

TuttoRally

ANNO VI

N. 3 MARZO 1988 L. 5.000

MENSILE

MEMO

EUROPEO

SABY APRE LE DANZE

TECNICA

SIERRA COSWORTH GRUPPO A

INCHIESTE

SCUOLA SU GHIACCIO

INTERVISTE

BRUNO SABY

PAOLA DE MARTINI

GIACOMO BOSSINI

TROFEO T.R.

PRESENTIAMO

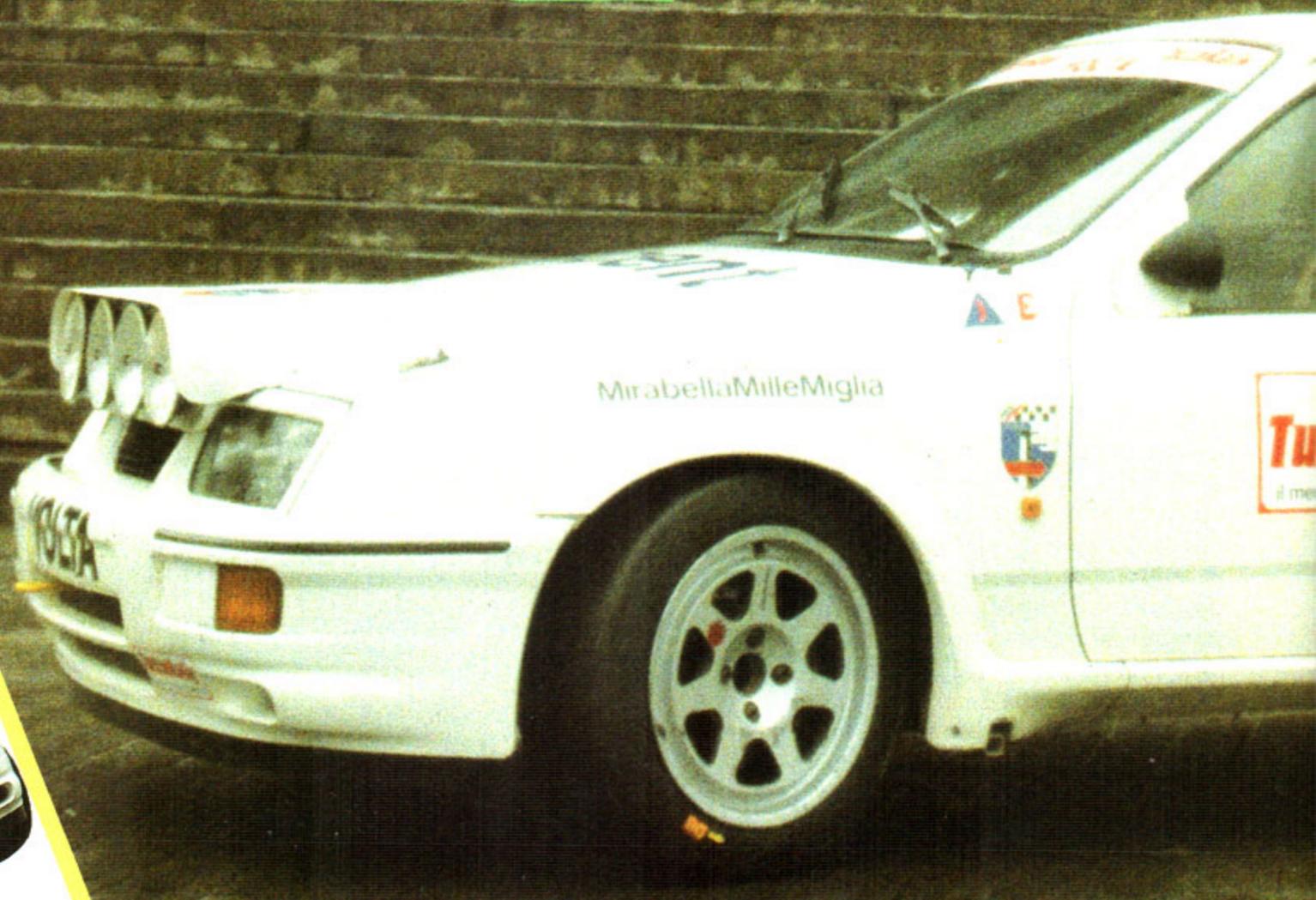
I VINCITORI



C I R
SFIDA INFERNALE

TECNICA

ATTRAZIO FATALE





NE

È quella che non si può non provare davanti ad una «scultura» automobilistica come la Ford Sierra RS Cosworth, specialmente quando l'esemplare che si ha davanti è preparato in Gruppo A. La vettura inglese nel nostro Paese si è illustrata soprattutto in versione Gr. N, permettendo a Dionisio di lottare fino all'ultima gara per la conquista del Campionato Italiano di categoria, e ottenendo con Enrico Stobbia la vittoria nella finale di Coppa Italia; all'estero invece le Sierra elaborate hanno mietuto successi un po' dovunque, sia nei rally che in pista, aggiudicandosi la prima edizione del Campionato Mondiale Turismo.

