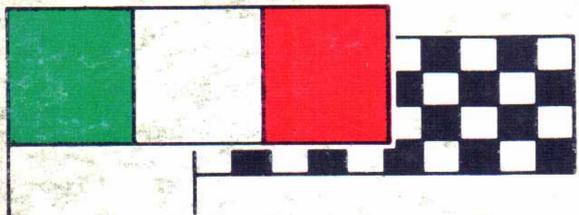


TUTTO RALLY

Diretto da Beppe Barletti



PERIODICO DI RALLYSMO

Anno 1° - N. 2 - Aprile 1983

L. 1500

TECNICA: "LA 127 gr. A"

ANTICIPIAMO:

- **A. C. ALESSANDRIA**
"19° COPPA D'ORO"
- **S. DAMIANO R. C.**
"2° RALLY DEL GRAPPOLO"



**TUTTO IL RALLY
DEL "BRICHET",**

LE AMBIZIONI DI VOLTA

Preparatore raffinato, tecnico completo, punta ad una affermazione totale. I suoi meccanici fanno a gara per superarsi.

Come è nato il preparatore Volta?

La passione per le macchine l'ho sempre avuta ed ho cominciato a lavorare su vetture Gran Turismo, quindi mi sono fatto un po' di esperienza su motori potenti ed ho lavorato parecchio tempo con Osella; con lui ho cominciato a fare vere macchine da corsa, per i campionati dell'epoca. Ho lasciato Osella nel '70 e mi sono messo in proprio, diventando concessionario della Chevron.

Fino al '74 ho "fatto" solo macchine da pista, sport e prototipi e ad un certo punto abbiamo cominciato a revisionare motori per l'Abarth, quando stava nascendo il "131" ed è così che esplose la passione per i rally. Il primo impatto è stato un po' duro, mi piangeva il cuore fare una bella macchina e poi vedere che me la mettevano su terra, diventava sporca come un trattore... ma devi capire che il rally lo vivi molto di più di una gara in pista. Quando fai assistenza a qualcuno fai una gara nella gara e questa è una delle cose che mi appassionano di più. Anche se hai solo una "familiare" con dieci gomme sopra, tra una speciale e l'altra guidi, e guidi in un certo modo.

Come si è evoluta nel tempo la difficoltà di fare macchine vincenti?

Ai tempi del "131" era tutto molto semplice, potevi fare molto di più ed eri quindi più preparatore. Oggi, con i nuovi regolamenti ed i nuovi gruppi, è diventato più difficile essere un preparatore puro, sei un po' assemblatore o rifinitore, chiamalo come vuoi. Non parliamo poi del gruppo N che non è nemmeno da preparatore, perché se vai a filo di regolamento e fai tutto per benino ti trovi magari davanti, in gara, uno che ha "rubato" qualcosa e corre "sporco", e quindi non si tratta di un lavoro da preparatore. Io non ho mai fatto i gruppi 1 e non faccio gruppi N, proprio perché, secondo me, in certi casi non c'è serietà. L'anno scorso mi ero fatto promotore di una specie di "Albo dei

preparatori", in modo che se uno viene buttato fuori per irregolarità del preparatore e non sue, sia chi ha preparato la macchina e non chi corre a doverne rispondere. Quindi, oggi, fare il preparatore se vuoi è più facile, perché anche nei gruppi B non puoi fare quello che vuoi, sei più limitato in tutto e finisce di essere il grande lavoro che era una volta. Oggi, se non sei nel punto giusto, con il ricambio giusto, corri il rischio di doverti ritirare; è diventata una questione di organizzazione, se non sei organizzato più che bene non riesci a vincere.

Come sono i rapporti con la Fiat e l'Abarth?

