, sta a significare che... qualcosa l'esperienza insegna. Ciò nonostante crede fermamente nell'azione taumaturgica (di qui la T?) della rivoluzionaria monoposto di Maranello.

« Oggi, tanto per dirla con l'ing. Ferrari, non si può che vivere alla giornata. Non è più possibile — ammette Montezemolo — fare previsioni. Immaginate: adesso i costruttori sono costretti ad adattare le proprie macchine ai pneumatici, ex accessori! Comunque non possiamo non auspicare il pronto impiego della 312 T nel campionato mondiale. Se potremo disporre della tranquillità di lavoro in fabbrica e del bel tempo a Fiorano, non escludiamo che l'esordio della 312 T venga anticipato al 2 marzo, in occasione del G.P. del Sudafrica. Magari con un solo esemplare. Su questa monoposto che noi abbiamo provato in segreto solo perché ci fosse garantito un ideale ambiente per il collaudo (la comparsa a Vallenga è stata troppo breve per definirla pubblica), corrono strane voci di affidabilità. Ripeto: io non sono un tecnico, né un pilota della Ferrari. Chieda a loro come va effettivamente la 312 T. Come? I vantaggi del gruppo differenziale-cambio in posizione trasversale non compenserebbero le maggiori prestazioni? Non sono in grado di rispondere. So che in base a prove comparate il mezzo dovrebbe assicurare un discreto margine di superiorità su tutte le altre monoposto, sempre che la Goodyear ci consegna al più presto le gomme promesse, che fanno al nostro caso ».

In effetti, sembra — ed è vero se la matematica non è un'opinione — che la sistemazione trasversale del gruppo cambio-differenziale provochi sulla 312 T un doppio serio inconveniente: riduce di circa 35 CV la potenza disponibile in conseguenza di un maggior assorbimento funzionale, e comporta il ricorso ad un curioso fermo per la leva del cambio in azione. Su questi problemi non si è pronunciato l'ing. Forghieri, responsabile della progettazione a Maranello. Si è invece, ma limitatamente al cambio, espresso Clay Regazzoni quando ha detto che « particolare cura sarà ancora riservata al cambio della 312 T ».

L'ing. MAURO FORGHIERI, anch'egli pimpante e sorridente per il futuro roseo naturalmente, dice: « Non sono andato in Brasile perché chiamato urgentemente a consulto. Era nei programmi che rivedessi la 312 B3 dopo il G.P. d'Argentina. Anche



Forghieri pare zittire le lamentele dei piloti: calma ragazzi, arriva la T... La nuova « trasversale », attesa in Spagna, è anticipata al Sud Africa. Speriamo che ciò non renda irrisolvibili certi problemi di messa a punto

La differenza c'è (e si legge)

TUTTOSPORT

Montezemolo: « Ci tengo a dire, e lo scriva per piacere, che le cose in terra sudamericana non sono andate nel migliore dei modi, non ci hanno completamente soddisfatto, però neanche del tutto scontentato. Siamo tutt'altro che scontentati e il clima fra noi è sufficientemente disteso e ben disposto. La verità è che tutto sta andando più o meno come era nei nostri piani prestabiliti ».

Regazzoni: « Non nego che speravo in qualcosa di meglio, anche sulla scorta dell'anno passato. Quindi non sono soddisfatto. Però non sono neanche insoddisfatto perché ho messo insieme qualche punto pur correndo con una vettura mai al 100 per cento, per un motivo o per l'altro. Adesso aspettiamo la macchina nuova e staremo a vedere ».

per noi le gomme sono state la causa principale della tutt'altro che esaltante doppia prestazione. A Baires abbiamo accusato noi all'avantreno con effetti di sovrasterzo. A Interlagos i guai si sono registrati al treno posteriore e la monoposto tendeva al sottosterzo. In quelle condizioni non si poteva pretendere di più. Continueremo a lavorare solo sulle sospensioni, sul-

Martedì 28 gennaio, stesso luogo (aeroporto Leonardo da Vinci), stessa ora, stessi personaggi, stesso argomento (bilancio Ferrari post Sudamerica): ecco quanto hanno riferito altri giornali sulle stesse dichiarazioni che così riferite appaiono divergere nello spirito ma anche nella sostanza da quelle raccolte dal nostro Lino Ceccarelli, dal cui tenore meglio si capisce la decisione poi presa a Maranello.

La Gazzetta dello Sport

Montezemolo: « Ci attendevamo indubbiamente qualche cosa di più, alla vigilia, ma il bilancio di queste due prime gare non ci lascia insoddisfatti perché le Ferrari a livello di 312 B3 hanno globalmente migliorato. Senza dubbio anche altri avversari hanno compiuto progressi. Ora vado a Maranello per vedere la situazione circa l'approntamento della 312 T. Questa vettura è per noi una carta importante sulla quale contiamo molto. Sia chiaro che ora noi non stiamo inventando idonee scusanti, ma dal G.P. del Sud Africa avremo pneumatici Goodyear più consoni, alle caratteristiche delle nostre vetture. Questo è già certo ».

la loro cinematica, in rapporto certo ai pneumatici che abbiamo oggi e che potremo avere domani, forse in tempo per correre in Sudafrica. Sul « giallo » capitato in Brasile alla 312 B3 di Niki Lauda è presto detto: durante le prove di riscaldamento Roger Penske ci segnalava una perdita di olio dal motore della macchina di Lauda; rientrata al box abbiamo subito constatato

che si trattava della rottura dell'alberino della pompa per il recupero dell'olio. Niente da fare, se non provvedere ad una sollecita sostituzione del motore con quello del muletto che aveva all'attivo ben 26 giri di prove sul circuito di Interlagos. In un'ora e venti minuti, un tempo da record possibile solo ai nostri impagabili meccanici, è stato possibile assemblare un'efficiente 312 B3. Il resto è noto. Chi ha diffuso la notizia secondo la quale i meccanici si sarebbero dimenticati di mettere olio nel motore è un incompetente oltre che un fantasista. Bastano infatti poche decine di metri ad un motore come quello della Ferrari, senza olio per metterlo fuori uso ».

Ed eccoci ai piloti. CLAY REGAZZONI sostiene che: « Se non si fosse semiafflosciata una gomma anteriore e se Reutemann non avesse costretto Jarier, Pace e me a restare a lungo nella sua scia, avrei potuto anche vincere il G.P. del Brasile. Se le cose comunque fossero andate per il verso giusto, sarebbe stato impossibile a Fittipaldi recuperare completamente il ritardo. Le lamentele di Fittipaldi. Non bisogna dargli spago. Si comporta come un tempo Jackie Stewart, cui tutto era dovuto nel ruolo del primo della classe. Ma che crede? Che avrei dovuto lasciarlo strada come fossi un doppiato? Sul futuro del campionato sono ancora piuttosto ottimista: primo, perché la 312 T dovrebbe ribaltare in suo favore l'attuale scala dei valori F. 1; secondo, non è forse vero che Fittipaldi ha vinto il titolo mondiale '74 risalendo in classifica fino a superarmi? ».

Niki Lauda, abbronzatissimo come tutti gli altri, per mano alla sua Mariella stava già guadagnando il banco per il « check-in » del rientro a casa, quando è costretto a raccontare in TV il poco felice prologo stagionale: « Alla vigilia eravamo tutti ottimisti, forse troppo ma non a torto, — dice Lauda — perché sicuri della effettiva superiorità, alla pari con le Brabham, delle nostre macchine. A Baires ho avuto problemi di pressione a una gomma e sono terminato presto. A Interlagos è successo ciò che sapete e quindi non ho potuto spingere a fondo, anche perché tenevo a conquistare qualche punto. Adesso torno a Salisburgo e da lunedì sarò a Fiorano per le prove della 312 T. Secondo me, che ho messo a punto entrambe le monoposto, è una macchina eccezionale. Non lo dico per illudere la gente: ne sono proprio convinto. In ogni test comparato si è dimostrata molto più veloce della B3 e sul misto è notevolmente avvantaggiata dalla anticipata ripresa in curva. Il campionato mondiale per noi comincia in Spagna, o forse già in Sudafrica se tecnici e maestranze di Maranello riusciranno nel miracolo di approntarne uno o due esemplari ».

Con la speranza che non si tratti di una Shadow: le « pole positions » non bastano.

FERRARI

ci ripensa e rischia:



Il ritaglio con l'intervista ad Enzo Ferrari pubblicata nel numero scorso di Autosprint

subito 2 «T» in Sudafrica

Il rapporto a Enzo Ferrari dei «suoi agenti a Interlagos» (leggi soprattutto piloti) deve essere stato ben più preoccupante e preoccupato di quanto non sia risultato nelle interviste-da-sbarco a Fiumicino anche se, come avete letto nelle nostre pagine d'apertura, già quella resa al nostro Ceccarelli era ben più tiepida (o meglio riferita?) di quelle apparse martedì scorso sui quotidiani che finora si erano troppo distinti nel coro del «tutto va bene» e perciò avevano difficoltà nell'orchestrare un brusco capovolgimento di valutazioni. Tanto preoccupante e preoccupato che l'ing. Enzo Ferrari si è deciso a ufficializzare una rapida revisione dei programmi e ad attuare quanto d'altronde aveva già dichiarato lo scorso ottobre, alla presentazione della 312 T. Egli testualmente disse: «Una volta compiuti i collaudi la 312 T entrerà in lizza quando avremo buone ragioni per ritenere superata l'attuale B. 3». I fatti evidentemente lo hanno dimostrato più che a sufficienza, non ostante le cortine fumogene alzate precipitosamente da qualche parte.

