

Dopo le deludenti prestazioni della nuova Brabham

RIVOLUZIONE C

Esses

A photograph of a roadside area. In the foreground, there is a concrete curb and a metal guardrail. Behind the guardrail is a grassy area with some weeds. A small yellow sign on a black post is visible, with the word "Esses" written on it. In the background, there is a paved road and a grassy embankment with some bushes. The sky is blue and clear.

Rio, un interrogativo tiene banco nel circus della F. 1

INVOLUZIONE?

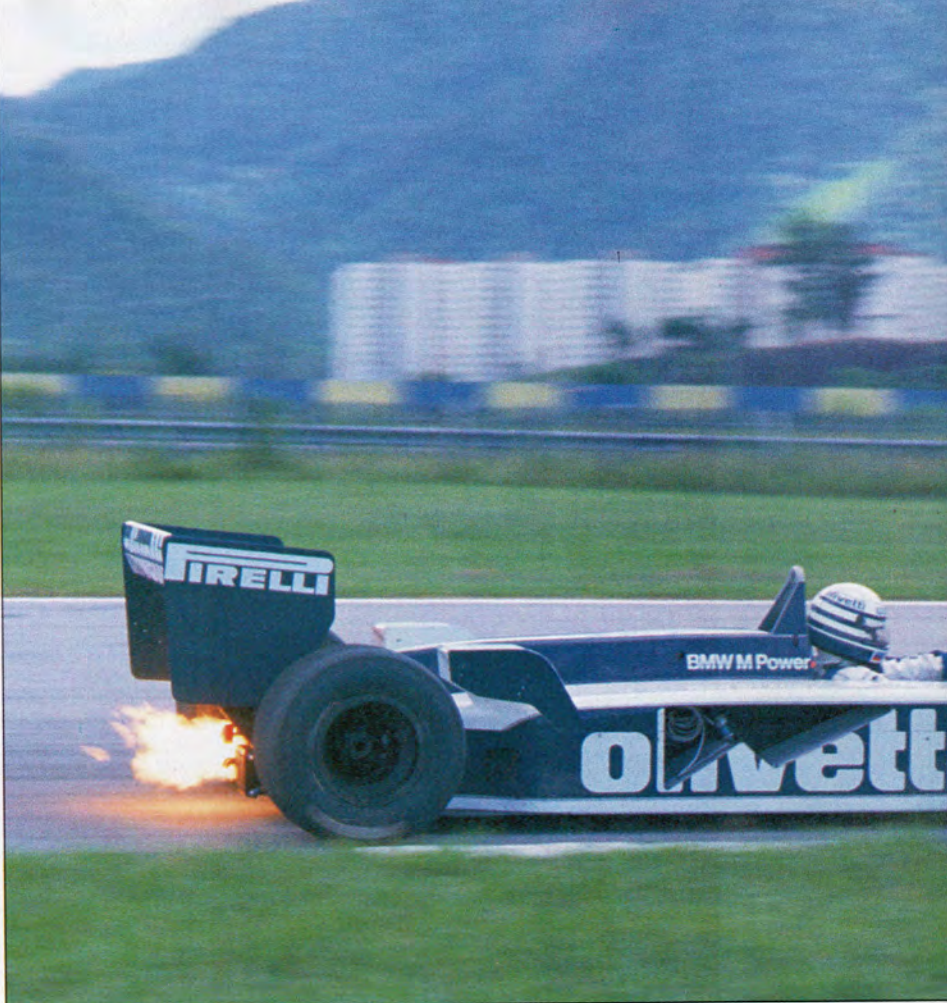
L'ultima creatura di Gordon Murray bassa e filante non riesce a smaltire il calore perdendo molta potenza del motore Bmw: a parte qualche difficoltà di gioventù il tecnico sudafricano si è forse lasciato andare a un'idea troppo ardita, attuabile oggi con molte difficoltà. Murray, comunque è convinto di risolvere ogni problema e non ha alcuna intenzione di andare a rispolverare la vecchia Bt 54 per i primi Gran Premi