La Cosworth Gr. A schierata nel CIR '87 dalla Ford Italia ha avuto una gestazione lunga e difficile e le sue prestazioni ne hanno risentito per tutta la stagione, in particolare a livello di assetto che ha avuto un matrimonio difficile con le gomme Pirelli relegando il pur valido Folco Zambelli ad un ruolo di secondo piano: la sfida di rendere davvero competitiva questa vettura è stata raccolta da Giuseppe Volta, che ha acquistato tutto il materiale ex-ufficiale con l'intenzione di affidare a Bossini una macchina vincente fin dalle prime uscite.

Già nella sua configurazione «standard» questa Sierra è una di quelle vetture che incutono timore e rispetto, e proprio per questo lascia in chi ha avuto la fortuna di provarla un ricordo pressoché indelebile: non è facile cancellare la sua linea eccezionalmente grintosa: signori, questa sì che è una macchina da corsa!

a cura di Riccardo Barbero e Franco Fiore
fotografie Elio Magnano

PESI A POSTO

La Sierra Cosworth ex-Repetto ha mostrato notevoli lacune in fatto di assetto, e la cura-Volta tenta di porvi rimedio soprattutto variando la distribuzione dei pesi - A livello meccanico invece non c'è più granché da guadagnare

Ricordate cosa si disse in occasione del test con la Sierra Cosworth Gruppo N? Che era una macchina nata per le corse, e che in particolare il motore andava già fin troppo bene così com'era; provando a «pasticciarlo» era più facile combinare dei guai che ottenere buoni risultati. È passato qualche mese, e adesso dobbiamo rimangiarcì quelle affermazioni: sì, è possibile migliorare la Sierra: basta prepararla in Gruppo A... Detto così sembra facile, ma visti i risultati non deve essere un lavoro da poco.

L'esemplare che abbiamo provato è uno

dei due ex-ufficiali della Ford Italia, rilevati da Volta che li farà correre nel CIR con Giacomo Bossini per i colori della scuderia Mirabella. Queste due vetture serviranno in futuro da laboratorio per provare nuove soluzioni da trasferire poi sulla RS nuova che il preparatore torinese sta allestendo, e che sarà la vettura di punta.

La «nostra» Sierra è stata preparata da Repetto utilizzando un kit prodotto dalla stessa Ford, che permette di realizzare una vettura standard: l'attenzione di Volta è quindi adesso concentrata sulle piccole migliorie dimostrate si neces-

sarie nei brevi test svolti finora. In particolare l'assetto, di cui lo stesso Folco Zambelli non era entusiasta, ha subito finora le maggiori cure, ed è proprio da questo argomento che cominceremo l'analisi.

Quando è arrivata da Volta la macchina era come detto in configurazione standard, cioè molto adatta ai rally inglesi su terra, con un avantreno molto preciso ed un retrotreno al contrario piuttosto indisciplinato: responsabile di questo anche una errata distribuzione dei pesi, troppo concentrati sull'anteriore per una macchina di concezione tradizionale. Per prima cosa la batteria è stata piazzata nel baule, opportunamente riparata da una protezione stagna, ed anche altri accessori sono stati arretrati tra cui il cambio, che è «scivolato» indietro grazie ad una campana e ad un albero primario più lunghi di quelli di serie. Ci sono poi decine di soluzioni di ammortizzatori (Bilstein) da provare, e in questo campo la scelta definitiva è ancora lontana; nel frattempo però sono stati completamente rifatti gli attacchi delle barre stabilizzatrici (19 e 18 mm. il loro diametro, rispettivamente anteriore e posteriore): entrambe sono regolabili per poter aumentare o diminuire il rollio della vet-

Il posto guida dell'"astronave" è piuttosto convenzionale anche se completissimo: notare il volante di serie (davvero ottimo), la strumentazione rifatta e — a sinistra della batteria di relais — il manettino per la regolazione del ripartitore di frenata. A destra, il vano motore della versione «standard»: la batteria è ancora al suo posto (finirà invece nel baule), e la barra-duomi è diversa da quella definitiva, che sarà perfettamente rettilinea.



tura, e quella posteriore è montata molto in basso per permettere un agevole passaggio del tubo di scarico che sarà sdoppiato, con una uscita per lato, per eludere i severissimi rilevamenti fonometrici che vengono fatti in Svizzera, dove le Sierra Gr. A di Volta correranno di frequente nell'88.

Sempre per quanto riguarda la distribuzione dei pesi, un discorso a parte merita l'impianto di raffreddamento: i radiatori-olio del motore e del differenziale, a cui Volta ha aggiunto quello per il cambio, troveranno posto in una nicchia davanti alle ruote posteriori e saranno riparati da una protezione opportunamente sagomata; nel vano motore resteranno quindi solo l'intercooler (di serie) ed uno speciale scambiatore acqua-olio per il raffreddamento del motore, che consentirà di risparmiare circa due litri d'acqua sul totale dell'impianto.

