

LE "ALFA 75"
DA CORSA

L' "EVOLUZIONE"



Abbiamo provato, con l'ausilio della nostra strumentazione, la «75 1.8 i Turbo» nei due allestimenti «evoluzione 1» e «2» che hanno corso con alterne vicende il Campionato Mondiale Turismo 1987 nella II^a divisione del «Gruppo A». Nelle pagine seguenti i risultati, le rilevazioni e le impressioni sul comportamento della «evoluzione 1» guidata sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino (Varese).

La «75» della nostra prova è l'«evoluzione 1» preparata dalla Scuderia Mirabella di Brescia che ha corso il Campionato Mondiale 1987.

Questa vettura differisce sostanzialmente da quelle ufficiali più recenti, note come «evoluzione 2», sia per quanto riguarda la parte telaistica sia per il motore. In particolare l'«evoluzione 1» è sempre stata afflitta da

SPINTA

PROVE SPECIALI



La «75 evoluzione 1» durante la prova sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino. In alto la «evoluzione 2» «strumentata» per la rilevazione delle principali prestazioni.

problemi di torsione del telaio, da difficoltà di regolazione delle sospensioni nonché da un motore potente ma brutale come erogazione della coppia. Tali caratteristiche non sono ovviamente piaciute molto ai piloti che l'hanno subito definita come vettura «difficile e imprevedibile». Visti i difetti di gioventù delle vetture, i tecnici Alfa si sono messi subito al lavoro per

cercare di migliorarne soprattutto il comportamento, dato che i valori di coppia e potenza erano già soddisfacenti. Ha visto così la luce l'«evoluzione 2» sulla quale troviamo un nuovo roll bar con funzione portante in grado di migliorare le qualità di rigidità della carrozzeria; una sospensione anteriore completamente nuova con molle elicoidali al posto delle barre di

torsione e un ponte posteriore De Dion regolabile. Infine freni completamente nuovi e un motore con 10 CV in più ma soprattutto con una curva di coppia assai più favorevole ottenuta, tra l'altro, con una pressione, di sovralimentazione minore (1.3 bar invece di 1.5 bar), lavorando sull'impianto di alimentazione e con nuovi profili degli alberi a camme.

"EVOLUZIONE 1" e "2": PRESTAZIONI A CONFRONTO



VELOCITÀ MASSIMA

- Evol. 1: 242,353 (6116 g/m) km/h in V
- Evol. 2: 242,196 (6514 g/m) km/h in V

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	«1»	«2»
60	13,5	13,5
80	23,9	23,9
100	37,4	37,5
120	53,8	53,9
140	73,3	73,4
160	95,7	95,9
180	121,1	121,4
200	149,6	149,9

RESISTENZA AVANZAMENTO

- Potenza assorbita a 100 km/h:
- 1: 17,9 kW (24,4 CV) •2: 19,1 kW (26,0 CV)

VELOCITÀ NELLE VARIE MARCE (a 6000 giri/min)

Evol. 1 (km/h)	Evol. 2 (km/h)
I) = 106,7	I) = 85,6
II) = 138,9	II) = 124,6
III) = 172,4	III) = 161,2
IV) = 205,6	IV) = 198,4
V) = 237,8	V) = 223,1

ACCELERAZIONE E RIPRESA

1 CHILOMETRO con partenza da fermo:

- Evol. 1: 25,6 sec.
- Evol. 2: 23,7 sec.
- Evol. 1: velocità d'uscita 216,1 km/h
- Evol. 2: velocità d'uscita 225,3 km/h

400 METRI con partenza da fermo:

- Evol. 1: 14,7 sec.; vel. d'uscita: 170,5 km/h
- Evol. 2: 13,2 sec.; vel. d'uscita: 179,8 km/h

RIPIRESA

sul chilometro da 110 km/h nel rapporto sup.

- Evol. 1: 22,0 sec.
- Evol. 2: 19,5 sec.
- Evol. 1: velocità d'uscita: 217,5 km/h
- Evol. 2: velocità d'uscita: 229,0 km/h

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in sec.	
	«1»	«2»
0 - 60	4,6	3,1
0 - 80	5,6	3,9
0 - 100	7,1	5,2
0 - 120	8,5	6,8
0 - 140	10,8	8,4
0 - 160	12,9	10,7
0 - 180	16,2	13,3
0 - 200	20,1	16,9

RIPIRESA nel rapp. sup.