E poiché Ferrari è un uomo di lotta, capace di decisioni rapide e spregiudicate se sente che è tempo di tagliar corto con le chiacchiere, eccolo

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 8

51013 FERRARI

TELE NR 4131

30/01 15.01 ☼

51212 AUTSPRIN

A SEGUITO DEI GRANDI PREMI DI ARGENTINA E BRASILE, LA FERRARI HA ESAMINATO UNITAMENTE AI RISULTATI LA SITUAZIONE TECNICA EMERGENTE.

LE VETTURE FERRARI 312 B3 HANNO DIMOSTRATO EFFETTIVI MIGLIORAMENTI, E I TEMPI REALIZZATI NELLE PROVE E IN CORSA NE DEFINISCONO L'ENTITA.

NON RITENIAMO CHE I NOSTRI RISULTATI, SOLTANTO QUATTRO PIAZZAMENTI, SIANO DA IMPUTARE A UNA MAGGIORE POTENZA DEL MOTORE FORD COSWORTH NEI CONFRONTI DEL BOXER FERRARI, PERCHE I RILEVAMENTI EFFETTUATI ATTESTANO CHE LE VELOCITA MASSIME SI EQUIVALGONO, MENTRE IL BOXER MANTIENE UN VALUTABILE VANTAGGIO NEGLI SPUNTI DI ACCELERAZIONE. QUANTO AL PESO, LE VETTURE SHADOW, MACLAREN, BRABHAM SONO AL LIMITE DELLA FORMULA, 575 CHIOLOGRAMMI; LA FERRARI ACCUSA UN HANDICAP, SPECIE SE SI TIENE CONTO DEL CARBURANTE CHE E' DI 155/160 LITRI PER IL FORD COSWORTH E DI 180 LITRI PER IL BOXER.

SI VERIFICA PERO' UN PROBLEMA, CONNESSO ALLA NUOVA SITUAZIONE NEL SETTORE DEI PNEUMATICI PER LE VETTURE F1, LA CUI COSTRUZIONE E DISTRIBUZIONE NEL 1975 E' UNICAMENTE CURATA DALLA GOODYEAR. A DIFFERENZA DI QUANTO ACCADEVA LO SCORSO ANNO, NEL QUALE LA GOODYEAR METTEVA A DISPOSIZIONE PER OGNI GARA E PER OGNI TEMPERATURA E CONDIZIONE-AMBIENTE IL TIPO DI PNEUMATICO CHE RITENEVA PIU' IDONEO ALLA SOSPENSIONE DELLA B3, QUEST'ANNO, PER RAGIONI OVVIAMENTE ECONOMICHE, HA PREDISPOSTO DUE SOLI TIPI DI MESCOLO CHE VENGONO APPLICATI SULLO STESSO TIPO DI CARCASSA. GLI STESSI TECNICI DELLA GOODYEAR HANNO AMMESSO CHE TALI GOMME-STANDARD POSSONO EVIDENZIARE PROBLEMI PARTICOLARI SPECIALMENTE AGLI AVANTRENI. VA RILEVATO CHE TALE INCONVENIENTE E' VARIAMENTE ASSORBITO DALLE DIVERSE VETTURE, E SE PER TALUNE L'EFFETTO E' IN FORMA TOLLERABILE NEL CASO DELLA B3 E' STATO REPENTINO E MOLTO ACCENTUATO. E' NOSTRA CONVINZIONE CHE ESISTA UN BUON EQUILIBRIO DELLA B3 CON LA MACLAREN, LA HESCKETH E LA BRABHAM, UN LIMITATO MARGINE SULLA TYRREL, LA LOTUS ECC, MENTRE CON LA SHADOW ESISTE UN DISAVANZO CHE SI EVIDENZIA SPECIE NELLE CURVE VELOCI A LARGO RAGGIO COSTANTE.

CON QUESTE PREMESSE, LA FERRARI HA DECISO DI MODIFICARE IL PROGRAMMA TECNICO-AGONISTICO 1975, CHE PREVEDEVA L'APPARIZIONE DI UNA NUOVA 312 T A BARCELLONA IL 27 APRILE, E PERTANTO, AFFRONTANDO LE INTUITIVE INCOGNITE CHE IL MINOR TEMPO A DISPOSIZIONE COMPORTA, ANTICIPERA' L'ESORDIO DELLA 312 T, CON DUE UNITA', AL GRAN PREMIO DEL SUDAFRICA IN CALENDARIO PER IL 2 MARZO.

ENZO FERRARI

MODENA, 30 GENNAIO 1975+

51013 FERRARI

51212 AUTSPRIN

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

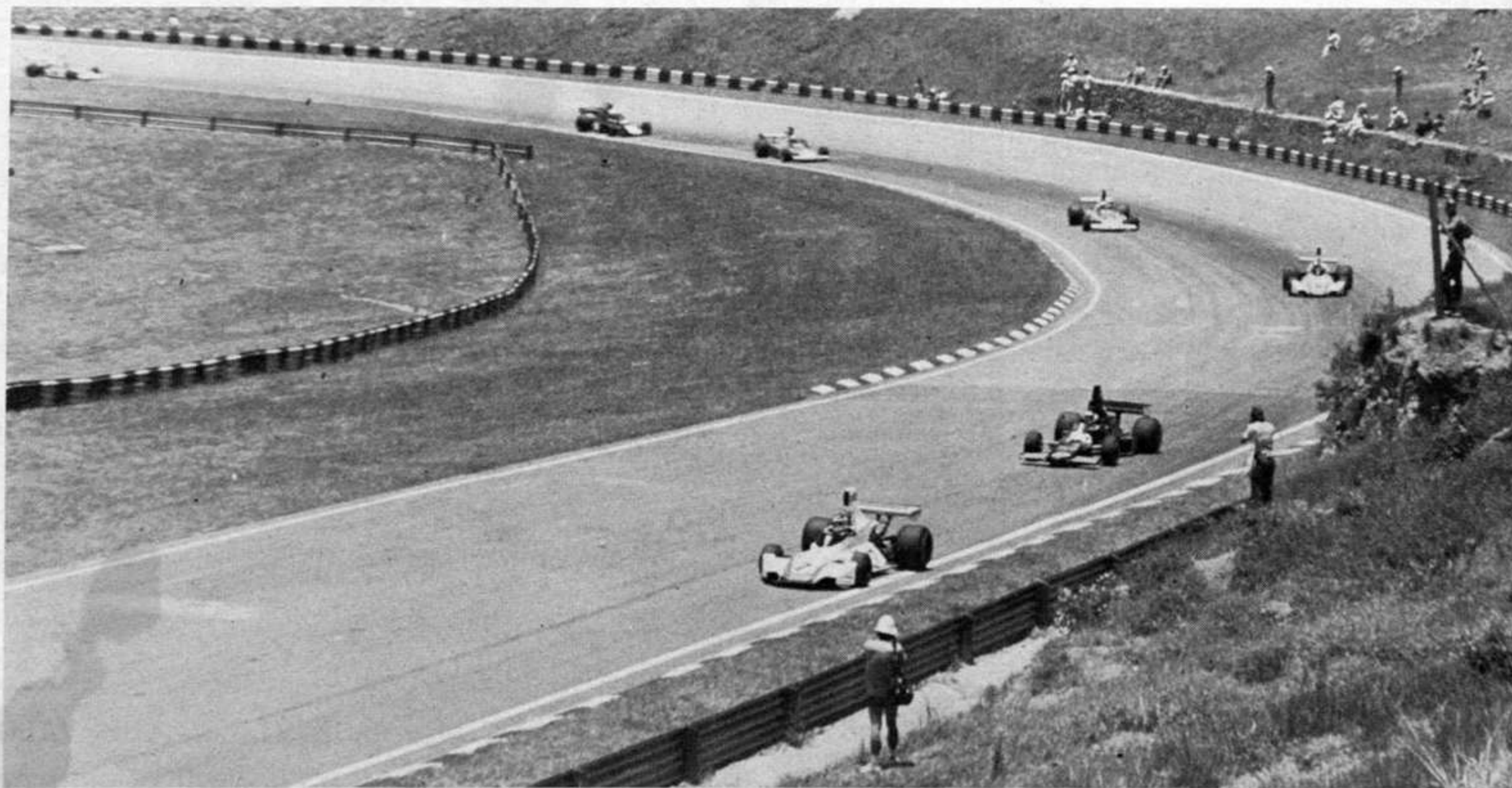
qui drastico nel rovesciare quanto aveva pur appena detto al nostro Cevenini sabato sera 25 gennaio scorso, mentre telefonicamente gli forniva i tempi di partenza al GP Brasile (confermato da una lettera ai dirigenti dell'A.C. Bologna come leggete a parte). A giorni di distanza, il temporeggiamento che non faceva prevedere prima del G.P. Spagna di aprile il debutto della T, è letteralmente capovolto. Al 2 marzo mancano esattamente 30 giorni, ma se le due 312 T dovranno essere in Sudafrica, il tempo effettivo per realizzare la seconda sullo schema della prima resa peraltro definitiva, sarà sì e no di due settimane. Davvero non molte!

Davvero un atto di coraggio da parte di Enzo Ferrari! Rischio calcolato o un « tutto va » per mantenere quella credibilità così faticosamente riguadagnata nella prima parte della scorsa stagione? Sarà questo il « giallo » che non farà dormire gli appassionati fino a domenica sera 2 marzo.