Il motore, pur senza una preparazione spinta all'inverosimile, è senz'altro l'organo che dà meno preoccupazioni essendo potentissimo e robusto. Equilibratura delle parti rotanti, lavorazione dei condotti e pistoni speciali prodotti dalla stessa Cosworth c'erano già, Volta per adesso ha sostituito la guarnizio-

segue ►

A SPASSO CON BOSSINI

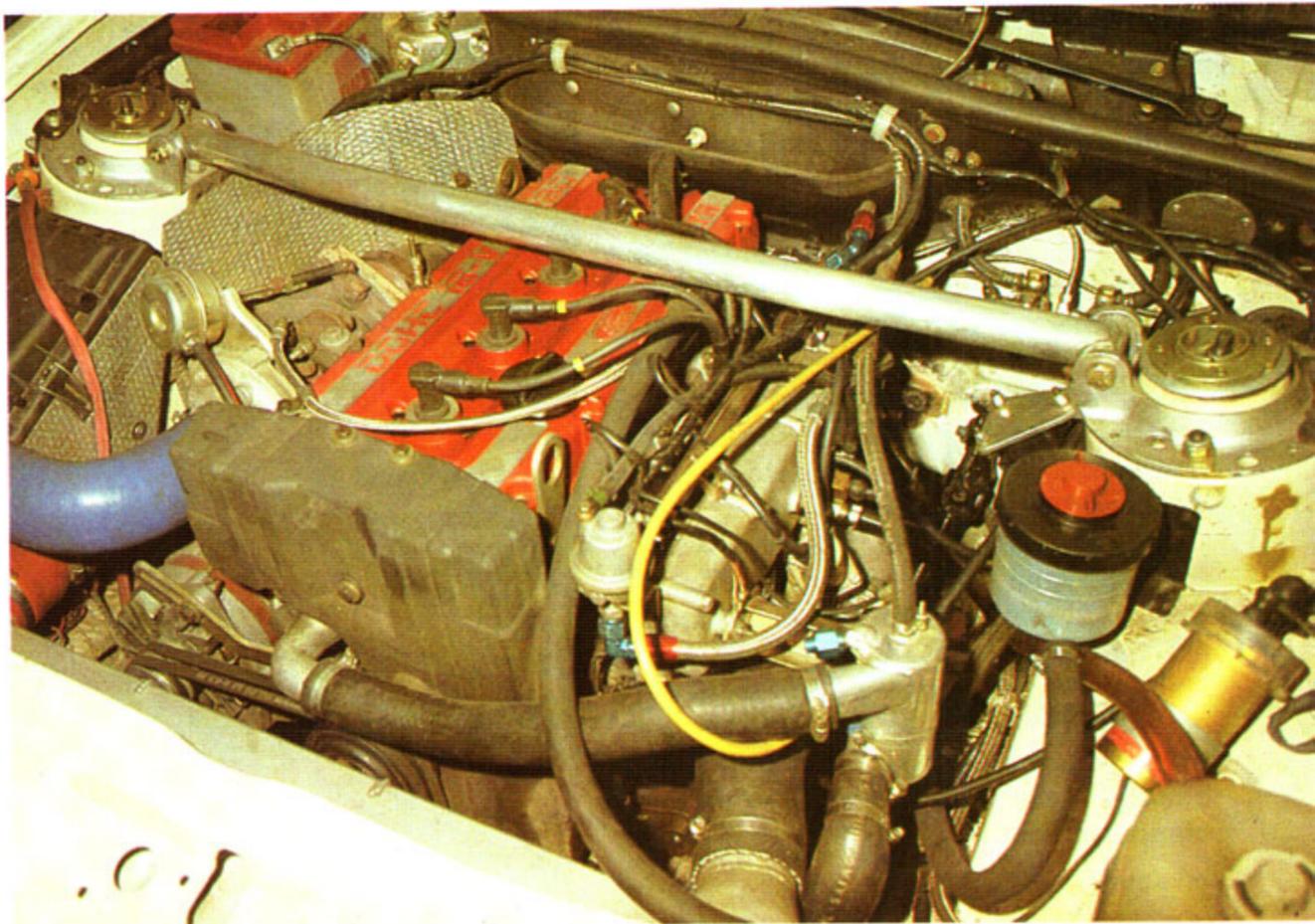
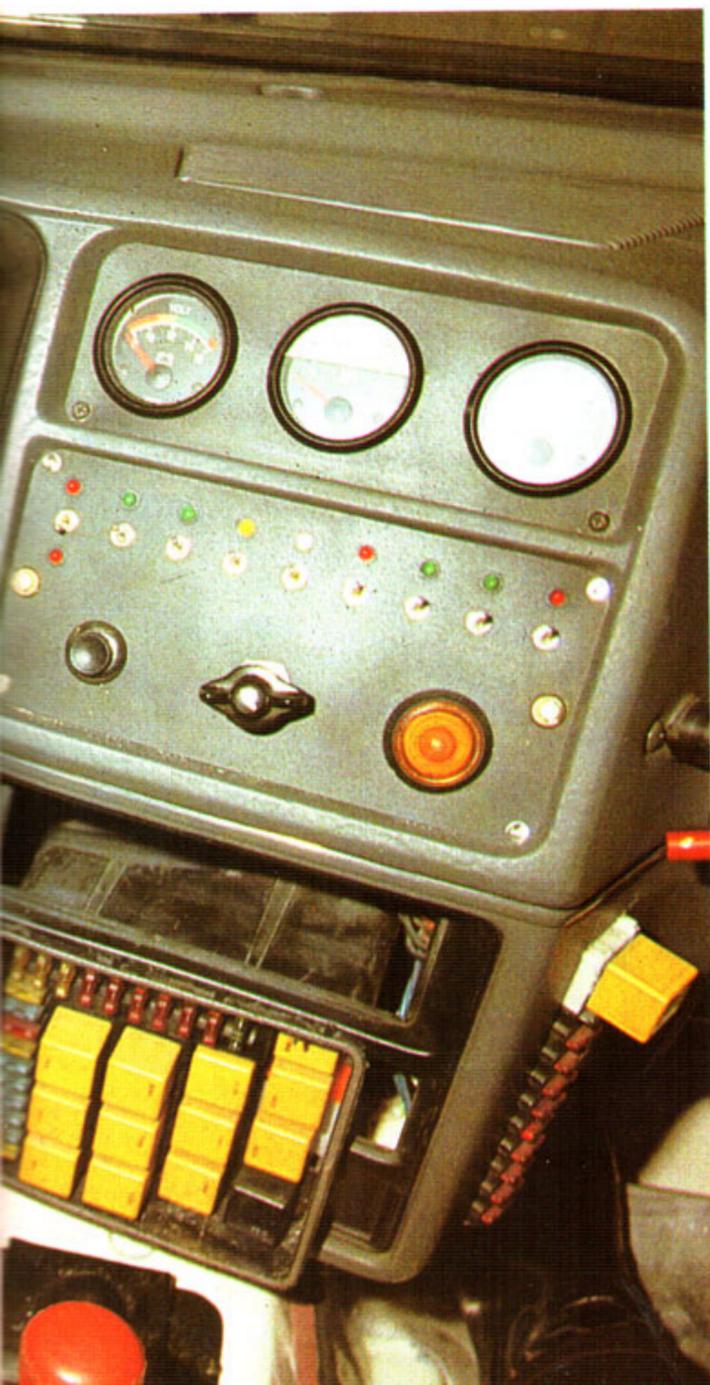
Nel corso della prova c'è stato uno di quegli intermezzi che vale la pena di raccontare, e che ha tirato un po' su i nostri morali avviliti dalla giornata terribile. Ad un certo punto Giacomo Bossini ha calzato scarpe e guanti da guida (evidentemente se li porta sempre dietro; non si sa mai!), si è sistemato al volante della «sua» Sierra ed ha chiesto chi di noi se la sentiva di fare un po' di «giretti» con lui: togliersi il giaccone, sedersi al suo fianco e legare le cinture è questione di un attimo, e ancora meno ci vuole per rendersi conto di aver commesso un gravissimo errore. Nelle sue mani la Sierra Gruppo A diventa un vero strumento di tortura per un malcapitato giornalista, che nelle prime centinaia di metri passa rapidamente dall'incredulità alla paura, e infine al terrore.

