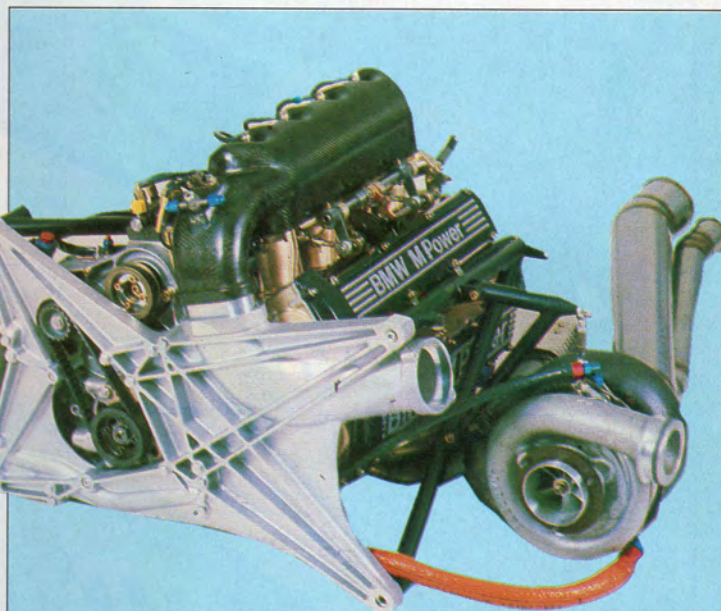


A sinistra,
vista dall'alto
la BT 55,
con quella
pinna superiore,
sembra ancora
più lunga,
ma invece
il passo è rimasto
inalterato

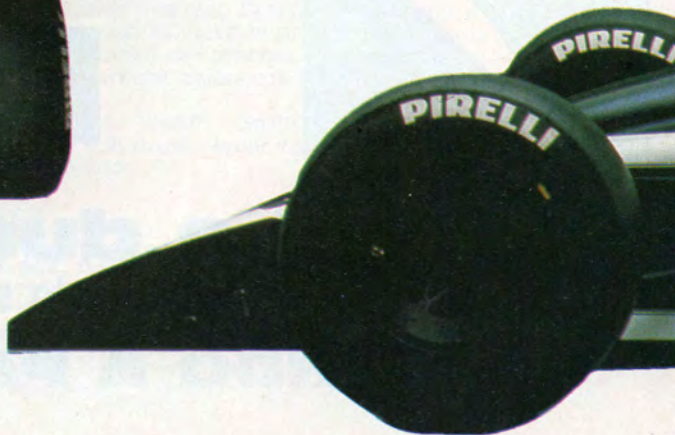
Tra cani e «gorilla»
è scesa in pista
a Donington
la rivoluzionaria
BRABHAM di Murrain
con **PATRES**
e **DE ANGELIS**
al volante

A destra, Niki Lauda ci pensa ancora
e sembra che Clay Regazzoni, che non ha
rinunciato alle gare, stia per dare
buoni consigli per l'attività futura

IL "PROIETTORE"



Sopra, così è inclinato il 4 cilindri
BMW nella nuova installazione





DONINGTON - C'è ancora molta neve ai bordi dell'autostrada M1, quella che da Londra porta a nord, verso il circuito di Donington. La cosa deve aver impressionato non poco Patrese e De Angelis, arrivati a Londra mercoledì scorso, provenienti da Bologna e da Roma, mentre percorrevano questo tratto autostradale sempre trafficatissimo.

Loro la macchina la avevano già vista, ma è chiaro che, già entusiasti dal disegno innovativo di Gordon Murray, morivano dalla voglia di saltarci sopra. Test segretissimi naturalmente, a porte chiuse, con tanto di guardiani armati di walkie-talkie che bloccavano tutti gli accessi alla pista. Solo giovedì, nel pomeriggio, la BT 55 è venuta pronta nel box. Ad assistere a questo debutto pochi intimi: Gordon Murray naturalmente, Paul Rosche della BMW, quattro o cinque tra meccanici e tecnici. Nemmeno la Pirelli è stata avvisata, neanche lo sponsor Olivetti. Mancavano anche il diesse Herbie Blash e Bernie Ecclestone, partiti con destinazione Kitzbuhel per assistere alla discesa libera dell'Hannenkhamm. Blash per passione per lo sci, Ecclestone per vedere se anche con il «circo bianco» si poteva fare un business televisivo.

