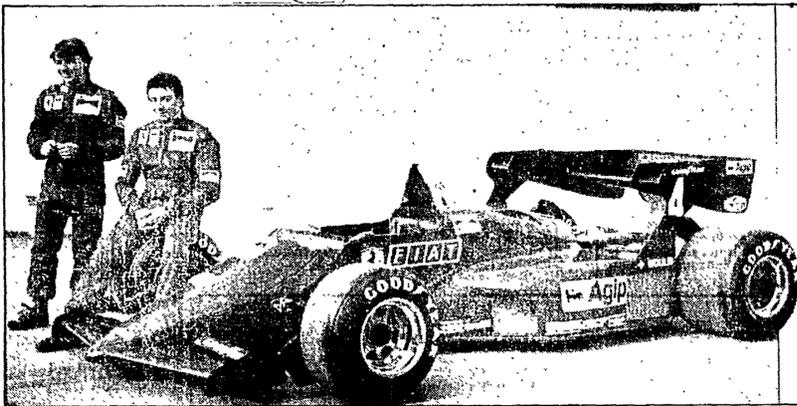


Automobilismo

Domenica a Rio de Janeiro riparte il gran «Circo» della «formula uno»

Piloti, velocità, potenza e tanti trucchi



Le pensano tutte nel gran giro di miliardi persino la benzina congelata

Due anni fa, proprio a Rio de Janeiro dove il 25 marzo inizierà il mondiale di Formula 1, il «circo» si agita nel caos. La causa: i falsi serbatoi contenenti acqua per raffreddare i freni. Ecco in cosa consisteva il trucco: i serbatoi c'erano, tutti li potevano vedere, ma rimanevano a secco dall'inizio alla fine della corsa. Perché? Semplice: poter gareggiare sotto peso. Bisogna dire che fra pochi giorni il caso potrebbe

ritornare. Questa volta il critico Jean Marie Balestre, presidente della FISA (Federazione internazionale sport dell'automobilismo) è innocente: due anni fa era stato stabilito che nel 1984 la capacità dei serbatoi non doveva superare i 220 litri di carburante. Minore benzina in macchina obbliga il pilota ad usare bene il pedale dell'acceleratore per poter terminare la corsa. Una normativa che è stata oggetto di numerose critiche. Una ci sembra fondata. La Formula 1 è sempre stata l'espressione della velocità pura: «vince chi va più forte» si diceva; ora, con la limitazione della capacità di serbatoi (minori consumi, quindi, potenze più basse in corsa di conseguenza) potremmo assistere non a gare di velocità, ma di durata: «arriva primo il ragioniere» sarà il nuovo motto, cioè chi sa calcolare più in fretta degli altri quanti litri ci stanno in un chilometro.

Ma questa è la legge e deve essere rispettata (solo la fine del mondiale ci dirà se questa norma avrà fatto perdere alla Formula 1 spettatori e spettacolarità). E' qui i più importanti hanno cercato di mettersi al sicuro (cioè arrivare al traguardo mantenendo potenze in corsa di 650 cavalli circa) con soluzioni tecniche: iniezione elettronica ben programmata e accensione pure controllata elettronicamente. Chi si è affidato alla Magneti-Weber, e sono la maggior parte, e chi, sono i tedeschi della BMW e della Porsche, ha preferito la Bosch. Il problema sembrerebbe risolto. Invece no, si parla già di trucchi. Sottovoce, naturalmente. Le prove non ci sono ancora. Iniziamo dal peso: la Tyrrell, si dice, pesa a secco 500 chili (il peso minimo regolamentare è di 540 chilogrammi). Dopo aver provato la Williams a Kyalami (pesa 540 chilogrammi), Rosberg ha detto: «E ora la Honda ci

ha promesso un turbo ancora più leggero». In questo modo, anche la vettura di Frank Williams risulterà sotto peso. E veniamo ai serbatoi di 220 litri. Alcune settimane fa, Nelson Piquet ha dichiarato che la norma potrebbe essere aggirata inserendo in macchina tubi, filtri o pompe contenenti altri 30 litri di carburante così da arrivare a 250 dello scorso anno. La FISA ha parato il colpo avvertendo i costruttori che i 220 litri stabili non si riferiscono alla «capacità totale dei serbatoi», ma alla capacità della vettura. Quindi, alle verifiche, verrà conteggiato tutto il carburante a bordo. Ma tecnicamente sarà possibile controllare quanto realmente ha consumato una vettura alla fine di un Gran Premio? Perché c'è chi ha già pensato di aggirare le norme dei 220 litri aggiungendo del carburante congelato. La benzina ha il potere di au-