Trascorso questo bruttissimo primo momento, ci si abitua rapidamente a vivere in una nuova dimensione, ed è questo il momento di apprezzare la tecnica di Giacomo: i suoi movimenti sono precisissimi ma incredibilmente misurati, e soprattutto sembrano lentissimi. Lo spostamento della mano dal volante al cambio pare durare un'eternità, e invece la scalata è già stata fatta e la macchina parte prima col posteriore e poi sulle quattro ruote sotto la spinta della successiva accelerazione. Non c'è mai un gesto brusco o esagerato, perché ogni minima reazione della macchina è prevista e contrastata con largo anticipo, e grazie a questa sua flemma Giacomo infonde a chi gli sta a fianco una fiducia davvero totale. Il buon Pasotti ne sa senz'altro qualcosa...

Ci è stato assicurato che vista dal di fuori la scena non è altrettanto rassicurante, anzi pare che vedendo la Cosworth spazzolare per decine di metri sull'asfalto viscido ci sia da mettersi le mani nei capelli, ma vissuta «dall'interno» questa è una esperienza davvero unica! Giacomo ha un buon orecchio per la meccanica, ed è uno che pur andando forte odia trattarla male: per questo accompagna dolcemente le marce senza stratonare la leva anche nelle situazioni critiche, e per lo stesso motivo evita di forzare inutilmente il motore oltre i 5.000 giri: vi assicuriamo comunque che ce n'è già abbastanza!