di Giorgio Piola - Foto Colombo

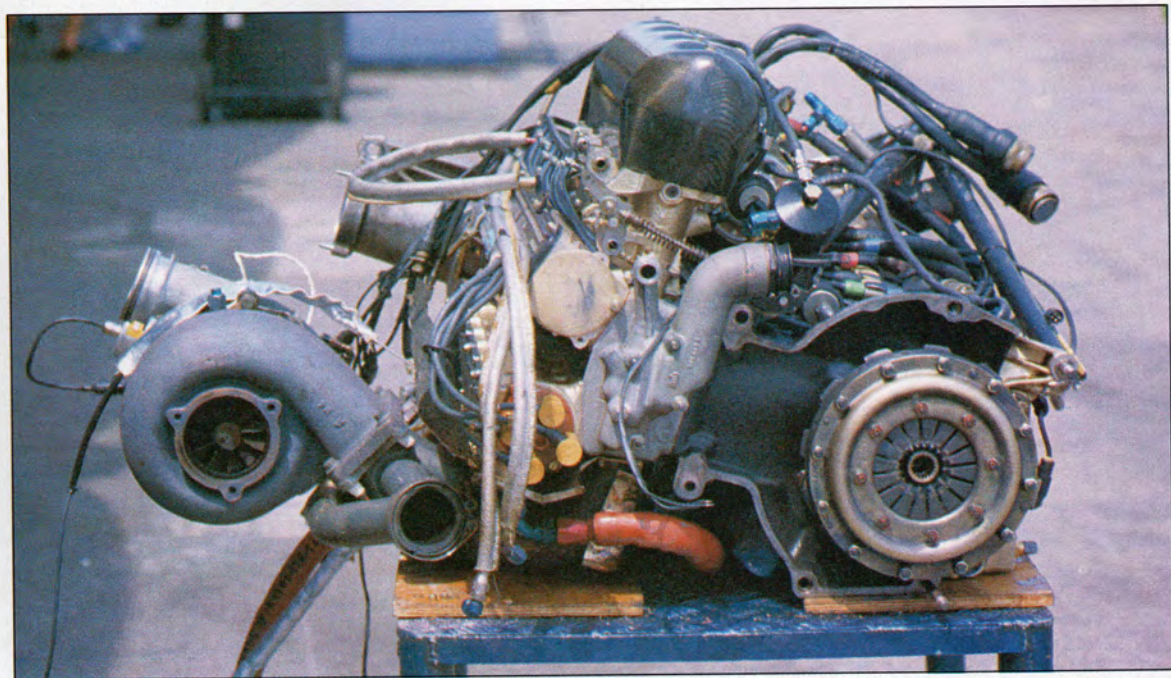
BELLA, affascinante, rivoluzionaria la nuova Brabham Bt55 è stata al centro dell'ammirazione non appena sono apparse le prime foto sui giornali. Gordon Murray, giustamente apprezzato come l'erede del genio di Colin Chapman, ha realizzato una monoposto che, sulla carta, rappresenta un enorme sviluppo rispetto alle attuali