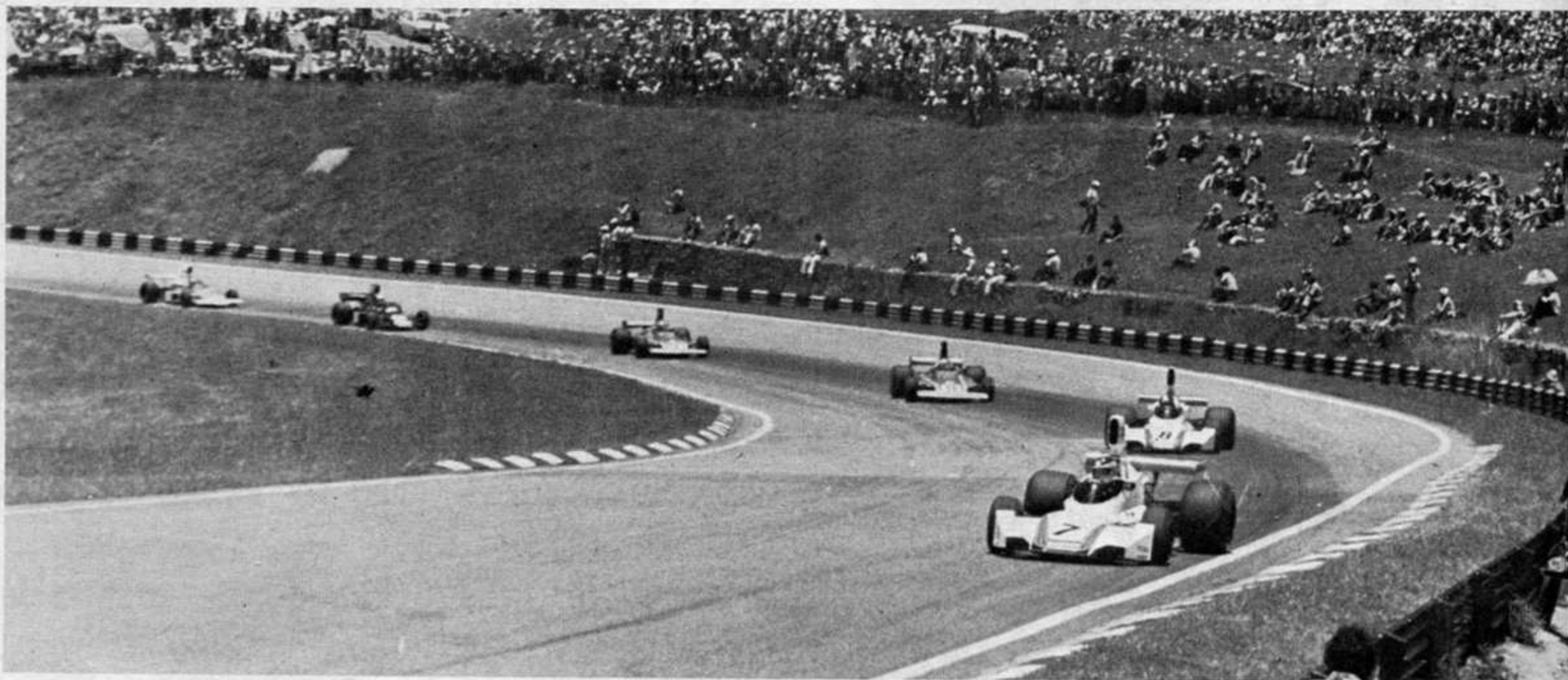
In genere decisioni così drastiche non hanno dato sempre risultati positivi. Li ebbero nel '66 varando il famoso correttivo di valvole che dette a Scarfiotti i cavalli in più per vincere un GP d'Italia; non li hanno dati in occasione della operazione B 2 di quattro anni fa, quando si rinunciò di anticipo all'ancora valida B. 1 sulla base di una semplice vittoria d'assaggio nella ridotta corsa dei campioni a B. Hatch ottenuta con la « scodinzolante » (come la definirono gli inglesi) B. 2 sulla quale si tentava di rivoluzionare le sospensioni in voga con i famosi ammortizzatori-molle a lavoro orizzontale. Anche quella volta si decise d'istinto, il rovesciamento dei programmi, il varo rapido della seconda B. 2 per « mettere i piloti (che allora erano Regazzoni e Ickx) sullo stesso piano » e la mossa risultò l'inizio della parabola discendente perché anche il recupero, tentato a Monza a fine stagione, non riuscì a riequilibrare il divario dagli avversari, anche per la troppo ritardata rinuncia alla scelta orizzontale.

Ora la Ferrari si ritrova in una condizione d'analogia, pur se il superamento della B. 3 è forse più accentuato di quanto non fosse per la B. 1 di allora. Peraltro si ripete il programma di « averne due a tutti i costi » per non scegliere tra due piloti; ancor più sono accelerati i tempi di realizzazione anche se la « rivoluzione tecnica » è più ambiziosa persino di quella proposta con la B. 2. Da un lato c'è un passo indietro rispetto alle tecnologie di moda per i telai. Si torna al tipo « misto », tubolare-pannello, rinunciando alla famosa monoscocca che Ferrari non aveva troppo digerito nella serie B. 3, nata dalla scelta di progettazione degli ingegneri diciamo di « gruppo Fiat », la scelta per intenderci di Colombo. E' un vecchio pallino di Forghieri e C., come per la preferenza al passo corto, pur se ora la lunga Shadow ha fatto rivedere molte valutazioni.

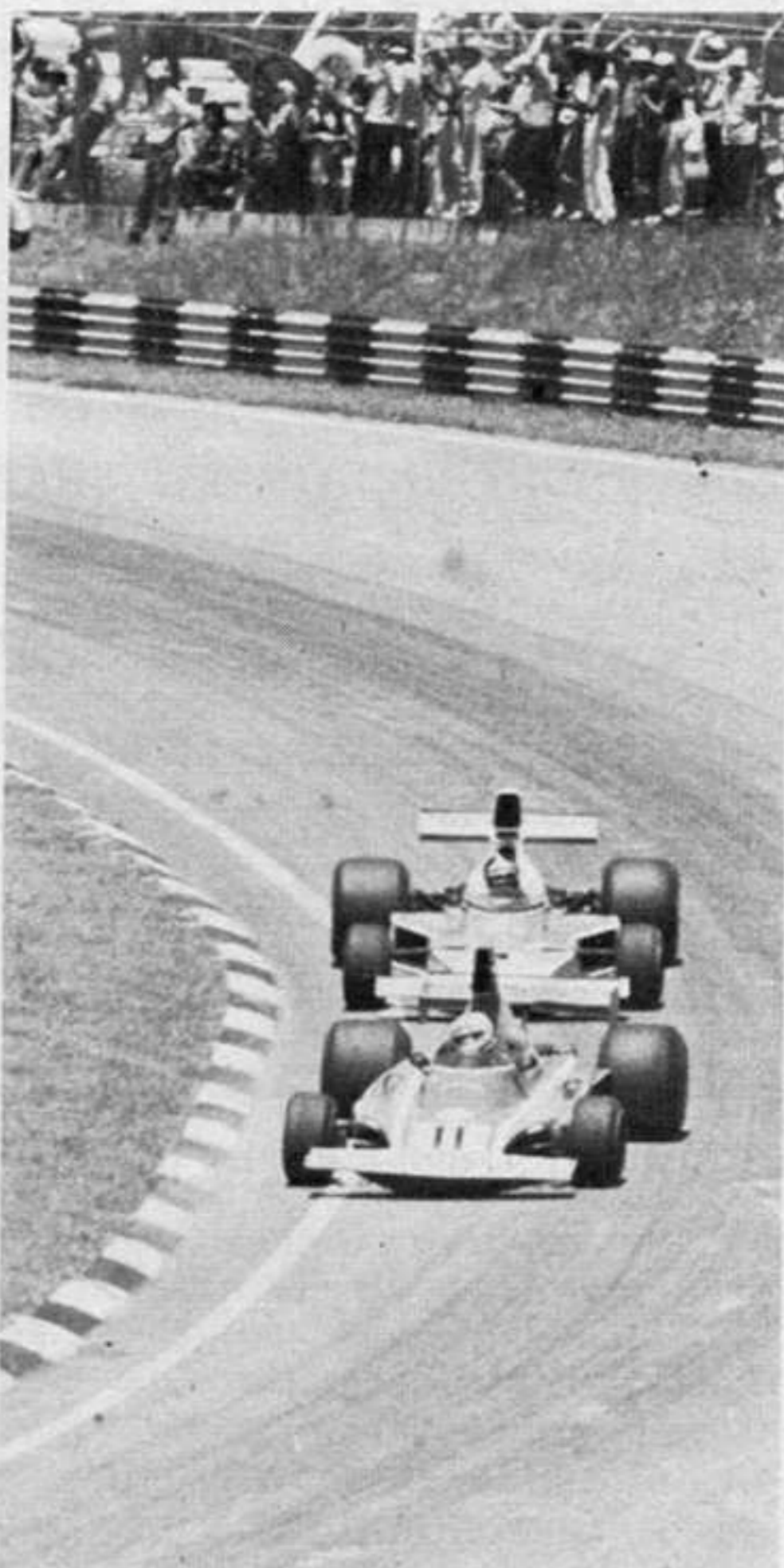
Di contro la T, come sapete, è rivoluzionaria perché il cambio trasversale, avendo portato 58 chili nell'interesse, ha permesso di realizzare quei guadagni di stabilità che tanto hanno reso euforici i piloti. Però Ferrari ha confermato, la settimana dopo il GP d'Argentina, a un giornalista milanese quella « eco » già raccolta da De Adamich su queste co-