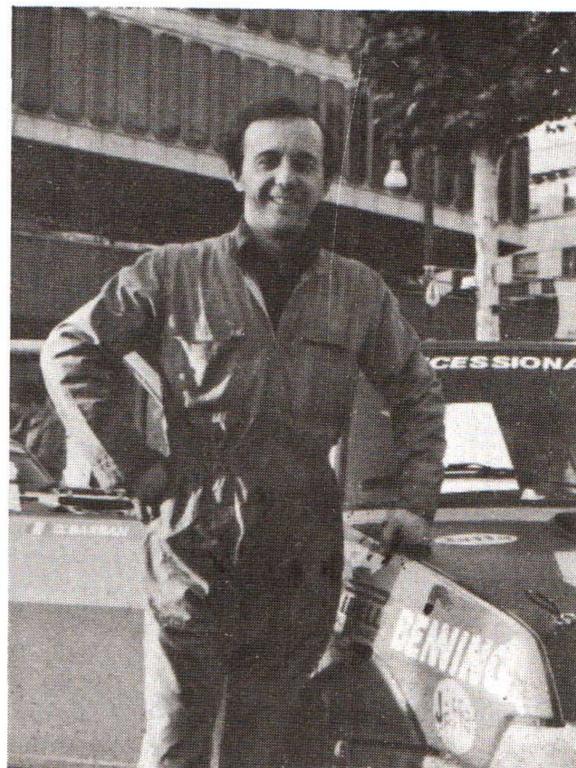
Beh, sono ottimi anche se una volta la dimensione era minore, la stessa Abarth era più piccola e quindi il rapporto umano era più facile. Oggi siamo in una scala commerciale enorme, la Fiat è un colosso e quindi i rapporti sono come quelli di un preparatore con una grande azienda, seria e precisa. Sono dei grandi professionisti.

E tecnicamente?

C'è un notevole scambio sul piano tecnico; le mie esperienze le passo a loro e i tecnici Abarth mi "passano" le loro. Da questo punto di vista non esistono problemi. Noi, rispetto a loro, siamo più flessibili, anche perché siamo più piccoli e se ci serve un pezzo, lo facciamo al volo. Poi devi capire che spesso facciamo le macchine su misura per il pilota, e per una certa gara, e forse otteniamo dei risultati diversi; però il nostro rapporto con i piloti è diverso, siamo un po' più amici ed un po' meno fornitori.

Oggi ti occupi della squadra Eminence...

L'Eminence è una grande équipe, sanno quello che vogliono e puntano a vincere quanto più possibile. Che poi siano passati alla Lancia Rally dipende dal fatto che oggi il gruppo B



è il più valido e loro hanno solo il concetto di macchina da "assoluto". Clarr, il pilota Eminence ha l'ultimo grido della "evoluzione", corre alla pari con la squadra ufficiale.

Perché hanno scelto Volta?

Perché Eminence abbia scelto Volta non lo so, forse siamo simpatici!

Il confronto con l'Audi?

La 037 è una macchina da corsa vera e propria, è stata progettata per correre e vincere; l'Audi adotta delle soluzioni molto sofisticate ma, secondo me, ha dei grossi problemi a livello di telaio e di scaricamento della potenza a terra. Sull'asfalto il confronto non esiste, sulla terra è ancora tutto da discutere.

Sul "volumetrico" al posto del turbo, ti dirò che non hanno scoperto niente, hanno solo messo in pratica (e bene) una vecchia idea, sfruttando la notevole coppia ai bassi regimi, almeno per i rally. È la soluzione vincente.

È vero che i meccanici di Volta fanno le gare per battersi sul tempo, in assistenza?

Al "Team", se è di questo che parli, abbiamo sostituito il cambio di Barbero in 18 minuti, ma potevamo fare meglio, ma c'era tempo..., e con più di 20 minuti di margine abbiamo voluto fare le cose per benino. Per quello che

MAURO IEVA - segue

riguarda le gare tra i meccanici, quando ci alleniamo, tirano tutti a fare un tempo migliore dell'altro, si sforzano di essere i "primi", e questo affina le loro capacità di fare lavori in condizioni un po' difficili.