A Donington, Patrese e De Angelis battevano i piedi dal freddo. Pista umida in molti tratti, ma gomme slick. Da collaudare un po' tutto, ma soprattutto il cambio completamente nuovo, che ha fatto dormire notti insonni al povero Murray. Per fortuna il cambio ha funzionato alla perfe-

Leopoldo Canetoli

LE "BT55" a prova NIKI

Se va bene corre LAUDA al posto di ELIO o RICCARDO?

Mancano ancora due mesi abbondanti al via del Campionato mondiale Formula 1 e le cose che potrebbero cambiare sono tante. E appena scesa in pista la prima macchina-novità, la rivoluzionaria Brabham BT 55 e proprio ad essa potrebbe essere legata una delle cose grosse. Torna in ballo il nome di NIKI LAUDA. Già il suo ritiro è stato interlocutorio. Si è pensato fino all'ultimo che le vistose offerte di Ecclestone potessero fargli cambiare idea. Poi non se ne fece più nulla, perché il «padrino» la grossa offerta la voleva garantita a punti-risultati. Ma BMW e Pirelli non avrebbero abdicato all'idea. Per meglio comprendere la manovra messa in piedi dalle due industrie, bisogna tornare indietro di qualche mese, per la precisione al Gran Premio di Austria, occasione scelta da Lauda per comunicare alla stampa la decisione del suo ritiro dalle corse. A differenza di quanto era accaduto nel 1979 questa volta NIKI non si sentiva uno «stupido a girare in tondo intorno ad una pista» ma riteneva opportuno - disse - fermarsi per riflettere. Non escludeva nuovi ripensamenti, anche se si considerava di nuovo impegnato con gli aerei. Tradotte in termini prati-

ci queste affermazioni volevano significare che l'austriaco all'epoca non aveva visto, a breve scadenza, la possibilità di affermarsi per la quarta volta consecutiva nel Mondiale Formula 1. La McLaren gli aveva chiaramente preferito Prost che, a parità di macchina rendeva più dell'austriaco e l'unica alternativa possibile poteva essere la Williams. Alla quale però approdò Nelson Piquet, bloccando ogni velleità di Lauda. Macchine potenti ed affidabili, in grado di garantire una netta superiorità nei confronti della concorrenza non ce ne erano più. Anche

la Brabham, col suo fragile 4 cilindri BMW non offriva le garanzie che Niki cercava.

Fu così che le reiterate offerte di Ecclestone, rimasto senza top driver dopo la partenza di Nelson Piquet, andarono a vuoto ed il padrino (anche perché dubbioso sulla cifra enorme da sborsare) finì per assumere De Angelis e Patrese, che aveva bloccato sottocosto. Ma negli ultimi quindici giorni le cose sembrano cambiate. BMW e Pirelli sono apparse sempre perplesse sui due piloti italiani. In particolar modo la Casa tedesca che, ufficialmente, avrebbe deciso di assumere il tre volte campione del mondo quale consulente tecnico e uomo di pubbliche relazioni. Il compito di Lauda sarebbe dunque quello di uomo di immagine, da convocare ogni qual volta necessari un suo parere o in occasione delle presentazioni di nuove macchine alla stampa.

Però la BMW ha intenzione di andare ben oltre questa semplice consulenza tecnica. E Lauda verrebbe così ripescato per collaudare la rivoluzionaria Brabham BT 55, la monoposto extra-

Sotto, la linea ribassata della creatura di Murray, con le pance alla stessa altezza dell'abitacolo. Non si era mai vista una F.1 così limitata in altezza.



La guida sdraiata non disturba

è il primo giudizio di
DE ANGELIS e PATRESE



zione. Meno il motore, che ha accusato spesso «rattamenti» e incertezze. Il giorno dopo, venerdì, di nuovo in pista al freddo, ma il motore non è pronto prima delle undici. De Angelis scalpita, l'ultimo aereo per Roma lo ha nel pomeriggio, e per raggiungere Londra, col traffico che c'è nel week end, ci vogliono più di due ore anche a un pilota di F.1. Così il romano sale per primo in macchina, per fare qualche giro a passo ridotto.

I responsabili della «security» fanno buona guardia. Nessuno riuscirà a violare lo spazio circostante il tracciato, e quando il nostro fotografo ricorre gentilmente a Gordon Murray viene messo con decisione alla porta, e minacciato nel caso in cui tentasse di forzare il blocco con l'obbiettivo.