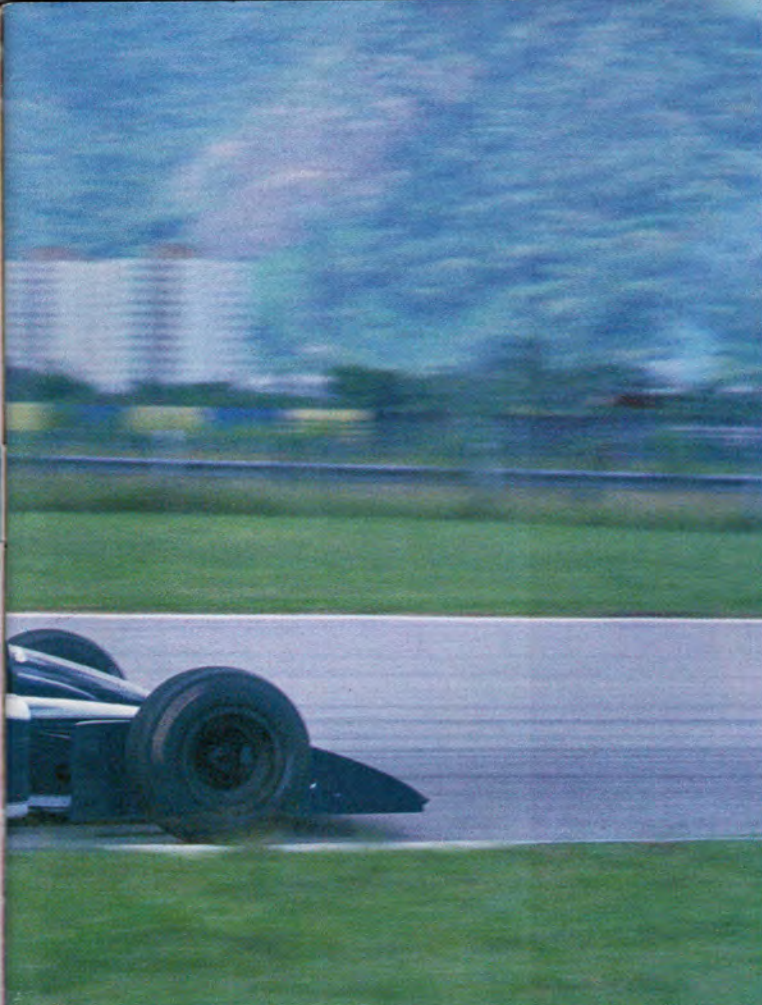
segue



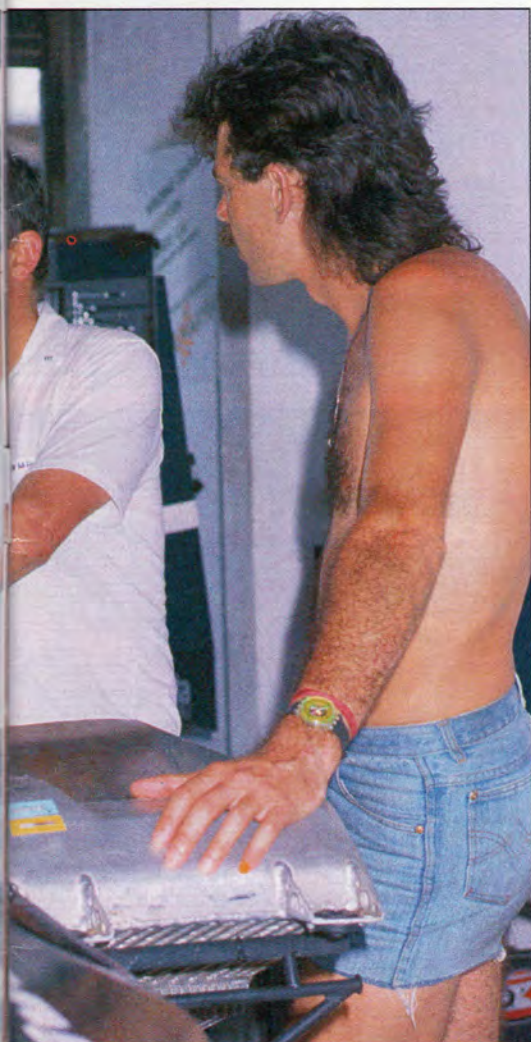
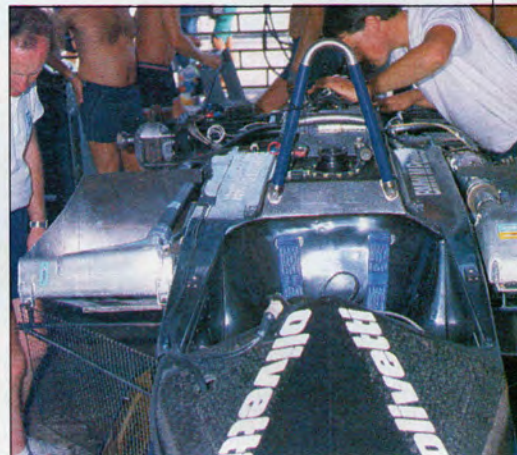