Quando torniamo alla «base» (troppo presto!) tutti si aspettano capelli dritti, occhi sbarrati e scene di isterismo: niente di tutto questo, e soprattutto Piero Valentini rimane un po' incredulo quando gli diciamo che non scenderemo più dalla macchina...

Abbiamo anche provato a buttare lì una frase: «Quand'è che facciamo una gara insieme?» Chissà, magari un bel giorno Pasotti decide di darsi alla musica...



ne della testa con una speciale dotata di anelli parafiamma Cooper, e le valvole che sono state realizzate espressamente da Zanzi di Ivrea. Per la parte elettronica, è stato fatto qualche lavoro sulla centralina dell'iniezione Weber che per adesso rimane quella originale, ma quanto prima arriveranno quelle «giuste».

La trasmissione si avvale di un cambio Getrag, ovviamente ravvicinato, del tutto simile a quello montato sulla M3 Gr. A, che riceve il moto attraverso una frizione AP con disco sinterizzato da 248 millimetri di diametro; il differenziale (dotato come detto anch'esso di radiatore di raffreddamento) è del tipo Ferguson a dischi viscosi, ed è stato omologato principalmente per le Sierra che corrono in pista: la sua percentuale di bloccaggio non è facilmente determinabile, ma è prossima al 100%...

E veniamo ai freni, il cui impianto è stato completamente rifatto a partire dalla pompa (una doppia Girling) e dalle sue tubazioni, rivestite con maglia d'ac-

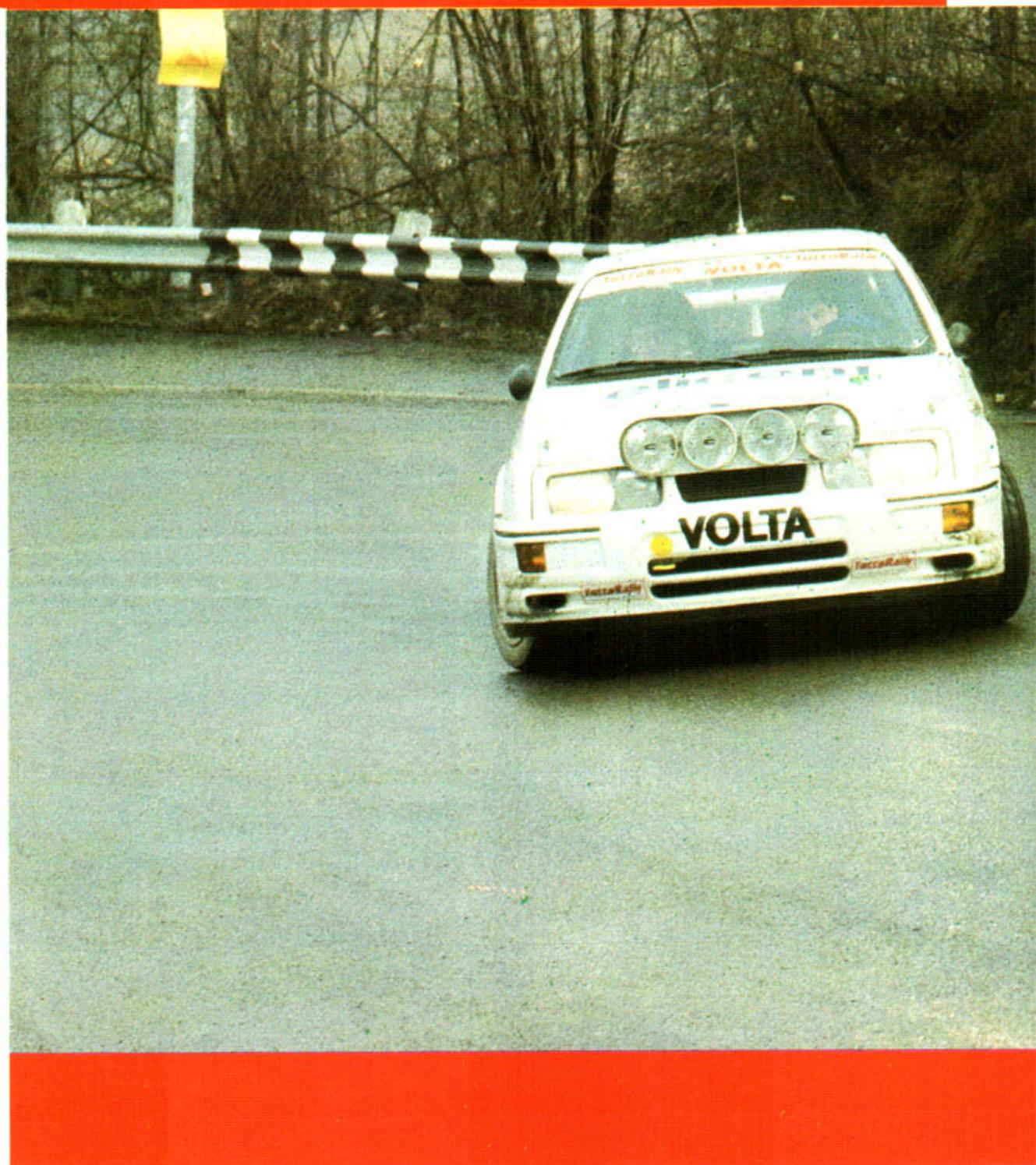
ciaio, per finire con i dischi che sono quattro autoventilati da 330 mm. gli anteriori e da 280 mm. i posteriori, stretti da bellissime pinze AP con cilindretti in titanio per questioni di leggerezza e di smaltimento del calore. Inutile dire che il servofreno è stato tolto, mentre rimane per adesso l'idroguida anche se sono previsti test per vedere se è il caso di abolire anche questo accessorio. Infine la scocca, che rispetto alla versione «ufficiale» è stata irrobustita ed alleggerita soprattutto nel vano motore dove si è anche cercato di fare un po' d'ordine nella marea di fili, tubi e tubetti presenti. Molto bella è la zona del bagagliaio dove ha trovato posto il serbatoio di sicurezza con il relativo bocchettone esterno, così come sono curatissimi il posto guida e quello per il navigatore: l'unico appunto (sollevato da Pasotti) riguarda la presenza di due cronometri assolutamente uguali a disposizione del navigatore, uno dei quali sarà sostituito con un più utile trip master.