In tutto, nelle due giornate (il venerdì alle 15,30 finisce la sessione) verranno portati a termine 40-45 giri. Murray è soddisfatto: «Volevamo soprattutto collaudare il cambio, è andato tutto bene. Ora andremo a provare a Estoril, più a lungo».

De Angelis si precipita in macchina all'aeroporto di Heathrow, dove arriva trafelato e affamato appena in tempo per prendere il suo aereo per Roma. Naturalmente rimane stupito di trovarci proprio lì, ad aspettarlo:

«Di impressioni sinceramente non ne ho avute molte» spiega, «cosa vuoi, quando la pista è in quelle condizioni tutte le macchine sono uguali. Ma volevamo collaudare il cambio, che ha funzionato bene. Io comunque della macchina non ho capito niente: sì, sento il potenziale, ma bisognerà vedere con l'asciutto. In più c'era il motore che rattava».

- Nessun problema con la posizione di guida così stesa?

«No, direi proprio di no, alla posizione ci si abitua subito. C'è solo una visione leggermente diversa, ma direi che lì proprio non ci sono problemi».

- La spalla, lo strappo di Estoril, è a posto?

«Sì, perfettamente. Penso sempre più che sia stato uno strappo intercostale. Ma ora sono in piena forma... Scusami, ti saluto senno' perdo l'aereo...».

Non passa una mezz'ora che con aria distratta, facendo il disinvolto, arriva all'aeroporto anche Patrese, giubbotto di pelle, un sacco a mano.

«Cosa fai tu qui?», saluta con fare disinvolto. Quando gli diciamo che siamo lì anche per le sue prove con la Brabham estrae sorridendo dal taschino tre foto fatte con una Polaroid.

«Eccola, ti piace? Te la faccio solo vedere... Le ho scattate per darle a Mario Di Natale, che non mi fa vivere, vuol sapere a tutti i costi come è fatta la nuova macchina».



BRABHAM 1986 BT 55

BRABHAM 1985 BT 55

- Tu hai avuto qualche impressione particolare, qualche sensazione?

«Guarda, eravamo lì per provare il cambio, che ha funzionato bene. Quante marce ha? Diciamo diverse... Ma cosa vuoi, col bagnato non si capiva niente. Un freddo cane, una pista infame. Comunque direi bene, molto bene. Ecco, posso dirti che la differenza con la precedente si sente, eccome. Quella di prima, essendo più alta, in curva caricava sulla ruota in appoggio, e se il pneumatico aveva grip la macchina teneva, altrimenti... Questa invece dà l'impressione di non rollare nemmeno un poco, si inserisce piatta piatta, con uno sterzo dolcissimo. Dal dentro è stranissima, col fatto che è così bassa sembra ancora più lunga dell'altra. L'alettone poi lo vedi là dietro, per aria, che sembra far parte di un'altra vettura. La posizione di guida? Sciocchezze, si sta benissimo. Ma non è poi così stesa come sembra. Sì, più della precedente, ma ci si abitua subito. La paratia tra le gambe non dà assolutamente fastidio, come non ci fosse. Ma posso dirmi soddisfatto, diciamo che il «varo» è stato positivo. Ora vedremo a Estoril. Probabilmente avremo già due macchine a disposizione, dovremo lavorare molto».

**LA
DIFFERENZA
C'È E
SI VEDE**

**(anche nei
motori)**

Impressionante il confronto tra la Brabham BT 54, a destra, e la nuova versione '86, e questa immagine è certo più esemplificativa di ogni spiegazione. Anche il gruppo motore, inclinato di 72 gradi, ha richiesto una nuova piastra in fusione e una diversa sistemazione degli accessori



LAUDA

piatta, col motore fortemente inclinato che potrebbe letteralmente rivoluzionare il panorama tecnico della massima formula. Se la BT55 dovesse crescere prima del previsto e dimostrarsi una carta vincente, allora «la riflessione» di Niki potrebbe durare l'arco di pochi mesi e l'austriaco per la seconda volta recederebbe dal desiderio di abbandono. A tutto discapito di Patrese o De Angelis uno dei quali, con tutta probabilità, dovrà cedere il posto al tre volte iridato.