Patrese ha fatto fuoco e fiamme per rendere competitiva la sua Bt 55 (sopra) ma anche con le ampie «finestrature» sui lati delle pance la nuova monoposto non ha risolto i problemi di raffreddamento. In alto a sinistra, Patrese, e a sinistra, De Angelis non fanno segreto della loro delusione. A destra, Gordon Murray progettista della «sogliola» a colloquio con Paul Rosche, il tecnico della Bmw che segue lo sviluppo in pista del 4 cilindri tedesco: sembrano disorientati sul da farsi. In basso, il propulsore Bmw che senza il necessario raffreddamento perde 230 cv





**Sopra, i tecnici
Bmw e Brabham
con Patrese
cercano una
soluzione ai
problemi della BT
55 analizzando i
dati al computer. A
lato, la forma
appiattita della
nuova Brabham ha
costretto Murray a
restringere anche
le prese d'aria per
il raffreddamento
del motore creando
non pochi problemi
di smaltimento del
calore**



Rivoluzione o involuzione

segue

monoposto. La linea bassissima, l'ottima penetrazione aerodinamica grazie a una notevole riduzione del coefficiente di penetrazione e tutti i pesi spostati più in basso per migliorare il baricentro sono tutte cose che, automaticamente, dovrebbero rendere questa nuova monoposto altamente più competitiva rispetto alle vetture che siamo stati abituati a vedere. Si ha però l'impressione, anche se è troppo presto per tracciare giudizi categorici, che questa volta Gordon Murray si sia spinto troppo avanti nell'esasperazione di uno dei concetti base di questa Bt55. Come ai tempi delle vetture ala, in questa monoposto l'aerodinamica ha di nuovo assunto un ruolo predominante sugli altri aspetti dell'insieme. La ricerca della migliore penetrazione ha fatto sì che venisse studiato un diverso e inusuale alloggiamento del motore e del cambio al punto che tutto è stato sacrificato a questo scopo. Il disegno delle sospensioni anteriori, per esempio, come ai tempi delle wing-car, è stato condizionato dalla necessità di avere ridotti ingombri in altezza. Lo stesso alloggiamento degli organi accessori del 4 cilindri Bmw ha dovuto

rientrare in un gioco di spazi limitati per essere sistemato all'interno delle basse fiancate. Una monoposto talmente rivoluzionaria avrebbe dovuto debuttare al più tardi nelle prime prove di gennaio sulla pista di Rio, ma il ritardo avuto nel programma rischia ora di mettere in seria crisi buona parte della stagione che ormai è alle porte. Il tempo sarebbe stato limitato anche per le preventivate noie al nuovo cambio trasversale che rimane sicuramente uno dei motivi principali della fuga di Nelson Piquet dalla squadra di Ecclestone; ora diventa materialmente insufficiente dopo che si sono scoperti a Rio i problemi di surriscaldamento. Ma torniamo all'esasperazione aerodinamica di questa macchina messa in crisi dalle alte temperature di esercizio che un motore turbo è chiamato a smaltire. In pratica le basse e profilate fiancate della Bt 55 non hanno permesso al 4 cilindri Bmw di «respirare» adeguatamente sia per mancanza di aria in arrivo al motore, sia per l'incapacità di smaltire il gran caldo dalle fiancate con il risultato di far «bollire» il motore. Sono cominciate, quindi, già da mercoledì scorso tutta una serie di cure empiriche con sfioramenti vari ai lati delle fiancate per far uscire il gran caldo. Sulla monoposto di De Angelis è stato apportato un

