



Impegnatissimi, in un tratto del Quattro Regioni, gli « sposini da rally » del Trofeo A 112, i coniugi Betttega. Lo sforzo che queste vetturette debbono sopportare per tenere il ritmo che viene loro imposto è grandissimo

**IL TROFEO «A 112-70 cavalli» A META STRADA COMINCIA AD ACCUSARE LA FATICA DEI MEZZI MECCANICI: LE AVARIE DA CORSA FANNO ANCHE SCUOLA TECNICA PER TUTTI**

# SALDI di fine stagione

**Q**UASI contemporaneamente ai comunicati stampa di tipo trionfale che l'Ufficio Pubbliche Relazioni della Lancia ha distribuito praticamente a tutti i giornali d'Italia con il primo bilancio dell'interessante Trofeo A 112, la CSAI, su invito della stessa Lancia, ha concesso alle vetture partecipanti al suddetto campionato di effettuare rinforzi nei punti più critici e più soggetti a sollecitazioni.

Il controsenso è chiaro: da una parte si inneggia all'affidabilità dimostrata dalle vetture e dall'altro si cerca, come si può, di venire incontro ai piloti alle prese con le vetture a pezzi.

## Rinforzi in ritardo

Invece il punto cruciale del Trofeo, del cui successo si è già detto, come si è già parlato a lungo della sua validità propedeutica, è tutto nella disastrosa condizione in cui si trovano la gran parte delle vetture a questo punto della stagione.

Dire che lo si poteva facilmente prevedere è scontato, come è inutile pretendere che già ad inizio d'anno la Lancia varasse il Trofeo ammettendo in partenza che, affinché le sue macchine resistessero sino a fine stagione, i rinforzi erano concessi, però sono da capire quei preparatori, e sono la maggioranza, che lamentano la non possibilità iniziale di operare interventi di irrobustimento, interventi che avrebbero permesso, con una spesa ancora limitata di parlare tutti quei guai che oggi, invece, per rimediare richiedono costi vertiginosi.

Non è una sorpresa per gli addetti ai lavori scoprire che le A 112 70 HP hanno « ceduto ». Era inevitabile. Tutte le vetture di serie, appunto perché sono di serie, non sono tenute a resistere a sollecitazioni al di fuori del normale. E tra tutte, forse, le A 112 sono le più fragili fruendo di un eccezionale rapporto peso-potenza e di tanti altri attributi corsaioi tutti a scapito della robustezza.

Il problema della tenuta delle scocche è più che mai all'ordine del giorno per tutte

le macchine da rally, oggi probabilmente più di ieri anche se oggi si corre su strade molto migliori, e questo per tanti motivi che debbono essere attentamente valutati.

Si prenda in esame, ad esempio, la fotografia di questa pagina. Raffigura un passaggio, quanto mai « ad hoc », dell'equipaggio-principe del Trofeo, quello dei coniugi Betttega.

Il fondo è asfaltato (il Rally è quello delle 4 Regioni) ma l'asfalto non è continuo, anzi, di frequente vi sono tracce dei danni procurati dal maltempo invernale. La velocità, nel contempo, è elevatissima. Lo si capisce dalla ruota posteriore alzata da terra e non bloccata dai freni (il pilota, evidentemente, è entrato in curva in pieno usando per rallentare la sola azione sterzante) e dal grosso coricamento sulla ruota anteriore sinistra. L'assetto è rigido al massimo con ammortizzatori evidentemente durissimi perché l'escursione della ruota sollevata non è superiore a quella anteriore tesa per tutto l'appoggio sulla gemella opposta. Le gomme sono racing, dal profilo basso e quindi con scarsa azione ammortizzatrice. L'impatto col tratto sterrato, pur brevissimo, è stato sufficiente, nonostante le gomme siano praticamente slicks, a sollevare dei ciotoli di notevoli dimensioni.