Vista la notevole robustezza generale

della scocca, il roll bar attualmente montato non è dei più avanzati, e soprattutto è sprovvisto di ancoraggi sul tetto: secondo Volta questa è una grave carenza, e infatti è in fase di realizzazione presso la Sparco una gabbia con numerosi attacchi supplementari, che sarà comunque sempre in acciaio per intuibili ragioni di sicurezza. Sempre a questo proposito, un particolare curioso: l'impianto di estinzione, ovviamente in materiale extraleggero, è comandato elettricamente da una centralina posta tra i due sedili, in modo da avere una azione più rapida evitando contemporaneamente le scariche accidentali del prodotto estinguente.

Questa macchina, che come detto fungerà da cavia nei numerosi test in programma sarà completamente rifatta poco per volta sulla base delle indicazioni emerse, e nel corso della stagione diventerà il muletto di Bossini, che sarà anche chiamato ad un lungo lavoro di sviluppo: la base di partenza non potrebbe essere migliore, adesso la parola passa ai cronometri!

A giudicare da questa foto sembra una cosa da niente fare dei «numeri» con la Sierra Gruppo A, ma quando viene il momento di provarci in prima persona le cose si complicano e non di poco. Far andare d'accordo i suoi trecento cavalli e la sua trazione posteriore con l'asfalto bagnato si può quindi considerare una vera e propria tesi di laurea automobilistica!



AL VOLANTE

SHUTTLE CON LE SLICK

Non si può definire diversamente la guida della Cosworth Gruppo A, vettura veramente difficile non solo da sfruttare, ma anche da capire nel breve spazio di un test

Alzi la mano chi si è già seduto dentro una astronave. Nessuno, vero?

Bene, finora nemmeno a noi era successo, ma dopo aver percorso alcuni chilometri sulla Sierra Cosworth Gruppo A ci siamo potuti fare un'idea abbastanza precisa delle sensazioni provate da un esploratore spaziale mentre è sulla rampa di lancio: altro che film di fantascienza! Quello che succede guidandola è pura verità, così come è reale il paesaggio che ti circonda, e anche quell'incredibile colonna sonora di motore, turbina e trasmissione nasce dal cofano che è lì ad un metro, e non dai semplici altoparlanti di una buia sala ci-

nematografica. Ragazzi, non c'è paragone!!

Ma andiamo con ordine: grazie all'interessamento di Sandro Ghidini e Gianni Prandelli, responsabili della scuderia bresciana Mirabella, e di Giuseppe Volta, si è presentata l'occasione di tastare il polso a questa macchina, e non ce la siamo fatta scappare: la Sierra ex-Zambelli si trovava nell'officina di Volta per un veloce «lifting» in vista delle prime gare CIR, e dopo qualche insistenza da parte nostra il buon Giuseppe ha accettato di perdere preziose ore di lavoro per farcela provare.

Dopo una lunga serie di giornate stu-

pende all'appuntamento con la macchina e con il suo pilota Bossini, accompagnato dal navigatore Pasotti e da Piero Valentini della Mirabella si è presentato anche... l'inverno, sotto forma di nebbia e pioggia sottile ma insistente, destinata inevitabilmente ad aumentare: proprio le condizioni adatte per capire e valutare una trazione posteriore con una potenza «attorno» ai fatidici trecento cavalli...