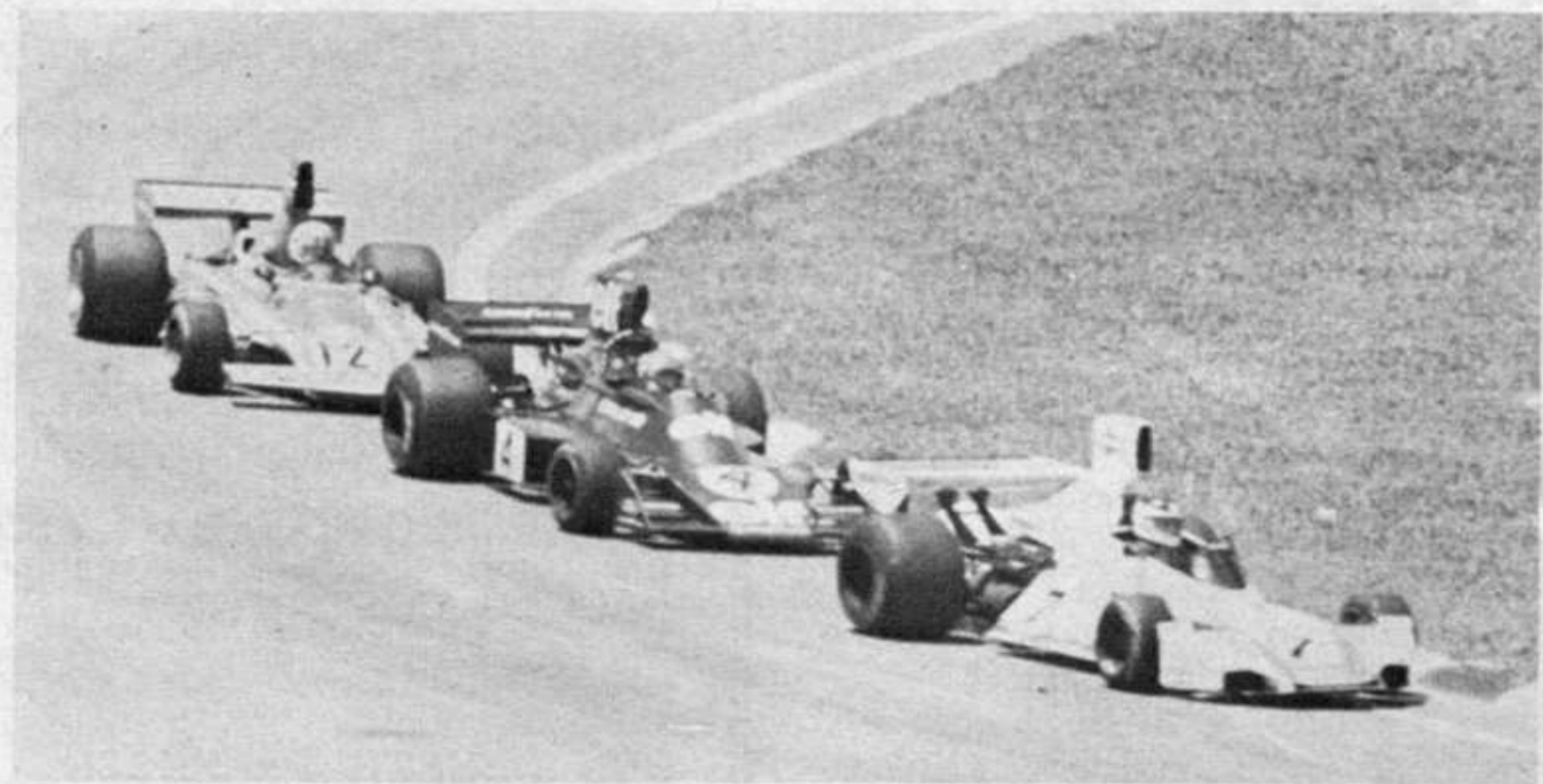
Il primo giro del GP del Brasile è appena cominciato. Reutemann precede Jarier, Pace, Regazzoni, Lauda, Scheckter e Fittipaldi, che attardato in partenza, è leggermente staccato dal resto del plotoncino dei più veloci



Superato da Jarier (fuori campo), Reutemann è davanti a Pace, Regazzoni, Lauda, Scheckter e Fittipaldi, che si è potuto accodare perché l'andatura dell'argentino, nel settore misto, è rallentatrice del ritmo degli altri



Fittipaldi ha raggiunto Regazzoni. Clay non lo agevola certo, ed il sorpasso riuscirà dopo altri tre giri



Reutemann, in difficoltà nel misto, ha decisamente contribuito a fare perdere il contatto dai primi anche a Depailler, che vediamo davanti a Lauda

lonne, sui problemi che si sarebbero verificati nella T in quanto ad eccessivo assorbimento di potenza da parte dei complessi ingranaggi di rinvio resi necessari per l'operatività del cambio in posizione trasversale. I miglioramenti ottenuti in stabilità sarebbero cioè annullati da questa ridotta utilizzazione di potenza effettiva del motore boxer (che comunque è anch'esso rielaborato).

Ora il gran dilemma è se, in questi pochi giorni, il problema grosso è già considerato risolto, al punto che Ferrari ha potuto smentirsi nelle sue

preoccupazioni o se la necessità di « far qualcosa » non ha portato (di nuovo) a precipitare i programmi che, se risultassero di nuovo troppo ambiziosi e spregiudicati nella soluzione, potrebbero tramutarsi in un boomerang. Il dubbio resta affidato al mese che viene; i pro e i contro di questa decisione li valuterete meglio sul piano tecnico, leggendo a pag. 14/15 l'ipotesi tecnica che Orzali tenta sulla 312 (si spera) Taumaturgica.

S spesso quando si critica, lo si fa, per la passione che si prova verso ciò (o chi) si critica. Proprio perché si vorrebbe vedere il proprio beniamino al di sopra di tutta la concorrenza, ci si resta peggio quando succede l'opposto e poi, anche quando le cose vanno bene, ci si ritrova sempre a pensare, a dire, a volte a pungolare; ma penso che quando il complimento alla fine arriva come constatazione dei fatti, allora questo assume un valore notevole, al di sopra certo dei «complimenti» spiccioli di chi «struscia». Due corse sono ormai andate in porto, due gare che hanno aperto il ciclo 1975, ma che da qualcuno sono state criticate quali propaggini del campionato 1974. Troppo poco tempo per fare qualcosa di nuovo dopo Watkins Glen dell'ottobre scorso; le macchine sono quelle solite, e l'unica nuova arrivata, la Shadow, ha infatti dimostrato che il resto è ormai superato. Lo stesso «Corsera» con uno dei suoi inviati a San Paolo, ha affermato che questo abituale inizio di stagione non ha significato, in quanto meglio starebbe ancora inserito nel campionato precedente. Con questa affermazione, come al solito ci ritroviamo con la solita contraddizione di chi forse non ricorda che cosa ha scritto la volta precedente o in ogni caso ha giustificato a grandi parole un risultato '74 con termini di «pilota fortunato», di «pilota che non ha mai fatto un sorpasso», di «pilota che ha vinto sulle sfortune altrui (di Ferrari) un campionato del mondo»; naturalmente il «tale pilota» risponde al nome di

Emerson Fittipaldi. Con queste due gare '75, che possono solo essere considerate un'appendice al '74, come la mettiamo con questo fortunoso Fittipaldi che si è vinto la prima ed è arrivato secondo nell'altra? Allora forse, se siamo ancora in atmosfera anno vecchio, 'sto titolo il Fittipaldi ha dimostrato di esserselo abbastanza meritato! Per vincere una gara di Formula 1 ci vuole anche la componente fortuna, d'accordo, ma ne hanno bisogno anche gli altri quando si vincono le loro; quindi i conti si pareggiano.

Saper leggere tra le righe

Ma la realtà dei fatti è che Argentina e Brasile contano già con i loro punti per la nuova stagione, e Fittipaldi si è già portato a casa dei punteggi che saranno determinanti quando a metà anno si cominceranno a controllare gli avversari, a fare le gare nelle gare per arrivare sempre insieme ai diretti concorrenti al titolo, sacrificando le proprie velleità velocistiche, un po' come fa Gustavo Thoeni quando deve pensare a vincere le combinate. Non ho visto di persona che cosa è successo in Sud America; ho «divorato» un po' tutta la stampa che mi poteva dare informazioni valide sugli avvenimenti di un mondo che conosco bene e che mi permette, appunto per la mia conoscenza, di leggere spesso tra le righe e nelle righe stesse il succo di quello che realmente si è venuto a creare.

Ero abituato, al solito, al gruppetto di fans che da una parte «bastonavano» un certo tipo di affermazioni, constatazioni ed opinioni del gruppetto opposto, e dall'altra davano per scontate certe realtà e certe ironie che permettevano di stare (a parole) al di sopra della massa. Alle volte il di-sopra era tale che il vero significato di quanto espresso, la massa proprio non riusciva a capirlo, ed allora non si riusciva ad afferrare se si trattava di un semplice di-sopra o di un errore di lancio in orbita.

Devo ammettere però che, tra le letture preferite come coreografia alle gare 1974, erano le ultime quelle che mi interessavano di più, in quanto nella cronaca letta, male o bene, l'idea del fatto c'era, ma il «personalismo» di interpretazione di ciascuno dà il suo contributo al quadro generale di una gara di F1. E per me, che non sempre ho la possibilità di andare a vedere le gare mondiali,



L'anno scorso, la Texaco aveva tappezzato San Paolo di cartelloni con la scritta «senta a bota, Emerson», cioè «schiaccia il pedone». Quest'anno, sempre in occasione del GP, il cartello diceva più o meno: «dai la polvere»



Pace con un tre ruote Honda che lo ha molto divertito. La maglietta di «Moco» era stata preveggente

rappresentava un notevole vantaggio di assorbimento atmosfera-gara.