segue

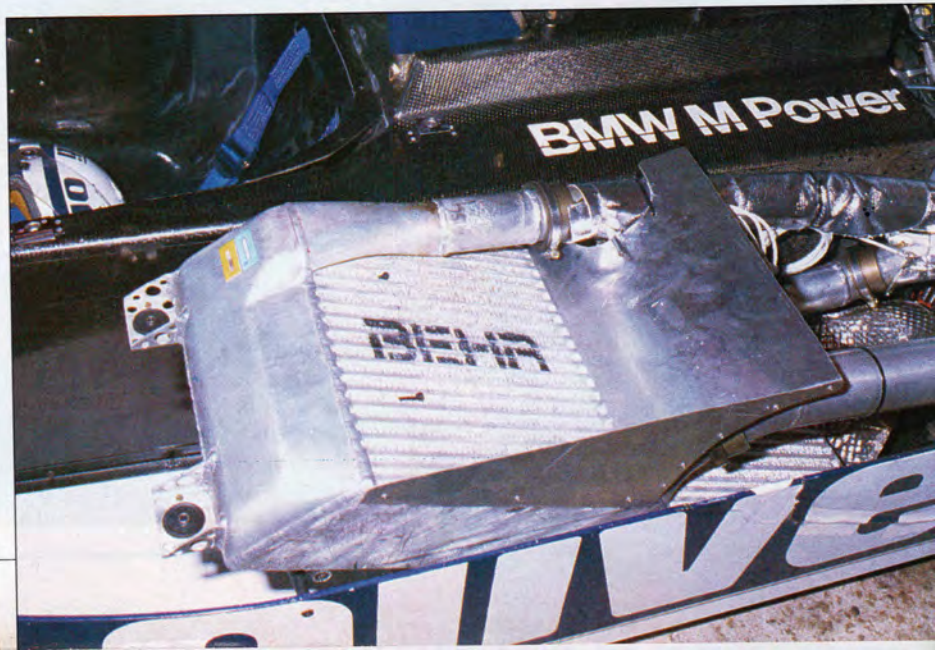


Rivoluzione o involuzione

segue

notevole allargamento della bocca di entrata d'aria delle fiancate. Questa semplice modifica è bastata il venerdì per stabilire una notevole differenza di prestazioni fra i due piloti. Le variazioni si sono evidenziate nella velocità massima ottenibile in rettilineo: 313 kmh per De Angelis contro i soli 283 kmh di Patrese, afflitto da un motore che perdeva per surriscaldamento oltre 230/250 cavalli di potenza a detta dei responsabili della Bmw. Il viso di Murray nel vedere deturpata la bella linea della sua creatura non era certo molto allegro. Il lavoro fatto ai box di Rio, continuato anche oltre la settimana di prove ufficiali nei test privati sulla stessa pista, rende bene l'idea delle grosse nubi che coprono l'orizzonte di questa squadra. Lo scambiatore di calore montato sul lato sinistro è stato disposto come sulla vettura dello scorso anno in posizione a ventaglio, mentre sulle fiancate sono state realizzate delle aperture simili a quelle delle tapparelle, come sulla Benetton, per non rovinare l'aerodinamica della parte superiore. Tutto ciò tralasciando per un attimo i guai riscontrati

Sopra, lo scambiatore di calore della Bt 55 montato a ventaglio con l'ampia finestrazione che ha cancellato le scritte degli sponsor. Prima era disposto verticalmente (a lato) ma questa soluzione aveva mostrato gravi problemi di smaltimento del calore tant'è che si erano rivelate del tutto inutili anche prese d'aria maggiorate (sotto)





A lato, Piquet è ben felice di essere passato alla Williams: sia il brasiliano che Alboreto, sotto, ritengono la Bt 55 pericolosa

Cosa ne pensano gli «addetti»

«È troppo pericolosa»

Secondo Piquet c'è meno protezione per le gambe, mentre per Alboreto il pilota è poco protetto alle spalle

LA BRABHAM Bt55 e le rivoluzionarie concezioni hanno fatto molto discutere i personaggi del Circus presenti a Rio per le prove in vista del debutto mondiale in programma in Brasile il 23 mar-

zo. La creatura di Gordon Murray è considerata da molti la nuova via delle F.1, anche se non sono mancate severe critiche all'operato dell'ingegnere sudafricano: c'è chi sostiene che ha esagerato nel proporre soluzioni rivoluzionarie e c'è anche chi afferma senza peli sulla lingua che la monoposto a «sogliola» è poco sicura rispetto alle vetture che l'avevano precedute. Ecco i pareri raccolti di piloti e tecnici.

