

AUTO SPRI NT

ANNO XXIII

8-14 febbraio 1983

L. 1.000

N. 6

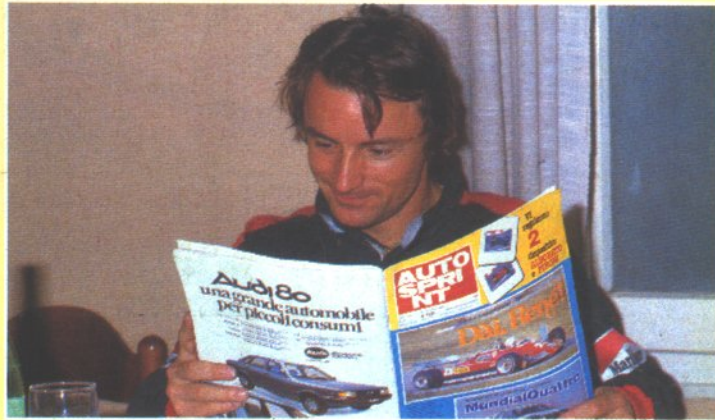


settimanale di automobilismo

esce il martedì

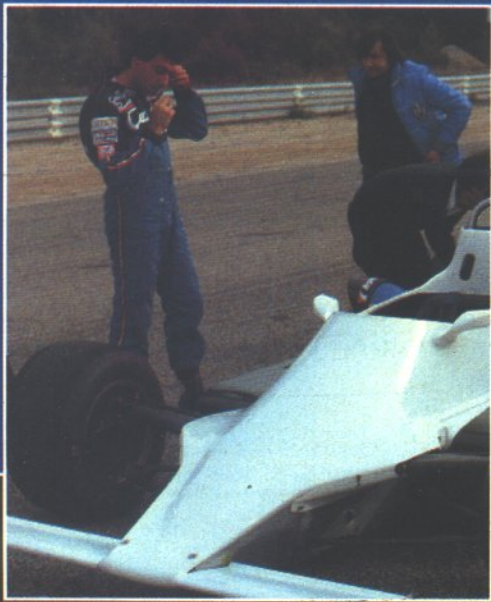
spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