Scaricata la macchina dal carrello, bellissima nella sua livrea completamente bianca, scaldiamo il motore e contemporaneamente sostituiamo le Pirelli slick con delle più adatte W6 da bagnato, che tuttavia non riescono a fuggire in noi una certa apprensione: un'idea del comportamento della Sierra ce l'eravamo già fatta provando la versione Gruppo N, ma il Gruppo A anche visivamente è tutta un'altra cosa!

Una volta a bordo, con le cinture allacciate e gli strumenti sotto controllo, ecco apparire immediatamente quella sensazione-astronave di cui parlavamo all'inizio, che diventa sempre più forte man mano che si cerca di prendere confidenza: tutto subito si è colpiti dall'incredibile rumore presente all'interno, spogliato della più piccola particella di materiale insonorizzante. Ogni minima vibrazione del motore viene fedelmente ripresa ed ingigantita dall'intera struttura, e la cupa tonalità di scarico è decisamente sovrastata dal trascinarsi del cambio che è senz'altro il particolare più rumoroso della vettura: la sua voce (non molto squillante per la verità!) invade l'abitacolo sempre e comunque, con tonalità diverse a seconda del rapporto inserito e dei giri del motore. In queste condizioni senza le cuffie interfoniche è impossibile scambiarsi delle impressioni viaggiando, anche perché dopo pochissimi metri, praticamente dopo la prima curva, ci si rende conto di avere tra le mani qualcosa di assolutamente diverso dal concetto tradizionale di «macchina di serie», anche se preparata in Gruppo A: guidare questa Sierra Cosworth richiede impegno ed attenzione costanti in particolare sul bagnato, dove una distrazione (non diciamo un errore) difficilmente viene perdonata.

Purtroppo senza conoscerla bene sbagliare diventa facilissimo, ragion per cui ci siamo auto-imposti di evitare con cura qualsiasi tipo di rischio, considerando oltretutto le accurate raccomandazioni telefoniche fatteci da Volta.

Com'era facilmente immaginabile il motore Cosworth, generosissimo già nella versione Gruppo N, in A diventa una vera e propria belva difficilissima da domare sul fondo viscido. C'è da dire che non appena l'ha presa in mano Bossini tutto è parso improvvisamente

segue ►

LE CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura esterna: 5° centigradi.

Tipo di fondo: Asfalto veloce con sede stradale larga, allunghi intervallati da curve ampie ma di raggio diverso; asfalto molto buono ma viscido per presenza di pioggia e foglie.

Regolazioni vettura: Serbatoio con circa venti litri di carburante, pastiglie Ferodo 346 sulle quattro ruote.

Pneumatici Pirelli W6 da 230/620-16 gonfiati a 1,8 atm. gli anteriori e 1,9 atm. i posteriori. Ammortizzatori telescopici a gas Bilstein.

LA PAGELLA

ASSETTO	:	Buono
FRENI	:	Ottimi
CAMBIO	:	Ottimo
MOTORE	:	Ottimo
PREZZO	:	—
ALLESTIMENTI	:	Buoni

più facile, nonostante lui con la Sierra cercasse di andare forte e non solo di stare in strada come noi! Ma di questo parliamo a parte.

Se la progressione negli allunghi è spaventosa ma entusiasmante, in uscita dalle curve essa è solo spaventosa: ad ogni accelerata si ha l'impressione che la strada ed i prati circostanti ruotino improvvisamente di novanta gradi, ma tutto torna normale non appena ci si rende conto che si sta andando... in testacoda!

L'«astronave» inghiotte i rettilinei della «Panoramica», che non ci è mai parsa così breve, e con un attimo di anticipo sulla prima staccata un po' secca ci ricordiamo del consiglio di scaldare per bene i freni prima di forzarli, e infatti pur pestando energicamente sul pedale otteniamo solo un rallentamento della macchina accompagnato da un fischio molto acuto, segno evidente che le temperature di esercizio sono ancora molto lontane. Bene o male si riesce a girare lo stesso, ma intanto sono già spuntati

i primi capelli bianchi; quello che preoccupa è la certezza che molti altri ne nasceranno molto presto...

Comunque non ci scoraggiamo, e dopo un po' ci si riesce quasi ad abituare a quel motore e a quel cambio che ti urlano nelle orecchie ogni volta che si sfiora l'acceleratore; la cosa più difficile da digerire è cambiare marcia con la macchina ancora di traverso, ma d'altronde non si può aspettare di avere tutte e quattro le ruote dritte, perché questo succede molto di rado. Lo stesso Bossini ha ammesso che la vettura era molto più nervosa rispetto alla prima volta che l'aveva guidata per via dell'indurimento della barra posteriore, che se migliora la stabilità sull'asciutto, complica di molto le cose quando l'asfalto è bagnato.