NIKI LAUDA

(Consulente Bmw)

«Temo che la nuova Bt55, che rappresenta la soluzione per il futuro, possa avere molti guai di gioventù da risolvere. A questo punto la Benetton potrebbe diventare la squadra di punta della Bmw, tuttavia devo ammettere che questa creatura di Murray mi affascina: mi sarebbe piaciuto guidarla se non avessi già preso la decisione di abbandonare le corse».

NELSON PIQUET

(Pilota Williams)

«Sono contento di aver lasciato la Brabham quest'anno: sono sicuro che il nuovo cambio richiederà molto tempo prima che sia perfettamente affidabile. Sarà una stagione dura per Patrese e De Angelis. Temevo di trovare una monoposto meno sicura lasciando la Brabham, ma ho notato che la mia Williams è molto ben realizzata sotto questo punto di vista, mentre lo standard della Bt55 è leggermente inferiore a quello della Bt54. A mio giudizio c'è meno protezione per i piedi: la fusione, davanti prima era chiusa mentre ora è aperta».

MICHELE ALBORETO

(Pilota Ferrari)

«La nuova Brabham forse aprirà una nuova via che tutti, forse, dovremo seguire. Dal

segue



Sotto, Lauda piuttosto dubbioso sulla nuova Bt 55. In qualità di consulente Bmw ha ammesso che il team di punta potrebbe diventare la Benetton



al nuovo cambio, che sono stati molti. Si è persino parlato della possibilità di tornare addirittura alla vecchia monoposto per le prime due gare della stagione. Gordon Murray, interpellato al proposito è stato categorico: «Correremo con queste Bt55 opportunamente modificate. Le vecchie Bt54 sono superate, quindi è inutile utilizzarle. Verremo di nuovo in Brasile la settimana prima del Gran Premio e sono sicuro che molti dei nostri guai saranno superati. Nel 1983 la rivoluzionaria per allora Bt52 ebbe delle prove ufficiali del Gran Premio disastrose, alle prese anch'essa con problemi di surriscaldamento. Alla domenica, invece, Piquet vinse con tranquillità, eppoi durante l'anno si aggiudicò il titolo». La stessa sorte toccherà alla Bt55 e a uno dei due nostri piloti? Tutto è possibile in Formula 1 ma contro avversari forti e affidabili come la Williams, non basterà solo un semplice tocco di bacchetta magica, nemmeno se è quella di Gordon Murray. Almeno le prime gare si presentano per Patrese e De Angelis molto dure e difficili. Non per niente quando il padovano ha visto la nuova Williams FwII ha esclamato: «Avrei preferito non vederla: quella è la monoposto da battere e sono sicuro che sarà competitiva subito».

□

«È troppo pericolosa»

segue

punto di vista della sicurezza mi lascia un po' perplesso. Noi alla Ferrari ai lati delle spalle abbiamo il telaio che ci protegge, invece sulla Brabham il pilota è seduto allo scoperto. Potrebbero inoltre esserci dei problemi di visibilità e di guidabilità sui circuiti cittadini».

RORY BYRNE

(Progettista Benetton)

«Avrei potuto anch'io inclinare il motore, ma ho preferito curare al massimo l'installazione del motore Bmw per cercare di farlo funzionare nelle migliori condizioni possibili. Sotto questo aspetto, invece, la Brabham potrà avere dei problemi.

GERARD DUCAROUGE

(Progettista Lotus)

«Gordon Murray ha fatto un ottimo lavoro, sulla carta la Bt55 è una macchina vincente».



JOHN BARNARD

(Progettista McLaren)

«Non sono ancora convinto che la strada intrapresa da Gordon Murray sia quella da seguire o come minimo non in maniera così esasperata. Credo che vi saranno dei problemi con i piloti specialmente sui circuiti cittadini. Ma vedremo cosa indicherà la stagione che sta per iniziare».