Velocità in km/h	Tempo in sec.	
	«1»	«2»
110-120	3,8	1,1
110-140	7,2	3,2
110-160	10,4	5,4
110-180	13,5	7,8
110-200	17,2	11,0

CONDIZIONI DELLA PROVA

(tra parentesi i dati che si riferiscono alla «2»)
 Massa della vettura in ordine di marcia:
 1145 kg. (1090 kg).
 Temperatura 5°C (15°C).
 Pressione atmosferica
 1016 millibar (1002 millibar).
 Umidità relativa 83% (87%) - Vento assente.

La tecnica

La base di partenza di questa interessante berlina da corsa «gruppo A» è la «75 1.8i Turbo» con particolare allestimento, denominato «evoluzione». La scocca alleggerita è stata irrobustita nei punti del telaio più sollecitati con particolare cura agli attacchi delle sospensioni, a quelli della scatola dello sterzo e ai supporti motore. Sulla «evoluzione 1» le sospensioni ripetono fedelmente gli schemi di serie, per cui troviamo all'avantreno le classiche barre di torsione e al retrotreno il ponte De Dion a geometria fissa (molle elicoidali all'avantreno e De Dion regolabile sulla «evoluzione 2»). Di particolare adozione di barre di diametro maggiore, ammortizzatori con una taratura molto più rigida e l'utilizzazione di grandi pneumatici da corsa su cerchi da 16 pollici. Completamente nuovo l'impianto frenante con quattro dischi (i posteriori sulle ruote) di grosso diametro autoventilanti. Cambio a cinque marce con rapporti ravvicinati a innesti frontali e differenziale autobloccante tarato al 75%. Le modifiche al motore riguardano l'impianto di alimentazione (aspirazione e sovralimentazione), i pistoni, gli alberi a camme e l'impianto di scarico. La potenza è di 270 CV a 5700 giri/min per l'«evoluzione 1» e di 280 a 5500 per l'«evoluzione 2».

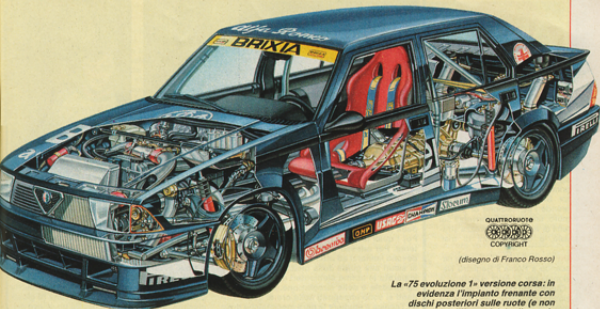
«1» e «2»: il perché delle differenze

Le cifre a lato riportano le prestazioni ottenute dalla «75 evoluzione 1» ed «evoluzione 2», quest'ultima ufficiale Alfa Romeo, preparate secondo il regolamento del «gruppo A». I risultati non sono immediatamente confrontabili fra loro in quanto le due vetture sono dotate di rapporti di trasmissione diversi, notevolmente più lunghi sulla «evoluzione 1». In realtà le prestazioni di entrambe, almeno per quanto riguarda i valori assoluti, si somigliano assai di più di quanto i numeri possano far pensare.

In particolare l'«evoluzione 1» è risultata particolarmente penalizzata nelle accelerazioni da fermo a causa della prima marcia molto lunga che non ha reso possibili partenze veloci.

Anche nelle riprese da 110 km/h va tenuto conto dei diversi rapporti della V marcia. Le velocità massime raggiunte sono state in entrambi i casi limitate dal rapporto finale di riduzione. In teoria, con rapporti di trasmissione più lunghi si possono ipotizzare velocità dell'ordine dei 260-265 km/h per le due versioni.

La frenata si rivela buona ed equilibrata con decelerazioni medie superiori ai 10 m/s², cioè più di 1g, valori comunque nella norma quando si tratta di vetture da corsa. Ricordiamo che la vettura è dotata di un ripartitore di frenata azionabile dall'abitacolo. L'elevata potenza necessaria per avanzare a 100 km all'ora è da addebitarsi in buona parte ai grandi pneumatici da corsa e all'aumento della superficie frontale.