L'insieme di tutte queste cose spiega abbondantemente perché le scocche possono rivelarsi anche più fragili del previsto. Oggi si corre con degli assetti propri da velocità, con tarature durissime, con gomme super rigide. Spesso a tratti asfaltati si alternano micidiali tratti sconnessi o sterrati e poi la concorrenza è tanta che nessuno risparmia niente per non restare indietro.

Ecco allora che le principali saldature cedono. Sopra gli attacchi degli ammortizzatori i punti si « lasciano », le lamiere si discostano, gli attacchi degli ammortizzatori si spostano e tutta la geometria delle sospensioni cambia in maniera preoccupante. Le conseguenze sono immediate. Nel passaruota cede la saldatura verticale e molti

degli sforzi ricadono sui supporti e sul tirante dove si ancora il motore che già di per sé è « ballerino » nella sua sistemazione trasversale. Così il supporto posteriore del tirante diventa fragile probabilmente perché i tasselli più rigidi adottati per le vetture del Trofeo scaricano le sollecitazioni del motore sulla scocca e bisogna ricorrere ad un buon carrozzeria per rimettere insieme il tutto. Un'operazione di rifacimento che non costa meno di diverse centinaia di migliaia di lire per il necessario smontaggio generale per fare ricorso alle maschere e ritrovare la geometria iniziale.

Tutti i guai si limitano, comunque, alla parte anteriore della vettura, quella più sollecitata. Per il resto nessun problema.

Tra i piloti serpeggia un certo malumore, ma non è sempre giustificato. Gli sforzi cui gli stessi sottopongono la vettura debbono essere giustamente valutati. E' già molto che il motore assecondi sempre i desideri del pilota resistendo a fuorigiri a catena rivelandosi molto più « mulo » di quanto si potesse pensare.

## Il lamento-gomme

Resta il problema del consumo elevato delle coperture anteriori nella versione da asfalto. In proposito, i tecnici della Kleber si difendono sostenendo che per avere certe prestazioni velocistiche, in grado di creare selezione vera, era indispensabile adottare una gomma dalla grande tenuta, oltretutto considerando che questa deve adattarsi all'asciutto come al bagnato, indifferentemente. In più, dicono, e a ragione, ci si lamenta subito della mescola ma non si va a vedere quanto questo consumo sia diretta conseguenza di certi assetti esasperati, di convergenze sbagliate o volutamente fuori norma, dello stato in cui si va via via riducendo la stessa vettura. Se una macchina è inguidabile per la scocca distrutta è giusto pensare che anche una gomma può diventare più fragile in condizioni di lavoro del tutto straordinarie.

Carlo Cavicchi



Dove indica la freccia (sopra) la saldatura si sta già aprendo. Con l'andar del tempo gli attacchi degli ammortizzatori tendono o a « chiudersi all'interno » o ad « aprirsi ». Sotto, si è rivelato fragile anche l'attacco del tirante-motore



nto chiave è qui, mostra l'indice accusatore di Angelo Dei Monte, il simpatico preparatore milanese, so- gli attacchi degli ammortizzatori (sotto). In effetti è quello il principale « punto critico ». Comunque tutte le saldature-chiave tendono ad aprirsi, come ad esempio (sopra a sinistra) quella interna al passaruota

### I pregi delle 70-HP

● **MOTORE** - Brillante e piuttosto potente ha retto benissimo alla « preparazione » di inizio stagione. Le ultime versioni hanno toccato il tetto dei 76-78 CV senza che questo ne abbia indebolito la struttura. Regge molto bene agli sforzi cui è sottoposto ed agli altri regimi di rotazione.

● **FRENI** - Restano una delle qualità migliori. La frenata è sempre più che soddisfacente e decisamente superiore alla media delle vetture di pari potenza.

● **ASSETTO** - Il complesso delle sospensioni è sufficiente a garantire una buona tenuta di strada anche in caso di leggeri colpi che modificano la convergenza e la campanatura.

● **PRESTAZIONI** - Decisamente al di sopra della media delle vetture e tali da permettere anche su asfalto notevoli exploits velocistici favoriti anche dalla notevole concorrenza.