KEKE ROSBERG

(Pilota McLaren)

«Non sono un tecnico e quindi non posso esprimere giudizi. Se andrà forte, sarà una macchina giusta, altrimenti no. Questo è ciò che conta per un pilota».

ALAIN PROST

(Pilota McLaren)

«La nuova Brabham rappresenta già il futuro delle monoposto di Formula 1, tuttavia credo che difficilmente sarà subito competitiva per questa stagione. Penso che quest'anno bisognerà essere a posto subito per puntare al titolo».

MICHEL TETU

(Progettista Ligier)

«Gordon Murray era arrivato con la Bt54 al massimo sfruttamento dei concetti espressi tre anni fa con la Bt52 e doveva per forza escogitare qualcosa di nuovo per migliorare l'efficienza della sua monoposto. Noi, invece, abbiamo fatto dei notevoli progressi rispetto alla vettura dello scorso anno rimanendo sul tradizionale, ma con la tranquillità di avere una buona affidabilità».

PATRICK HEAD

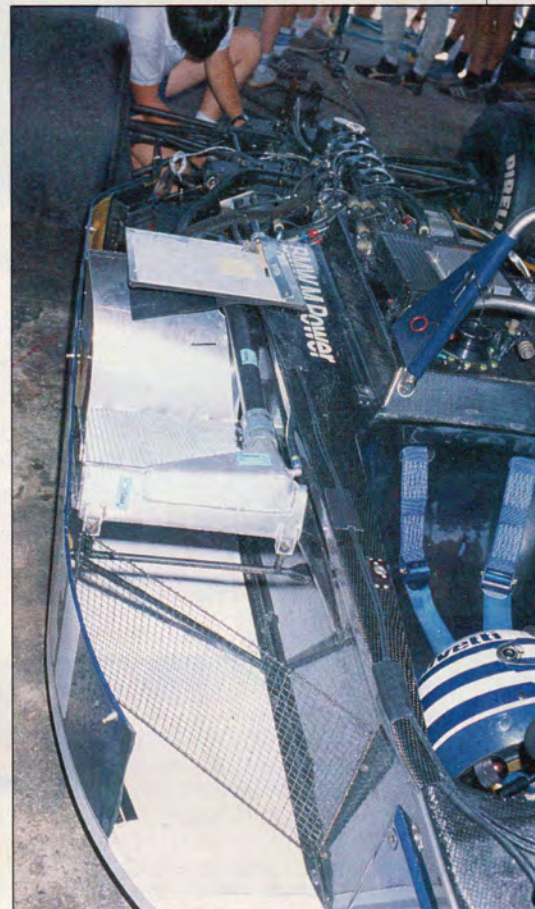
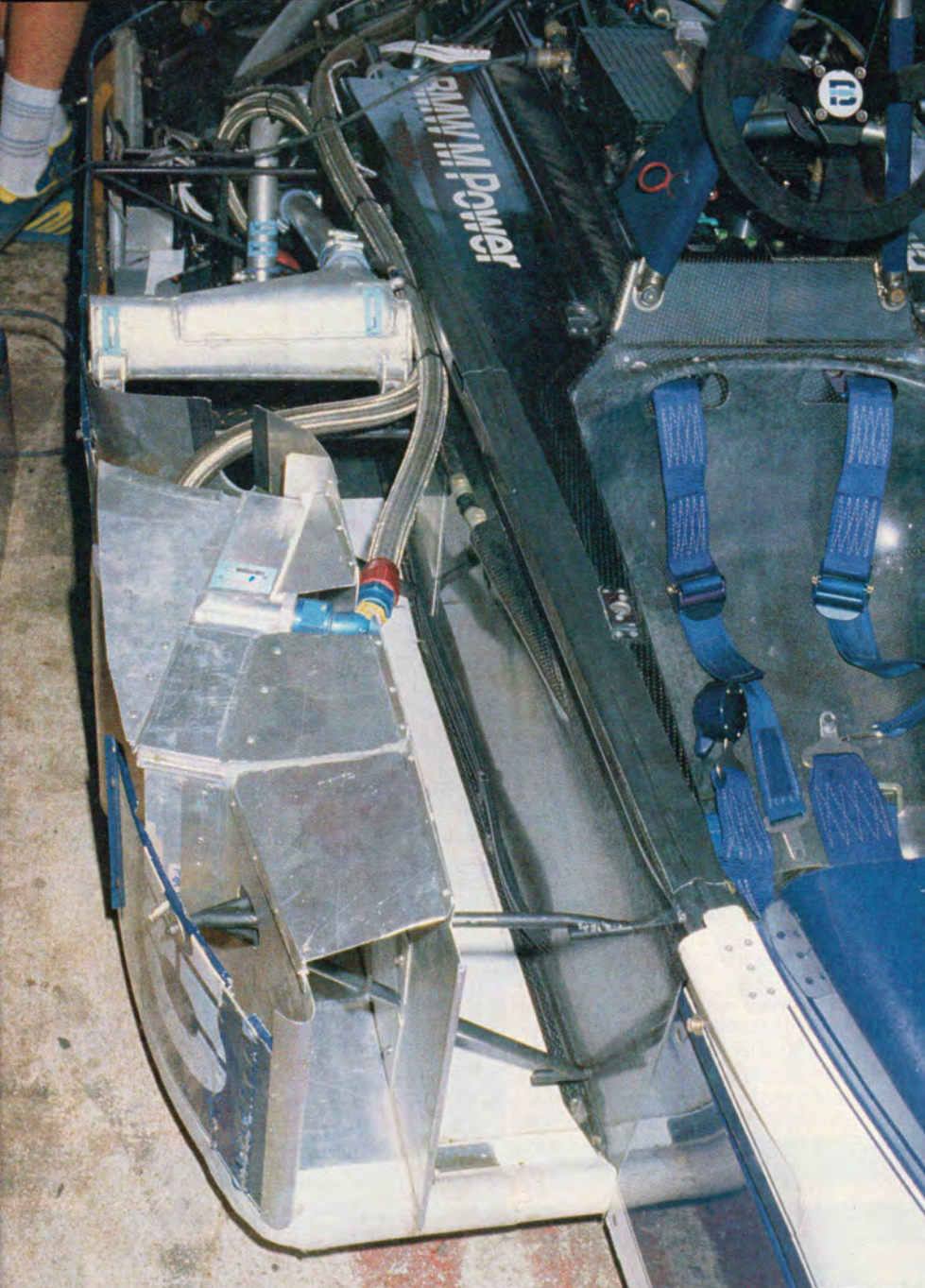
(Progettista Williams)