(disegno di Franco Rosso)

La «75 evoluzione 1» versione corsa: in evidenza l'impianto frenante con dischi posteriori sulle ruote (e non più ai lati del differenziale) e il grande intercooler aria/aria per il raffreddamento dell'aria compressa.

VA GUIDATA D'ANTICIPO

La «75 evoluzione 1» sfodera grinta a non finire anche se la vistosa elaborazione della carrozzeria non può essere certamente definita elegante. Una volta preso posto sul profilato sedile da corsa ed effettuate tutte le regolazioni del caso, operazione piuttosto lunga e laboriosa, i comandi principali risultano ben disposti. La posizione di guida è piuttosto raccolta e razionale. La strumentazione situata davanti al pilota comprende il contagiri, il manometro per la pressione di sovralimentazione, il termometro dell'acqua, quello dell'olio che grazie a un commutatore può dare le indicazioni relative al motore o al cambio, e un manometro anch'esso commutabile per la pressione dell'olio o della benzina. Il motore si avvia facilmente, ma deve essere accuratamente scaldato prima di poter essere utilizzato.

Partire non è cosa facile; la frizione, piuttosto pesante se paragonata a quella delle vetture di serie, con la sua corsa millimetrica complica ulteriormente la partenza data la «prima» da quasi 110 km/h. È comunque inutile cercare «exploit» sotto i 4000 giri: in queste condizioni il motore, fatto solo per essere sfruttato ai regimi più eleva-

ti, sale di giri con regolarità e senza borbottii. Il cambio a innesti frontali esige manovre rapide e secche, pena sonore «grattate», e male si adatta alle andature turistiche. Il vero mondo di questa «75» è quello dai quattromila in su. Da tale regime infatti la potenza sale di colpo e supera rapidamente i 200 CV: 252 per l'esattezza al regime di coppia massima (4500 giri/min), 270 al regime di potenza massima (5700 giri/min.). Effettivamente questa brutalità di erogazione della potenza le prime volte impressiona davvero. Ma non vi sono vie di mezzo: o tutto o niente.

Nonostante i rapporti lunghi e il peso non proprio contenuto, in queste condizioni la vettura accelera violentemente, mentre i cambi marcia si susseguono in rapida successione. Sono sufficienti 3 secondi per accelerare da 80 a 120 km/h, ancora 11"5 e si è già a 200 km/h. La guida di una vettura del genere è ovviamente molto particolare; il ritardo di risposta del turbo, piuttosto rilevante, e le modalità di erogazione della potenza, impongono una guida «di anticipo» molto precisa. Molte volte è necessario incominciare a riaccelerare quando si è ancora nella fase d'impostazione della curva, cercando di prevedere il punto in cui si riscatterà la «furia» del turbo. Sbagliare vuol dire perdere secondi preziosi

oppure ritrovarsi con duecentocinquanta cavalli nel momento sbagliato.

L'assetto esasperato di questa vettura non consente distrazioni neanche in rettilineo. Come tante altre vetture da corsa è estremamente sensibile alle disuguaglianze del fondo stradale e di conseguenza tende a deviare dalla traiettoria voluta.

In curva i suoi limiti sono davvero elevati: trovato l'appoggio sulle ruote esterne è in grado di sopportare accelerazioni laterali di notevole entità mentre il treno posteriore, su terreno asciutto, è in grado di scaricare abbastanza facilmente la notevole potenza disponibile.

Durante l'impostazione di curve medio-lente è avvertibile un sottosterzo abbastanza pronunciato; altrimenti il comportamento è essenzialmente neutro. Particolare attenzione va posta però quando ci si avvicina o si oltrepassa il limite di aderenza; in queste condizioni la vettura reagisce con variazioni di assetto assai rapide, quasi violente tanto che non sempre risulta possibile controllarla e riprenderla in tempo. Lo sterzo è caratterizzato da buona precisione e prontezza, anche se si sente la necessità di un comando ancor più diretto.

I freni, potenti e ben modulabili, consentono decelerazioni superiori a 1 g, il che vuol dire rallentare da 200 a 100 km/h in 2 secondi e 7 decimi. M.P.O.