RENÉ ARNOUX
da oggi scrive per AS

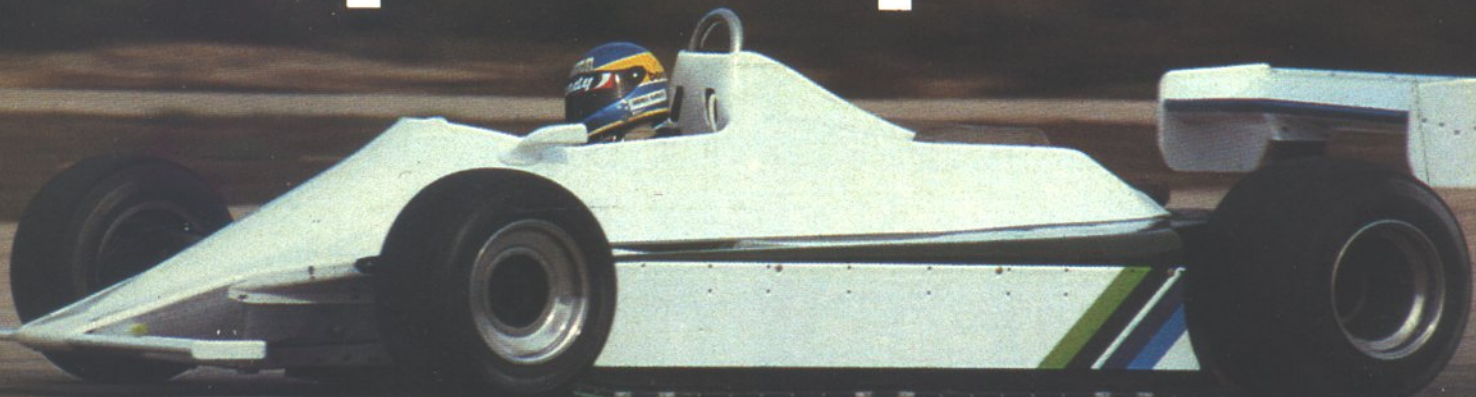


CORRADO FABI
debutto in F.1 con la Osella

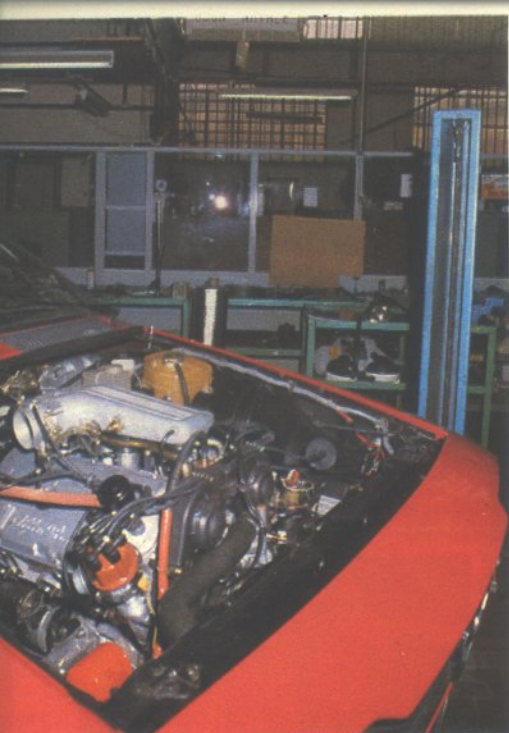
ALBORETO



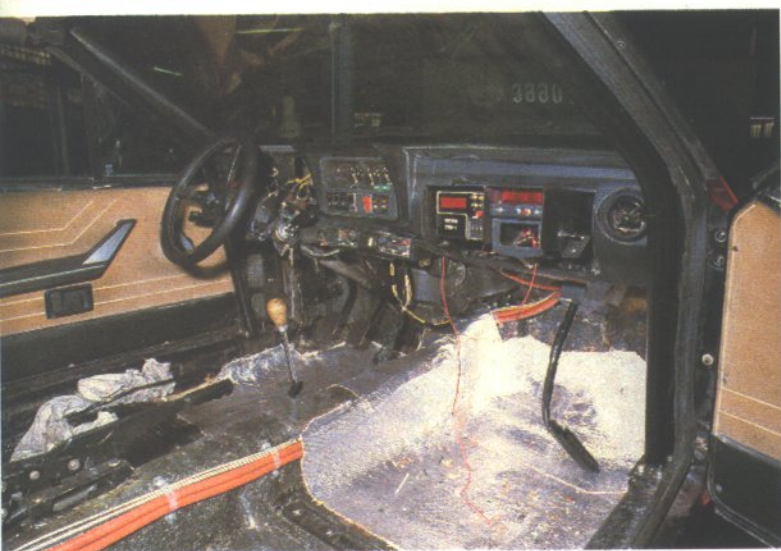
ha provato per noi



la Williams mondiale



Il motore dell'Alfa GTV6 preparato in versione gr. 2 con una potenza di 230 CV. Sotto, l'interno dopo la «cura» dell'alleggerimento. In basso, le gomme con i tasselli per i terreni accidentati. A destra, Munari con il dottor Felici, direttore dell'Autodelta. Nel fotocolor piccolo, i ricambi inviati in cassa a Nairobi per il «Drago». Nella pagina accanto da sinistra, un freno, il serbatoio maggiorato (inserito nel vano bagagli) con bocchettone rapido. Infine l'attacco rinforzato per il fissaggio del crick rapido



Sul n. 5 di AS vi abbiamo mostrato due immagini della GTV6 gr. 2 con la quale il pilota italiano affronta per la decima volta il rally africano. Adesso approfondiamo (anticipandovi una grossa novità) la conoscenza della vettura sulla quale Sandro sta effettuando le ricognizioni

VERSO IL SAFARI / Vi spieghiamo l'Alfetta GTV6 del «Drago»

Doppia iniezione per l'Alfa-Munari!