«È difficile e forse anche sbagliato dare giudizi in questo momento. Bisognerà aspettare l'esito di qualche gara. Sono comunque soddisfatto del livello ottenuto dalla nostra macchina anche se appare meno spinta della Brabham. Bisognerà poi vedere quale sarà la reazione dei piloti sulle piste impegnative e su quelle cittadine. Per ora la macchina che mi piace di più è la nuova Benetton».



Sopra, Prost crede parzialmente nella Bt 55: sarà competitiva ma non subito. (FotoDppi). Byrne, a lato con Johansson, non ha voluto inclinare sulla Benetton il motore Bmw prevedendo guai di raffreddamento (FotoAmaduzzi). Sotto, Ducarouge con Senna e (sotto a sinistra) Barnard, non sono convinti (FotoVillani)





Alla Brabham le hanno provate proprio tutte per fare respirare il motore BMW: sopra, come era inizialmente la pancia destra e (a sinistra) come è stata trasformata: è stato aggiunto un radiatore dell'olio davanti a quello dell'acqua che è stato arretrato. Notare anche le bavette in lamiera che servono a convogliare l'aria dove più è necessario. Sotto lo scambiatore di calore messo inclinato non ha dato risultati buoni per cui Murray ha preferito tornare alla soluzione classica in posizione a ventaglio, in basso a sinistra