Vorrai dire "miracoli"...

No, non sono miracoli, sono il frutto di allenamento e preparazione. Ognuno dei meccanici di Volta è al tempo stesso motorista, telaista, elettrauto, carrozziere e via dicendo. Conoscono a fondo la macchina, sanno sempre dove mettere le mani e sanno fare bene il loro mestiere.

E tutto questo, in fondo, è un po' merito mio e ne sono orgoglioso.

I ragazzi però sono fantastici; una volta alla settimana (in media) prendiamo una macchina ed un furgone, ci mettiamo su una strada tranquilla e sostituiamo 30 gomme, cambiamo frizioni, cambi, scatola guida ed ogni altro pezzo. E se necessario, facciamo l'assetto con il cordino! Questo però non basta e allora altre volte ci mettiamo a studiare sui libri, sui disegni; è un po' come una scuola. Quando hai in officina la saldatrice ad arco o usi il Kevlar, devi studiare sul serio e devi essere motivato dalla passione per imparare tutto.

I tuoi programmi per quest'anno...

Per quello che riguarda i programmi, sappi che c'è la squadra Eminence che farà una serie di gare. Qualcuno ha parlato di "europeo", ma in realtà loro vogliono fare un certo numero di gare dove interessa loro. Comunque, già dal Quattro Regioni, si vedranno due macchine "giuste" e sarà interessante scoprire come andranno le cose. Non facciamo il Campionato Italiano Internazionali, ma facciamo il campionato TRN battagliando per andare a vincerlo con la 037...

Stiamo di nuovo parlando di Josi Barbero?

Nonostante lui dica che non vuole vare il CNR, vedremo di fargliela fare!

Altro in vista per l' '83?

Vorrei mettere su una nuova sezione dell'officina per occuparmi di preparazioni in genere su macchine del gruppo Fiat, fornendo ai preparatori quei materiali che non trovano o che non sono in grado di costruirsi perché non hanno le attrezzature. Si tratterà di una specie di consulenza ed assistenza specialistica ai preparatori meno attrezzati e vorrei così colmare quel vuoto lasciato dall'Abarth in questo particolare settore.

Mauro Ieva



GIUSEPPE VOLTA, AL CAMPO VOLO CON LE SUE "CREATURE"

PER AVERE LA "licenza di correre"

Notizie fondamentali per avviarsi alla guida sportiva

Per poter direttamente partecipare alle competizioni rallistiche, si deve essere in possesso di una licenza di conduttore rilasciata dalla C.S.A.I. (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana). Conduttore è, citando l'annuario C.S.A.I., "chiunque conduca una vettura in una competizione".

Al fine di ottenere detta licenza, l'interessato deve essere in possesso della patente di guida da *almeno un anno*.

Dopo questa necessaria premessa, passiamo ad esaminare, in termini pratici, come si può divenire titolari della licenza di conduttore.

Innanzitutto si deve prenotare presso l'Ufficio Sportivo locale dell'ACI, una visita al Centro di Medicina Sportiva della Provincia di appartenenza; questa operazione può essere compiuta direttamente o mediante telefono.

Successivamente, per mezzo di un versamento di c/c postale intestato al C.M.S. interessato, si provvederà al pagamento della visita.

La terza operazione "da compiere" è quella concernente il test medico, momento fondamentale per poter ottenere la licenza, ed al quale ci si deve presentare con la ricevuta del pagamento effettuato ed il gruppo sanguigno già determinato.

La visita medica consiste in una serie di accurati esami atti a stabilire l'integrità fisica dell'esaminato.

Se la visita medica avrà stabilito l'idoneità a partecipare alle competizioni rallistiche, si potrà ritirare dopo pochi giorni presso l'Ufficio Sportivo dell'ACI, la licenza di conduttore ed il libretto medico.

Tutto chiaro? Sennò, scriveteci.

Ro.Ba.