Ecclestone si sarebbe accaparrato così un top driver ed il pilota più famoso della F.1. La BMW lo avrebbe così strappato alla concorrente PORSCHE e l'ing. De Benedetti sarebbe finalmente accontentato, come la Pirelli che troverebbe in Lauda l'uomo giusto per il definitivo rilancio del radiale italiano in Formula 1. Insomma, tutti i conti quadrebbero, compresi quelli economici di Niki che in questi giorni è tornato dagli Stati Uniti, dove ha seguito un corso di aggiornamento sul nuovo superjet acquistato dalla sua compagnia aerea.

Risulta che una diecina di giorni fa Lauda si è visto con Ecclestone a Kitzbuhel, ma ora tiene nascosti i suoi spostamenti e non pare intenzionato a partecipare alla grande festa in suo onore, che gli vuol dedicare sabato 25 gennaio il più grande club Ferrari in attività, quello di Maranello. Se Lauda non andrà, sarà una conferma in più che l'operazione BMW è già in atto e Niki non può rispondere a impegni alternativi per la sua immagine.



È costata 16 miliardi con 117 mila ore-uomo di lavoro

Con l'arrivo della nuova BT 55 la Brabham apre quest'anno la serie delle novità assolute in F.1. delle macchine «slim», sempre più affusolate e appuntite, i «proiettili» da Gran Premio, come ipotizza un disegno che la stessa FOCA sta preparando per il suo numero unico dei GP '86. La macchina, come leggete a parte, ha provato in gran segreto a Donington e debutterà ufficialmente il 29 gennaio sul circuito di Estoril.

Si tratta probabilmente della realizzazione più innovativa e interessante dell'anno, costata allo staff di Gordon Murray ben 732 disegni, 117 mila ore-uomo di lavoro e un investimento complessivo, per Brabham e BMW, pari a quasi sette milioni di sterline (oltre 16 miliardi di lire).

La BT 55, come ROMBO aveva anticipato in anteprima assoluta già dal mese di settembre scorso, è caratterizzata dal posizionamento inclinato del motore BMW, che garantisce ovviamente un più basso centro di gravità e una carrozzeria bassissima (23 cm in meno della precedente BT 54).

La monoscocca è realizzata in sandwich di materiali compositi carbonio-kevlar in una struttura unica senza giunture, e fa da carrozzeria per la parte anteriore. Le pance laterali sono praticamente alla stessa altezza dell'abitacolo, e quella di sinistra contiene il grosso turbo Garrett posizionato trasversalmente, con davanti lo scambiatore di calore, mentre nell'altra pancia stanno i radiatori, in posizione tradizionale.

Il motore 4 cilindri è inclinato di 72 gradi sulla sinistra (quasi orizzontale), per cui la parte più alta viene ad essere il cassoncino di aspirazione, mentre la scatola dell'impianto Bosch Motronic è piazzata dietro al roll bar, sopra al serbatoio benzina che è molto basso e largo. Essendo piazzato quasi orizzontale il motore, l'albero rimane disassato rispetto alla mezzera della macchina, per cui si accede a un nuovo cambio trasversale, a sei marce, tramite un rinvio.

Niente di nuovo invece per quel che riguarda le sospensioni, che ricalcano quelle del modello precedente. L'alettone così viene ad essere di gran lunga la parte più alta della macchina, che per la sua altezza di fianchi e di carrozzeria, appare ancora più lunga della precedente, anche il passo è rimasto praticamente invariato. La posizione di guida logicamente è più stesa rispetto alla precedente, ma almeno a sentire dal primo giudizio dei piloti non ci sono problemi di alcun genere, né tantomeno di visibilità.



Memo

To: ROMBO

From: E. Zigliotto

Date: Italy, gennaio '86

Diario internazionale

*Si amici
di comi*

SICUREZZA A FIUTO



Sopra, il ritaglio del quotidiano veronese relativo al primo servizio del «Memo» di questa settimana

Il ritaglio del quotidiano veronese «L'Arena» me lo ha gentilmente mandato un lettore. Niente di importante né tantomeno del protagonismo nel riprenderlo, quanto l'occasione per ricordare come per la sicurezza sulle strade possiamo essere tutti e in tanti modi partecipi. Infatti grazie a «Bella» la cucciola di pastore tedesco mascotte del comando polizia stradale di Verona sud, che io ho raccolto tremante in un giorno di pioggia in mezzo all'autostrada e che tre giorni dopo, per una davvero fortunata coincidenza, ho potuto restituire ai suoi proprietari proprio mentre a malincuore mi ero deciso ad affidarla a quella benemerita istituzione che è «L'asilo del cane», mi sono procurato delle benemerite presso l'ing. Chiti, Patrese.