mentare la densità alle basse temperature. Quindi, portando il carburante a meno 20 gradi, i 220 litri si trasformano in 240 durante la corsa. Un fatto è certo: con la nuova regolamentazione, alcuni bolidi non riusciranno a terminare la corsa. La colpa potrà essere dei piloti che non terranno sotto controllo la lancetta della benzina o degli ingegneri che non saranno riusciti a trovare adeguate soluzioni tecniche. Che fare allora? Il giro di miliardi in Formula 1 è gigantesco e ognuno vuole la sua fetta. Perdere troppi secondi al giro per risparmiare carburante significa restare nell'anonimato degli ultimi posti, una situazione non tollerabile dagli sponsor. E allora si ricorre al trucco. E il 25 marzo, a Rio de Janeiro, i sottotughi spunteranno come funghi.

Sergio Cuti
NELLA FOTO: Alboreto e Arnoux (alla guida) sulla nuova «C4»

Francesi e inglesi contro Ferrari

Il ritornello si ripete ad ogni inizio di stagione: sarà l'anno della Ferrari? Anche nei momenti peggiori della scuderia di Maranello, i bolidi rossi sono sempre stati indicati come le macchine da battere. Ma l'ultimo trionfo mondiale risale ormai al lontano 1979: primo Scheckter, secondo Villeneuve. Poi quel preciso ingranaggio ha perso i colpi: nell'80, si diceva, per il fallimento della «12-T5», nell'81 per debito da pagare all'inesperienza del turbocompressore, nell'82 per gli incidenti drammatici di Villeneuve e Pironi e nell'83 per colpa delle gomme Goodyear inferiori ai radiali Michelin. Ora la stampa italiana non ha dubbi: la «C4» è una macchina da mondiale. E' un bolide completamente nuovo nell'aerodinamica, più potente (660 cavalli in corsa sprigionati da un motore ridisegnato nella testata e nel basamento), più leggero (al limite dei 540 chilogrammi) e che, grazie all'iniezione elettronica ideata dalla Weber e dalla Magneti Marelli e un' accensione pure controllata elettronicamente, può ottenere la massima efficienza in velocità senza obbligarne Arnoux e Alboreto a togliere il piede dall'acceleratore in corsa per risparmiare sul carburante (con la nuova norma che limita a 220 litri il quantitativo a bordo, i consumi dovranno scendere a livello di almeno 1,4 chilometri per litro). Insomma una macchina che dal punto di vista elastico non ha nulla da invidiare alle vetture inglesi e che dal lato motoristico ha più cavalli di altre «bevendole» di meno. Tutto questo può bastare? Sembra di sì anche perché i radiali Goodyear, stando alle impressioni favorevoli dei tecnici, stanno superando il ritardo storico nei confronti dei pneumatici francesi. Aggiungete l'intelligenza di Michele Alboreto e l'esperienza acquisita da Arnoux sui bolidi rossi e avrete un cocktail esplosivo.

E gli avversari? Vediamo chi può sbarrare il passo alla Ferrari. RENAULT — Ecco il suo biglietto da visita: Tambay primo nelle prove libere del Ricard e di Rio de Janeiro. Motori Renault trapiantati sulle Lotus di De Angelis e Mansell hanno ottenuto il miglior tempo sul circuito corto di Le Castellet (km. 3,309) e sono giunti su un ipotetico podio sul circuito lungo francese (km. 5,610), in Brasile e a Kyalami. Anche per la Régie una macchina completamente nuova (la RE 40 dello scorso anno, quella che ha perso il mondiale, è stata messa in solaio): nuovo il motore (che in corsa dovrebbe raggiungere i 650 cavalli) e tutti gli accessori del propulsore, nuovo il telaio in fibra di carbonio e kevlar che funge anche da carrozzeria nella parte centrale, modificato il cambio, nuove le sospensioni, alleggerimento globale di 15 chili (il peso ora è al limite di 540 chilogrammi). Caccato Prost, licenziato Cheever, la Renault ora dispone di un ottimo collaudatore come Tambay e di un «pedone» come Warwick.

BRABHAM — Ora che tutti fabbricano macchine «a freccia», Gordon Murray, il nuovo genio della formula 1, ha adottato forme più arrotondate e fiancate dall'andamento sinuoso. La nuova BT32D, rispetto alla vettura che ha vinto il mondiale, ha radiatori e scambiatori di calore nuovi. Sono state modificate anche le sospensioni. Per il motore, un 4 cilindri turbo. L'ingegner Paul Rosche della BMW sta lavorando a stretto contatto con i connazionali della Bosch che gli forniscono l'alimentazione e l'accensione elettronica. E se questo non bastasse a diminuire i consumi, vedremo cosa escogiterà quest'anno Gordon Murray per portare ancora Nelson Piquet al titolo mondiale.