SPECIALE AUTOSPRINT

SETTIMO MILANESE - Sul numero scorso di Autosprint abbiamo pubblicato due immagini della Alfetta GTV 6 2500 gruppo 2 che consentirà a Sandro Munari di dare l'assalto per la decima volta al rally Safari: ma in quella occasione non ci siamo spinti oltre per questioni di spazio (il rally di Montecarlo appena concluso, e in che modo! ebbe il sopravvento).

Adesso ci occupiamo più da vicino di questa automobile che tanto lavoro ha dato, dà e darà ai tecnici e ai meccanici dell'Autodelta; una vettura sulla quale sono stati effettuati

al fine di prepararla a resistere alle sollecitazioni del percorso africano: alle incredibili e vastissime voragini, ai guadi, a tutti quegli ostacoli naturali e non che fanno del Safari una corsa unica al mondo.

Non è errato scrivere che l'Alfetta GTV-Safari è nata dalla collaborazione più che fattiva di Sandro Munari con tutto lo staff dell'Autodelta, in questo caso capeggiato da Alessandro Banderali (ovvero: bocca cucita) in quanto le operazioni alle quali è stata sottoposta la vettura sono state soprattutto indicate dal pilota e eseguite con scrupolosa diligenza dagli specialisti dell'Alfa.

Il grosso del lavoro ha riguardato gli ammortizzatori: ne è stato monta-

lunghi percorsi. Poi sono state applicate delle protezioni sotto il cambio e il motore; protezioni sia anteriori sia posteriori fatte con gabbie di tubi saldati davanti e dietro per proteggere l'automobile dagli «attacchi» degli animali. Anche i roll-bar sono stati notevolmente irrobustiti; inoltre è stata curata con attenzione la protezione dei particolari meccanici per salvaguardarne la funzionalità nel caso in cui la vettura dovesse superare dei pericolosi guadi.

L'interno dell'Alfetta è stato alleggerito, anche per compensare, in parte, l'eccesso di peso che ha comportato l'aggiunta del materiale per le protezioni.

La capienza del serbatoio della



LE GIOIE DEL «MONTE»/Con Loubet, Pagani e la Aitken

Alfa regina di gruppo

La Casa italiana ha ottenuto un lusinghiero successo al rally di Montecarlo, vincendo il gr. A, il gr. N e la coppa delle dame

MONTECARLO - Tutto quello che poteva raccogliere al rally di Montecarlo l'Alfa l'ha raccolto. Presente con numerose vetture gr. A e gr. N, la Casa di Arese ha ottenuto un risultato complessivamente eccezionale, riuscendo a piazzarne ben nove al traguardo e a imporsi in entrambe le graduatorie, oltre a vincere anche la coppa delle dame. In sede di commento, scrivemmo di un successo strepitoso del prodotto italiano all'estero, facendo riferimento all'uno-due Lancia, ma trascurammo — forse perché ancora sotto gli effetti «appannanti» del trionfo delle vetture torinesi —, di evidenziare l'exploit dell'Alfa, che ha vieppiù arricchito il bottino dell'Italia da rally nella gara d'apertura del campionato mondiale.

Protagonisti di questo super-Montecarlo per l'Alfa sono stati due equipaggi francesi e uno inglese, composti da Loubet-Alemanly e Pagani-Seclier, i quali hanno rispettivamente vinto il gr. A con un'Alfetta GTV e il gr. N con un'Alfasud TI, e da Louise Aitken-Ellen Morgan, prime fra le donne con una delle dieci Alfasud impegnate dal team Autogyl di Bob Neyret. Sempre con una di queste Alfasud, tra l'altro, le italiane Bignardi e Zumelli si sono prese la soddisfazione di portare i colori nazionali sotto lo striscione d'arrivo sul porto del Principato.

L'Alfa — ovunque ha quindi caratterizzato la 51. edizione del rally di Montecarlo e, se vogliamo, questo risultato positivo potrebbe di riflesso produrre effetti benefici sugli uomini dell'Autodelta più che mai impegnati — come leggete nel servizio sulla GTV 6 di Munari-Street — a far sì che l'avventurosa trasferta in Kenya non si traduca in un evitabile fiasco, bensì in una conferma del potenziale rallistico della Casa italiana.