Superato l'impatto con l'esuberanza del suo quattro cilindri turbo, proviamo per quanto possibile a capire cosa vuol dire tirare con una macchina del genere, ed è in quel preciso momento che viene fuori il vero carattere della Sier-

ra, autentico purosangue che «sente» se chi la guida sa fare il suo mestiere. Bizzosa e imprevedibile se condotta al piccolo trotto, cambia completamente comportamento non appena si affrontano le curve con minore titubanza adattando il proprio stile alle sue caratteristiche. Tutto riacquista un senso, e anche il frastuono della meccanica prende un ritmo più cadenzato e regolare: almeno sul bagnato, la Cosworth si guida più con l'acceleratore che con lo sterzo... Non che sia facile, ma così facendo si acquista una grande sicurezza di guida: finalmente, l'astronave è partita! Malgrado il retrotreno non ne voglia sapere di stare al suo posto, riusciamo adesso a portare il contagiri attorno a quota cinquemila, regime al quale la prudenza consiglia di passare al rapporto superiore, o — ancora meglio —! a quello inferiore: l'accelerazione, nonostante l'evidente pattinamento delle ruote motrici è da mozzafiato, tanto che rimane difficile immaginare di cosa sia capace questa Sier-

Qui a fianco, cambio di gomme prima del test: Bossini osserva incuriosito... In basso e a destra due immagini della RS Cosworth sulla «Panoramica»: nella foto grande c'è anche un pallido sole che aumenta la felicità del nostro Fiore, «navigatore» una tantum del funambolico Giacomo.



ra su fondo asciutto.

Ma noi continuiamo ad essere sul bagnato, e dopo aver invertito la marcia affrontiamo un veloce tratto in discesa, con le distanze tra le curve falsate dallo spesso velo di nebbia: poco male, verrebbe da dire, tanto con questa macchina si è sempre in curva, (anche quando non ce ne sarebbe strettamente bisogno) perché l'autobloccante molto «stretto» fa sì che ogni minima variazione di aderenza crei vigorose scodate di potenza, e quando stiamo cominciando a prenderci davvero gusto, una vocina consiglia di non fidarsi troppo, e di provare piuttosto a vedere come funziona tutto il resto.

Del resto non possiamo che dire un gran bene, viste le condizioni in cui si è svolta la prova: una volta assimilato il carattere, la Sierra sfoggia una tenuta di strada notevole che solo l'enorme potenza del suo motore riesce a mettere talvolta in crisi, anche se con questo tipo di vettura non è il caso di cercare traiettorie precise al centimetro: co-

munque, rispetto alla versione Gruppo N abbiamo notato una manovrabilità di molto migliorata, l'impressione è di una macchina più «unita» e sensibile alle correzioni.

Anche l'impianto frenante, già fiore all'occhiello della Sierra stradale, è molto efficace, con quattro grossi dischi che una volta scaldati lavorano davvero benissimo, anche se ci siamo astenuti per ovvi motivi dal provare staccate al limite. Al termine di questo «volo» atterriamo nuovamente nel piazzale di partenza, e posteggiamo il missile vicino al suo carrello: Piero Valentini, uno dei responsabili per i rally della Mirabella, e gli uomini di Volta, che aspettavano il nostro ritorno con trepidazione, tirano un sospiro di sollievo: anche noi in fondo siamo sollevati dall'aver terminato il test, e anche un po' orgogliosi per essercela cavata piuttosto bene. Però, appena risaliti sull'auto «di tutti giorni», siamo presi dal rimpianto: non capita spesso di avere tra le mani una macchina simile.



FORD SIERRA RS COSWORTH GR. A VOLTA

Motore: Anteriore longitudinale verticale. 4 cilindri in linea di 1993,9 cc. (cilindrata corretta 3389 cc.). Rapporto di compressione 7:1.

Alesaggio × Corsa: 90,82 × 76,95 mm.

Potenza massima: 300 CV a 5.700 giri.

Coppia massima: Non dichiarata.

Distribuzione: Due alberi a cammes in testa azionati da cinghia dentata, quattro valvole per cilindro di diametro 35,2 (asp.) e 31,2 mm. (sc.). Alzata massima delle valvole mm. 11,5 (asp.) e 11,3 (sc.).

Alimentazione: Turbocompressore Garrett TO3B con scambiatore aria-aria, iniezione elettronica Weber E.F.I.

Trasmissione: Cambio meccanico Getrag a cinque rapporti sincronizzati a denti dritti: prima 2,337 (36/16); seconda 1,681 (34/21); terza 1,358 (34/26); quarta 1,150 (31/28); quinta 1,000 (diretta). Coppia finale ipoide con rapporto di 5,25 (8/42). Frizione monodisco a secco sinterizzata AP da 248 mm. con sei pale di attrito. Differenziale autobloccante Ferguson a dischi viscosi.

Sospensioni: Anteriori a schema McPherson con barra stabilizzatrice da 19 mm., posteriori a bracci indipendenti con barra da 18 mm. Ammortizzatori Bilstein.

Freni: Quattro dischi AP autoventilati da 330 mm. (ant.) e 280 mm. (post.) Pinze AP con cilindretti in titanio, doppia pinza Girling da 70/75 mm.

Cerchi: Tecnomagnesio in lega da 8,75 × 16"

Peso: Non dichiarato.

Costi: Non dichiarati.