WILLIAMS — E' bastato mettere un turbo Honda sulla vecchia Williams per permettere a Keke Rosberg di arrivare quinto al traguardo nell'ultima corsa del mondiale 1983, a Kyalami. E ancora in Sud Africa, poche settimane fa, il finlandese ha ottenuto il miglior tempo nelle prove libere battendo Brabham e Renault. Esteticamente la nuova Williams è brutta con quel suo muso alto e squadrato. Ma aerodinamicamente sembra essere ritornata ai livelli dell'80 e dell'82. Una vettura dalla meccanica semplice, vestita dal classico telaio di pannelli sandwich di alluminio, una linea pulita. L'unica incognita resta ancora il motore 6 cilindri turbo Honda, troppo nuovo per risultare subito competitivo.

McLAREN — Come è nelle migliori tradizioni di John Barnard, il progettista inglese che ha introdotto per primo le fibre di carbonio in formula 1, la nuova MP 4/2 è stilisticamente la più bella vettura che debutterà il 25 marzo a Rio de Janeiro. Una macchina nuova a metà: il muso, il telaio e la sospensione anteriore sono quelli della vettura dello scorso anno, le novità riguardano il motore (turbo Porsche 6 cilindri), la distacco degli accessori del propulsore, la sospensione posteriore e la scocca rifatta nella zona del serbatoio della benzina. Con questo bolide, Alain Prost ha ottenuto il terzo tempo sul circuito corto del Ricard, dietro a De Angelis e Alboreto.

TUTTE OCCASIONI VINCENTI DAI CONCESSIONARI RENAULT

65% DI RISPARMIO
sugli interessi per le rateazioni di 12 mesi, tramite DIAC (Italia) il Credito Renault; finanziamenti molto vantaggiosi fino a 42 mesi; minimi anticipi, a partire da 250.000 Lire.

NUOVA GARANZIA TOTALE
Auto d'occasione di tutte le marche con la nuova garanzia assicurativa valida 1 anno in tutta Italia. La garanzia Renault è doppia: l'auto d'occasione è assicurata dai rischi di eventuali guasti sugli organi meccanici più importanti, tramite la Compagnia di Assicurazione Danubio del Gruppo Zurich; la Mondial Assistance rimborsa al proprietario le spese accessorie derivanti dal guasto (traino dell'auto, alloggio in albergo, rientro in sede, ecc.).

VANTAGGI ECCEZIONALI PER TUTTI
- auto d'occasione con la tessera "selezione controllata" che attesta l'affidabilità dei principali organi meccanici e della carrozzeria - auto d'occasione a prezzi davvero vantaggiosi. E fino al 15 aprile:
- marchiatura antifurto IDENTICAR in omaggio, comprendente la speciale polizza contro lo sfondamento cristalli.

500 MILIONI IN PALIO
Ogni Automercato dell'Occasione Renault mette in palio 1 milione in gettoni d'oro tra tutti coloro che avranno acquistato un'auto usata dai Concessionari nel periodo 15 marzo - 15 aprile. Buona fortuna!

OCCASIONI CON POSSIBILITA' DI SOSTITUZIONE
Garanzia di rivendita - entro 30 giorni dalla data di acquisto - dell'auto d'occasione con garanzia nazionale o con la tessera "selezione controllata" ad un prezzo non inferiore a quello versato. Il ricavato sarà utilizzato per l'acquisto di un'altra auto d'occasione di cilindrata e prezzo uguale o superiore, oppure di una Renault nuova.

RENAULT AUTO D'OCCASIONE DI TUTTE LE MARCHE

15 MARZO - 15 APRILE

Brevi

Olimpiadi: gran lavoro per l'FBI
Il dipartimento di Stato «lavora» attentamente, servendosi delle note informative dell'FBI, a profilare di tutti i componenti la rappresentativa sovietica alle Olimpiadi di Los Angeles prima di concedere loro il visto d'ingresso negli Stati Uniti. Lo scrive il Los Angeles Times citando un alto funzionario dell'FBI.

Rally di Spagna: Lancia in testa
Carlo Capone su Lancia è in testa nel rally di Spagna con 2'42" su Zanussi (Ferrari) e 2'12" su Fernandez (Porsche).

Ai «tredici» 9.808.000
Il servizio Totocalcio del CONI comunica le quote del concorso n. 30 del 18-3-84: agli 859 «vincitori» con punti 13 lire 9.808.000. Ai 20.260 «vincitori» con punti 12 lire 435.000.