Salino si appella

Il pilota francese Jacques Salino, estromesso dalla classifica del «Montecarlo» perché in verifica la sua BMW è risultata irregolare (modifica nella regolazione della convergenza delle ruote posteriori) ha fatto appello alla decisione dei commissari. Salino, piazzatosi 27., aveva vinto il gr. N.



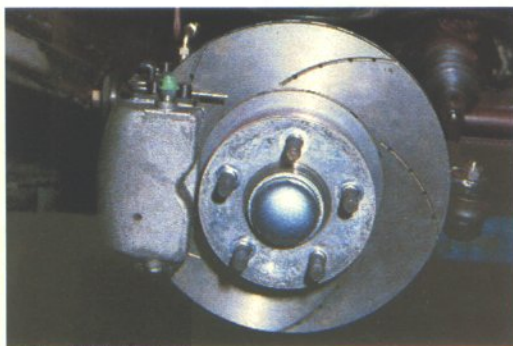
Foto COCKPIT

Sopra, l'Alfetta GTV di Loubet-Alemanly, che ha vinto il gr. A.

Un'Alfasud ha portato al traguardo l'unico equipaggio italiano che ha concluso la gara, quello composto da Isabella Bignardi e Luisa Zumelli, sessantesime, sotto



PHOTO 4



stata notevolmente maggiorata e al serbatoio è stato applicato un bocchettone rapido.

Il motore non è stato granché ritoccato, proprio per mantenerlo conforme al regolamento del gr.2, ma siamo venuti a conoscenza del fatto che sulla macchina da gara ospiterà una doppia iniezione (questa è la novità più importante della versione «africana»): la potenza sviluppata dal propulsore Alfa dovrebbe superare i 230 CV.

Un particolare interessante riguarda, poi, i tubi dei freni (monopinza) che sono stati montati tutti internamente.

Per quanto riguarda altri accorgimenti (numerossissimi) il discorso è rimandato all'indomani del ritorno

di Munari dal Kenya, cioè tra poco più di una settimana, poiché i responsabili dell'Autodelta intendono mantenere un certo riserbo, ripromettendosi di «svelare» anche questi segreti una volta ultimata la preparazione della macchina.

L'Alfetta con la quale Sandro Munari e Ian Street dall'inizio del mese di febbraio stanno effettuando le ricognizioni del percorso può essere considerata una vettura-laboratorio approntata per fornire determinate risposte, non solo tecniche, che si riveleranno poi utili in corsa.

I pneumatici utilizzati per il Safari saranno forniti dalla Pirelli: inizialmente si era parlato della Michelin, ma per l'equipaggio è stato deci-

nato da una abile manovra dei responsabili della impresa, finalizzata a spingere la Casa italiana a intervenire in sostituzione dell'«odiata» concorrenza. Il colpo è riuscito. Per il viaggio di ricognizione, Munari si è portato dietro 24 pneumatici M+S tipo fango, in set di tre misure e due differenti mescole: l'intendimento del pilota, che vanta una esperienza decennale in questa gara, è quello di utilizzare una soluzione unica (!) di pneumatici per tutta la corsa perché ritiene che questa sia la formula più giusta per affrontare il Safari. Nel complesso, dovrebbe disporre di un centinaio di coperture.

Lo stesso Munari si metterà in contatto direttamente dal Kenya con

i responsabili della Pirelli per indicare quale scelta avrà compiuto.

Nonostante il programma-Safari sia iniziato in ritardo, perché l'accordo è stato stretto all'inizio di gennaio, tutto sembra che proceda nel rispetto dei tempi, pertanto Munari dovrebbe essere sollevato da quelle incombenze di carattere organizzativo che pregiudicarono la sua precedente trasferta in Kenya: la copertura economica è già stata assicurata (anche grazie all'intervento del Casinò di Sanremo) perciò il «Drago» può e deve solo occuparsi della corsa puntando a quel successo che da sempre gli è stato negato: le utopie nello sport, prima o poi sono destinate a crollare.