Per queste due prime gare 75, invece, sono stato privato di queste soddisfazioni: là dove in genere c'era l'acuto, ora mi sono ritrovato un riassunto tipo anni Cinquanta, (quando cioè facevo le elementari): riassunto di come avete passato la domenica. Svolgimento: «Mi sono alzato, mi sono lavato, ho bevuto il caffè ecc.». Ma come? Proprio ora che sarebbe il momento di dimostrare che le tesi sostenute in passato erano giuste, non si fa più niente? Io ho fatto delle affermazioni lo scorso anno e sono andato avanti

FITTI come THOENI



a sostenerle secondo una linea che purtroppo mi ha dato ragione; oggi scrivo cose che per ora i fatti comprovano, ma certo un giorno potranno essere sconfessate dai fatti stessi; allora però non mi rifugerò dietro il «mi sono alzato, mi sono lavato i denti ecc. ecc.». Affronterò gli avvenimenti e, se avrò sbagliato, dirò il perché ed il per come. E poi, è proprio quando le cose diventano difficili che è bello difendere le proprie opinioni e riconoscere eventualmente di avere sbagliato. L'aspettare il dopo per dire «avete visto» non vale più, o almeno lo vale per me e, naturalmente, per chi la pensa come me.

Chi il gatto chi il topo

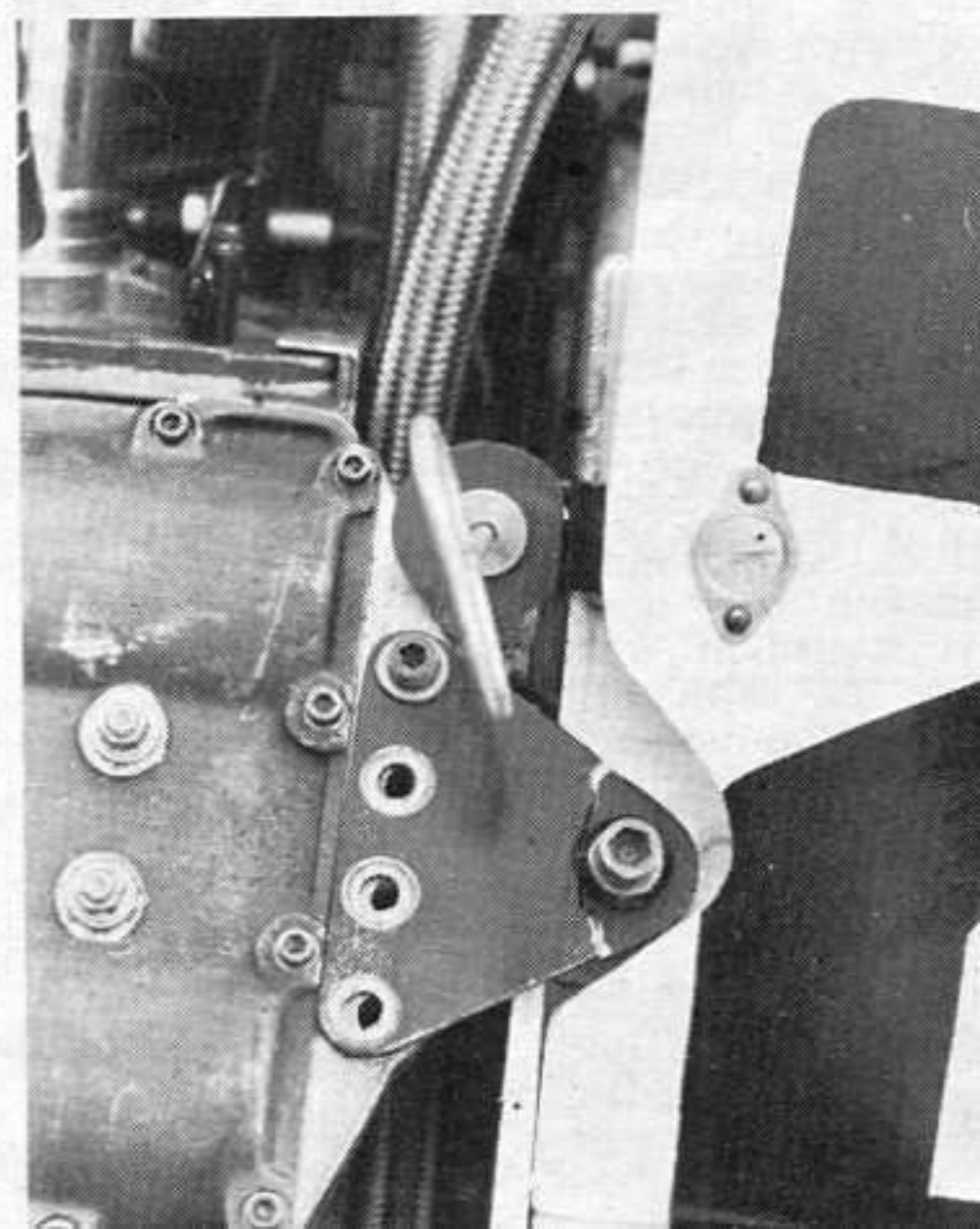
A pensarci bene questo mio sfogo lo valuto in funzione del fatto di sentirmi defraudato oggi di un tipo di pontificazione ironica che ormai aspettavo di gara in gara e che, con un certo masochismo, leggevo magari con soddisfazione. Il non essere andato a vedere le gare, aggiunto al non aver avuto la ulteriore punizione della mancanza di questo tipo di articoli, è stato un colpo troppo duro per me per poter essere assorbito in una volta sola.

Può darsi però che il vero significato di tutto questo sia che qualcuno è convinto di giocare al gatto ed al topo: ma per favore ditemi in fretta chi fa la parte del gatto e chi quella del topo!

Andrea de Adamich



Merzario ha dovuto interrompere le prove, nel momento favorevole, per la rottura di entrambi gli attacchi del motore, documentata nelle foto



Tutto il dubbio per le effettive prestazioni della nuova **FERRARI Taumaturgica** è in un insolito «scatolotto»

il succhiacavalli

È tutta una questione di fornitori o è colpa dell'austerità? Scene negre, l'altro giorno fra un pittore e il suo negoziante di pennelli che mai (« Mai! », sottolineava il nostro amico) gli aveva venduto l'attrezzo adatto a sfornare un capolavoro. Ma non basta, no...! Questa è capitata a noi negli ultimi tempi. Abbiamo speso un capitale in apparecchi radioriceventi e vigliacco se uno di questi è riuscito a darci almeno un po' delle buone notizie che trepidamente aspettavamo dall'inizio del Mondiale Piloti. E' inutile, è un momentaccio e non ci son santi: speriamo che la lira torni su.

Vabbè che, se anche dal Sudafrica dovessero arrivare le solite notizie false e tendenziose alle quali saremmo tentati di intimare il « VADE RETRO » se l'esorcismo non ci suonasse vagamente allusivo... Se anche da Kyalami, dicevamo, dovesse continuare la solfa del tira minga sarà quella l'ultima occasione buona per le radiolette contabelle. Dal successivo Gran Premio il Formula One Circus si trasferirà infatti in Europa e allora, vivaddio, avremo anche noi notizie di prima mano assunte de visu o confidate dall'amico fortunato che era al Montjuich.

Già, la Spagna. Come avrete letto, dopo il debutto anticipato a Kyalami, a Barcellona avremo le « Trasversali » di Maranello. All'ombra del Tibidabo si potranno sciogliere — almeno si spera — le riserve sulla prognosi di cui più o meno si avvolgono pensosi clinici del Quarto Potere.

Bisogna ammettere che le premesse per indurre la gente a volerne parlare ci sono tutte e prendono lo spunto principale dalla puntigliosa nascondere che sono stati improntati i quattro mesi di esistenza ufficiale della « T ».

Una carenatura anti « 007 »

Ma chi è questa « T »? Purtroppo conosciamo il significato della sigla, il che ci impedisce di figurarci la rossa pulzella imparentata col leggendario Thimoty T, che — sappiamo — va come una scheggia.

Per il resto, comperiamo ipotesi a un soldo l'una. Abbiamo visto le foto scattate a fine settembre dai pochi intimi presenti, utili soprattutto per apprezzare con quanta efficacia una carenatura può nascondere tutto ciò che interessa. Per il resto ci basiamo sulle ruberie di un'occhiata e sull'esame delle foto che accompagnano quanto state leggendo.

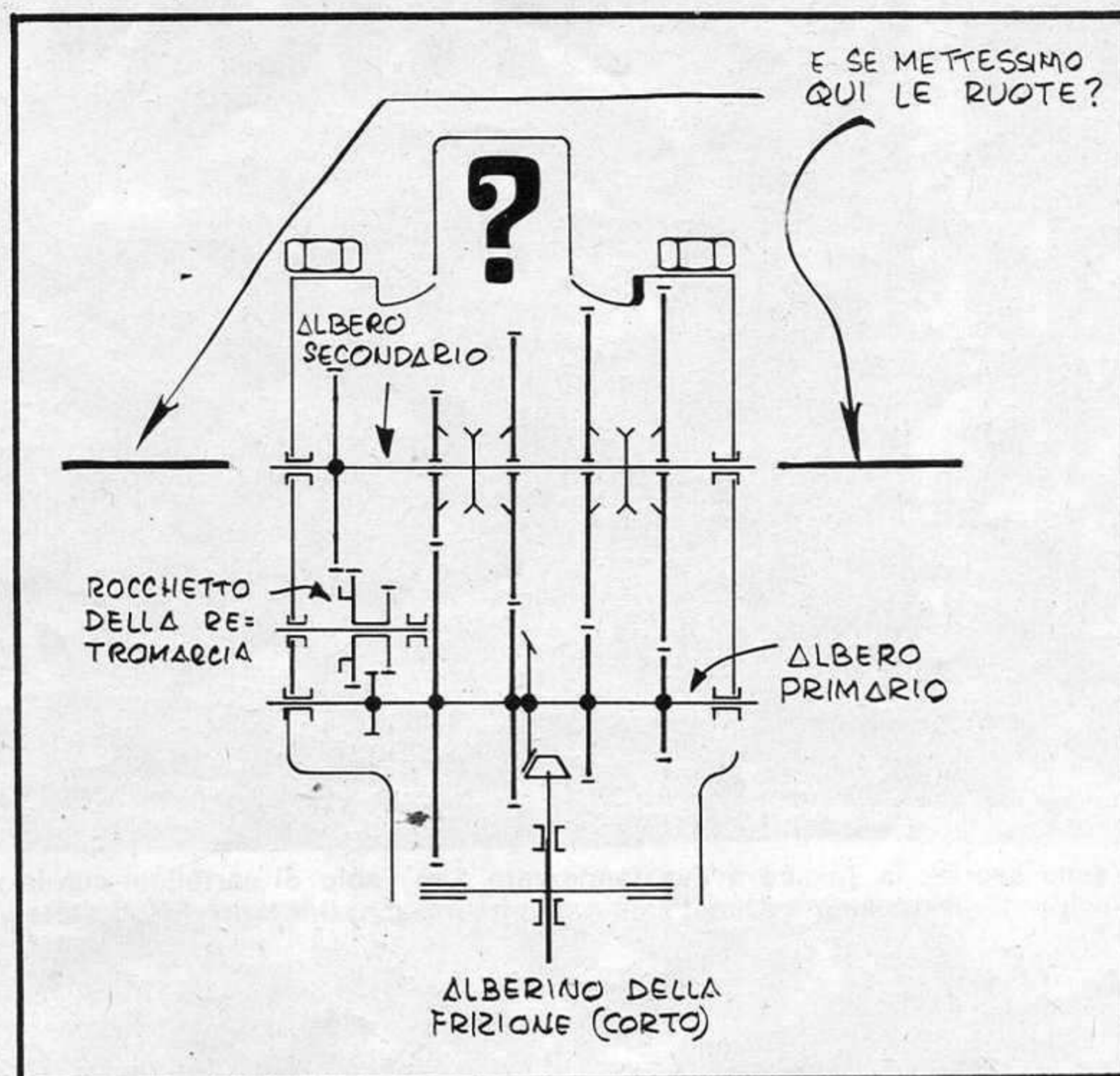
Per il quesito tecnico possiamo prendere a prestito la figura evangelica del granello di senape. Ci sta tutto, comodamente, poiché si tratta solo di accettare o meno certe conclusioni sull'assorbimento di potenza che una trasmissione con un rinvio in più si deve necessariamente rimorchiare appresso.

Certo certissimo, anzi probabile che un leonardesco intrico di ingranaggi, mulinelli ed assi nella ruota avrebbe presto ragione della differenza in cavalli data dall'espressione « Boxer - DFV = x ». Tanto più che « x » (purtroppo) non sarà nel nostro caso pari a 100 HP.

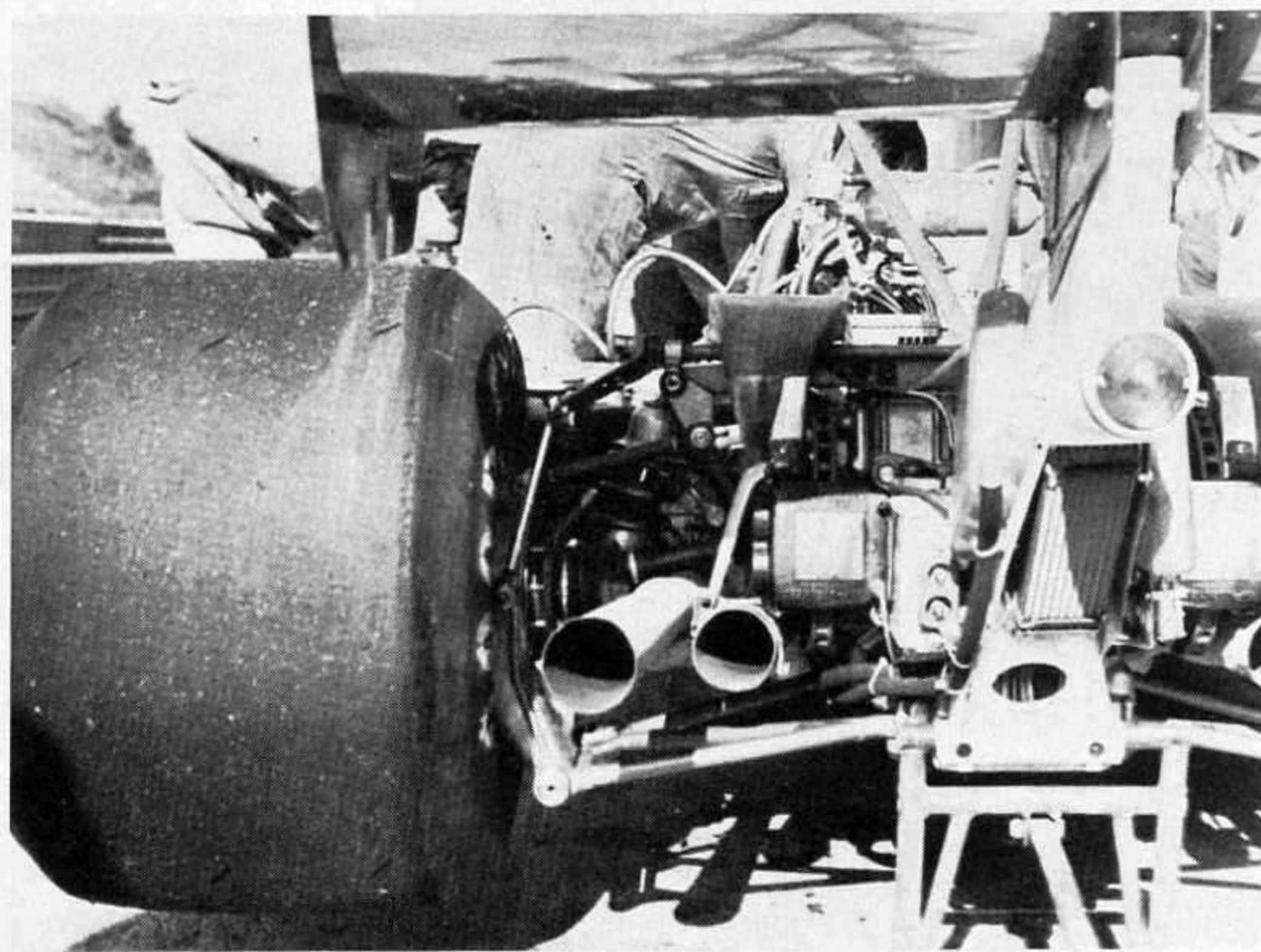
Ma siamo noi certi al di là di ogni dubbio che questo rinvio extra sta lì rincarucchiato a mangiare tutti i cavalli che gli capitano a tiro? E se quel diavolo d'un uomo colla matita avesse fatto in modo tale che il numero degli ingranaggi in presa fosse lo stesso di tutti gli altri cambi corsaioli di questo mondo? Indovinala grillo.

Secondo noi l'interrogativo (vedi schizzo schematico) sta tutto nello scatolotto che protuberava a sbalzo rispetto all'assale posteriore.

Oltre a un differenziale se c'è — e qui



UN'IPOTESI ASSOLUTAMENTE INFONDATA. (MA - IN COMPENSO - ARBITRARIA E GRATUITA).



Un dettaglio della sospensione, la cui geometria non è valutabile essendo la vettura appoggiata sul sollevatore. Da notare la compattezza dell'assieme cambio-freni, i cui dischi sfiorano letteralmente la scatola. Sul semiasse sinistro vediamo uno dei due giunti, apparentemente del tipo Rzeppa-Birfield e quindi omocinetiche, che costituiscono l'abituale « soluzione Ferrari » a elementi telescopici scanalati. Si è probabilmente voluto recuperare il possibile in fatto di potenza dissipata eliminando nel contempo eventuali vibrazioni indotte dalle angolazioni di scuotimento. Il ritorno al braccio inferiore di sospensione del tipo a triangolo rovesciato indica, per contro, una assoluta tranquillità nei confronti delle variazioni di convergenza (o sterzata) al retrotreno conseguenti ai sobbalzi

L'Orzali confessa che a lui « mentalmente » sovrabbondano satelliti e planetari — il suddetto parallelepipedo potrebbe contenere proprio quel rinvio extra, posto all'estremità di un lungo alberino-frizione.

E' un'ipotesi avallata dal fatto che un alberino-frizione molto corto (vedi solito schizzo) potrebbe mancare di quella elasticità a torsione capacissima di costituire la differenza fra una trasmissione che tiene e una che spacca spesso e volentieri.

Un cambio « in cascata »

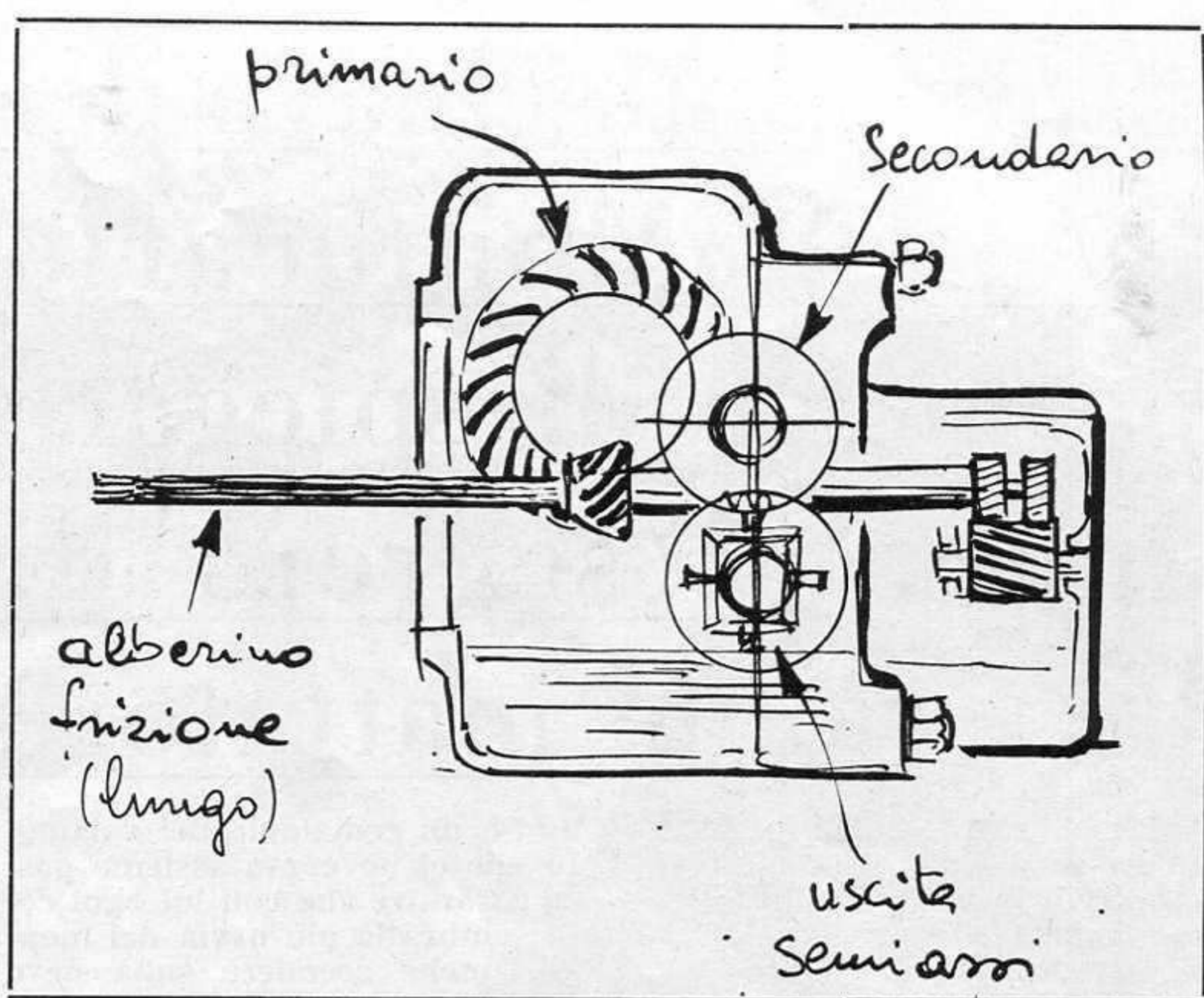
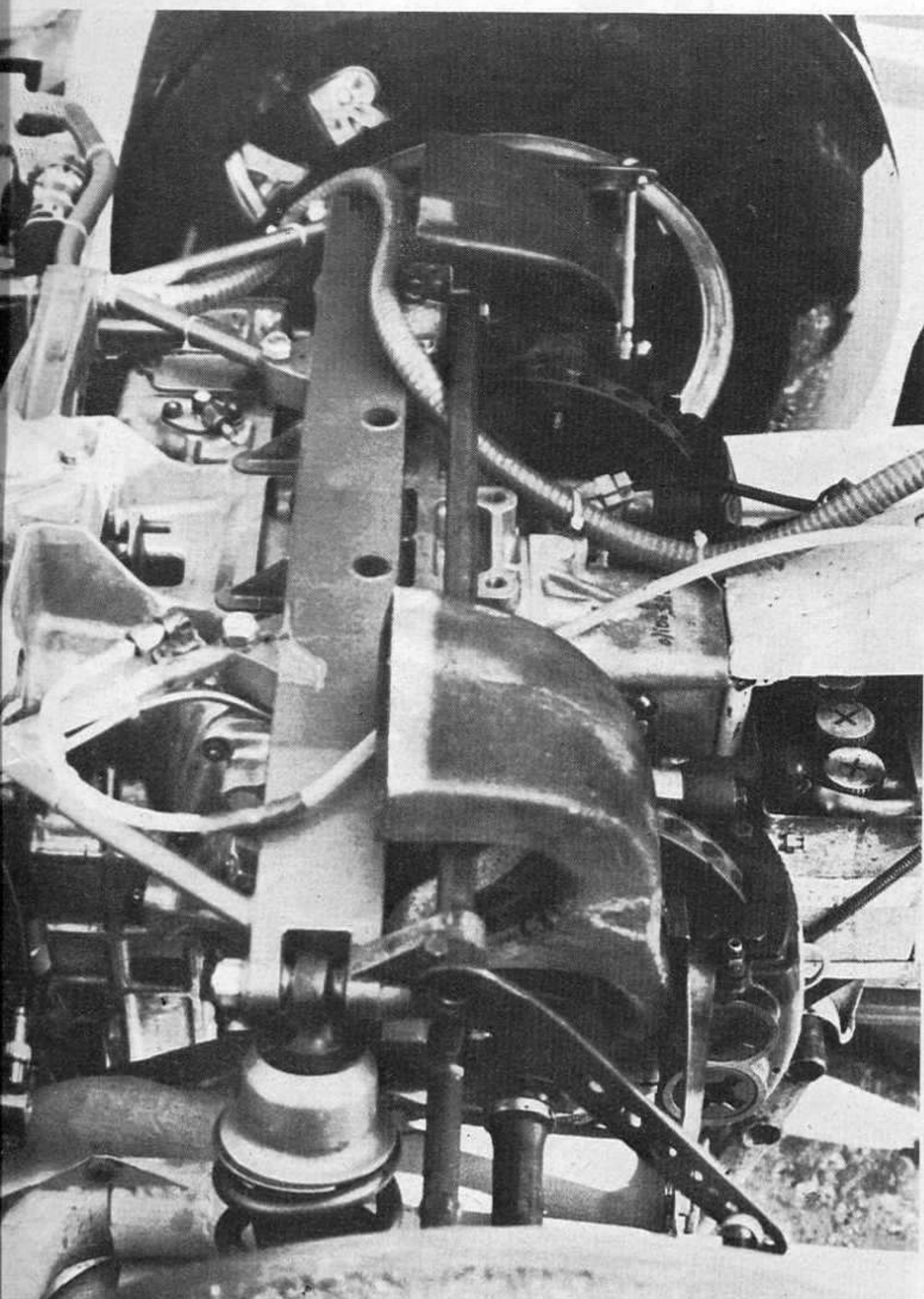
Del cambio in sé possiamo solo dire che ci sembra probabile la sua appartenenza al tipo « in cascata », ossia a due soli alberi con le ruote dentate fisse montate sull'albero primario e quelle folli sul secondario. La trasmissione del moto avviene tramite l'accoppiamento di due soli ingranaggi, a differenza del cambio a tre alberi in cui si « paga » il rendimento unitario della presa diretta col fatto di aver sempre quattro ingranaggi in presa nelle altre marce.

Ritorniamo sul fatto delle difficoltà di chi scrive nel sistemare mentalmente il differenziale da qualche parte. Non è che la cosa sia difficile in sé: è solo che piange il cuore all'idea di non poter calettare direttamente i semiasse sul secondario, evitando così il balzello di un terzo albero e relativo dispendio di cavalli.

Concludiamo rinunciando ad ogni ulteriore ipotesi ed esprimendo invece un dubbio speranzoso, per il quale la soluzione « T » potrebbe aver cavato lo spunto dal Porsche 917-30 Can-Am da 1100 CV/7800 giri/1', detto anche « sciupacorse » e pertanto messo fuori dal gioco. Su tale « utilitaria » vuoi caso, il differenziale non c'è.

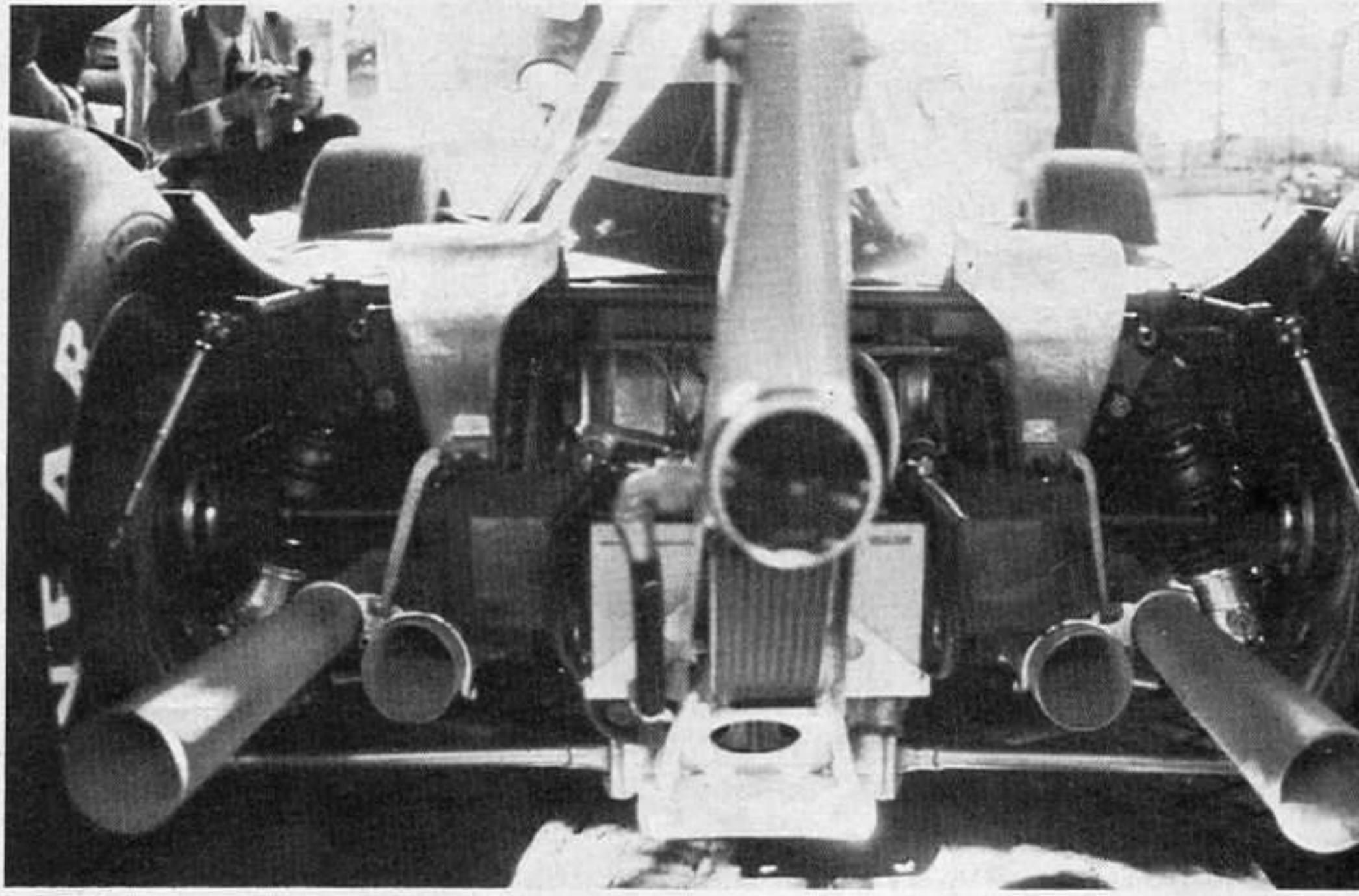
Perché la troika di MARANELLO corre il rischio « trasversale »

Che cos'è il momento d'inerzia polare



Altra ipotesi peregrina, nella quale si introduce ahinoi un terzo possibile albero « transaxle », con gli extrapiluccamenti di potenza che questo comporta. In questo caso è indicata anche la soluzione « ad albero lungo » accennata nel testo, che pur introducendo sicurezza comportandosi l'albero stesso come un parastrappi, obbligherebbe all'impiego di un bel po' di rotelline in più. Prevedere in queste condizioni una perdita di 75/80 cavalli non significherebbe certo peccare di pessimismo. Tuttavia, non dimentichiamo che i cavalli che contano sono quelli che vanno per terra

Una foto da noi reperita in quattro mesi nella quale (miracolo) non è presente quella maledetta carenatura. Vediamo che la scatola del cambio costituisce elemento integrale del piastrone posteriore, sul quale si intravedono le estreme propaggini del roll-bar, o meglio dei relativi puntoni. Visibile anche — chiaramente — lo scatolotto misterioso, sul quale sembra di leggere « olio SHELL » (che l'AGIP non consegna...?) Si nota anche un maggiore sviluppo della scatola cambio verso destra (alto a sinistra, nella foto) e vi preghiamo di osservare in tale zona uno sportellino di ispezione, attraverso il quale chissà quali belle cose si vedranno. A destra la vettura in questo caso poggia sulle ruote. Si noterà una forte differenza nella barra antirollio e nella disposizione di tubi e tubetti. Siamo infatti al restaurant in occasione della premiazione « riservata » del settembre '74 e la macchina fa solo vetrina



Diciamo subito che non si tratta della pennichella di un eschimese nel relativo igloo. Con la solita incoerenza del vocabolario state pur certi, al contrario, che chi giace inerte non esprimerà mai il momento di inerzia polare nemmeno alle alte latitudini.

Chi ha seguito ultimamente le bravure del Thöni sculettante fra le porte del « Gigante » (pure poeti, tzé...) avrà notato che il nostro campione non esegue i suoi guizzi più repentini con le braccia spalancate a mo' di avvoltoio. Viceversa tempo fa, quando Pierino Ickx ebbe la pensata di fare il funambolo e poi ce lo ha raccontato, la foto di prammatica ce lo mostrava in sensitive ciabattine da Cenerentolo nonché armato di un sesquipedale bilanciante.

Sono due casi uguali seppur contrari di applicazione dello stesso principio, che ritroviamo anche in automobile ogniqualvolta le esigenze del tracciato stradale richiedano rapidi e ripetuti mutamenti di direzione. Esempio classico la chicane di Montecarlo, per dirne una; oppure, se vi piace fantasticare, pensate pure alla prossima occasione in cui sorpasserete in staccata Fittipaldi riallineandovi subito dopo per la curva successiva.

Aggiungete per meglio comprendere, che la vostra manovra sarà da tutti ammirata salvo forse da voi che, essendo in macchina, avrete modo di apprezzare la sottigliezza del margine di aderenza che vi tiene in strada. Ce n'è quanto basta per afferrare il concetto di una vettura più adatta di un'altra ove si tratti

di zigzagare spediti da curva a gobba di uno dei cosiddetti circuiti alla Mickey Mouse.

Con un terzo esempio che ci sembra del tutto intuitivo, dobbiamo richiederVi un attimo di riflessione. Immaginate una sfera metallica pesante un paio di chili e pensate di farla ruotare attorno a un asse verticale pasante per il Vs. avambraccio mentre la sostenete in palmo di mano.

Due chili non sono gran che, quindi la manovra è agevole anche se conveniamo che in poco tempo può venire a noia.

Ma non vi chiediamo di insistere, bensì di sostituire l'immagine mentale della suddetta palla con due altre sfere metalliche da un chilo cadauna sistemate ai due estremi di un manico da scopa.

Se afferriamo questa specie di bilanciante a metà del manico e cerchiamo di ripetere i movimenti del polso che eseguiamo testé con la palla unica da due chili, scopriremo che i nostri movimenti risultano assai più impacciati e che sarà praticamente impossibile far girare il bastone così appesantito nello stesso tempo (per uno stesso angolo) in cui giravamo la sfera più pesante.

Questa resistenza non è altro che il nostro bravo momento di inerzia polare e varia col quadrato della distanza di una massa concentrata dal centro di gravità del sistema. Ecco perché il Thöni, che vuol girare svelto, tiene omeri ed avambracci ben aderenti al corpo mentre Ickx, che non vuole ribaltarsi giù dal filo, stringe con fervore il bilanciante le cui masse stanno a qualche metro e gli consentono un vero e proprio appoggio

per compensare eventuali deviazioni dalla verticale.

Per la 312-T il discorso è lo stesso: se immaginiamo che i tot chili del cambio trasversale si trovino a distanza « 1 » dal baricentro mentre giacevano a distanza « 1,5 » quando il cambio era a sbalzo fuori dal retrotreno, la differenza fra i relativi momenti di inerzia non sarà del 50% come potrebbe sembrare facendo $1,5 - 1 = 0,5$.

Dalla differenza fra i quadrati delle distanze otteniamo infatti $1,5^2 - 1^2 = 2,25 - 1 = 1,25$; il che equivale in percentuale al 125% ossia il momento risulta più che dimezzato.

Questo è un vantaggio eminentemente corsaiolo, poiché una patriarcale limousine potrà addirittura avvantaggiarsi di un elevato momento di inerzia polare che le « stirerà » ogni beccheggio su eventuali saltimbecchi irregolari del fondo stradale. Ma fin che parliamo di Formula Uno, ci lascia di stucco la definizione di « inutile » data a un basso momento polare attorno all'asse trasverso; l'abbiamo colta al volo su un giornale di questi giorni.

Si dà il caso che anche sulle piste non sia impossibile trovare dossi e contropendenze sui quali solo una sollecita risposta alle « curve » nel piano verticale potrà contribuire a mantenere le ruote per terra, sia motrici sia sterzanti. Non vediamo quindi alcuna controindicazione agli sforzi per ridurre il m.p.i. attenuando così per quanto possibile la somiglianza fra una macchina da corsa e il manubrio di una pressa a bilanciante.

Anche i passi lunghi, allontanando le

masse dei due treni dal baricentro hanno influenza sul m.p.i. e questo si può riflettere in maniera benigna sulla guidabilità di una vettura. Ci sembra comunque azardato stabilire che una vettura a passo lungo va forte e magari vince le corse solo per questo anche perché, estrapolando, si potrebbe dedurre che con sette metri di passo, e via di questo passo...

Poi magari succede che un Carlos Pace poco aggiornato nella dinamica della « swerve response » trascura ogni etichetta e vince a Interlagos coi 241 miseri centimetri del BT41B e manco si vergogna, lo screanzato.

Giuliano Orzali

NOTA - La 312 T non è la prima Ferrari a cambio trasversale poiché la monoposto Lancia D.50 di Jano (poi diventata Ferrari) ebbe la stessa impostazione tecnica. Come già ricordato anche l'ing. Alfieri progettò nel '63 una Maserati analoga.

● Reutemann porta sulla tuta la pubblicità dei campionati mondiali di calcio e di una compagnia di assicurazione, oltre a quella della Martini.

● Gli ascoltatori della stazione radio argentina che ha una radiocronista dagli occhi verdi e dal bellissimo viso, forse presto faranno una petizione perché sia trasferita alla televisione.