

# Con questa Lotus starò davanti alle Ferrari

**Il motore Renault è una bomba, il telaio eccezionale e siamo già più veloci di Prost. Però sono preoccupato per la sicurezza: senza minigonne si rischia troppo**

**LE CAMP** - Sono arrabbiato. Sentitemi se intiro così questo mio colloquio con voi lettori di Autosport, ma è la verità.

Mi chiedono: ma come, dopo aver battuto di 35 centesimi alla prima uscita al Ricard il tempo di Prost con la Renault sei arrabbiato? Sì, ma non per questo. Il buon tempo ottenuto ha reso felici me e il team (che è ancora choccato dalla morte di Chapman), ma è la sicurezza che mi fa paura!

Ma spiego subito: con un motore turbo si entra a Signes quasi in pieno, come quando si avevano le minigonne. Allora si era incollati al terreno, oggi invece la stabilità è precaria, data solo da quattro stelli che sono gli ammortizzatori e da quattro gettoni. È pericolosissimo!

Dopo questo primo assaggio con il motore Renault, mi sono reso conto definitivamente di quanto saranno pericolose le macchine il prossimo anno. A Signes sono 25/30 kmh più veloci di un Concorth, e sono quasi in pieno come lo scorso anno con il motore aspirato. Solamente che sono più veloci con il turbo di 30 kmh! È qualcosa di spaventosamente pericoloso, il bilanciamento è tenuto solamente dalle gomme e dagli alettoni anteriori e posteriori, mentre prima era distribuito per

tutta la macchina. Adesso staremo a vedere chi avrà ragione: quelli che dicevano che le macchine con le minigonne erano troppo pericolose, o i piloti che lo pensano come me. Spero solo che non sia troppo «caro» dimostrare chi ha ragione, lo farei provare la mia macchina a chi, da dietro una scrivania, ha fatto le regole: si accorgerebbero di cosa vuol dire!

Sono sempre stato favorevole alle minigonne. Pensavo fosse pericoloso senza, ma non sino a questo punto. Credo un po' meno perché mi dicevo la velocità è inferiore. In effetti siamo riusciti a ottenere il contrario, le macchine stanno come sul ghiaccio, quattro punte che sono le gomme. Sul circuito corto ho fatto i 276 kmh, ditemi voi quando gireremo sul lungo quello che potrà succedere. Sono 9 kmh più veloce della Renault ufficiale, vorrei metterlo in chiaro, altrimenti non farei questo lavoro. Ma ora corriamo un rischio in più che prima non c'era. Che bisogno avevano i solisti dietro le scrivanie di farci correre questo rischio supplementare? A loro non importa nulla, loro a Signes non ci arrivano a 300 e passa kmh, loro sono nei box a poveraggiarsi mentre noi rischiamo la vita per le loro decisioni.

Ma adesso basta con questo sfogo che forse vi annoia.



Parliamo della mia Lotus 93 turbo, l'ultima creazione di Chapman. Il motore è una bomba, lo abbiamo provato poco ma sento che è un propulsore con tanta potenza come non avevo mai guidato. Ora capisco perché lo scorso anno chi aveva i motori turbo mi passava in rettilineo e io sembravo fermo: 140 CV in più si fanno sentire, eccome.

La cosa che però Chapman ha subito indovinato è il telaio. Un telaio eccezionale, rigido, facile da guidare anche dopo appena un giorno e mezzo di prove non si ha dato nessun problema dimostrandosi già a punto al 90%. Siamo ancora sotto choc dopo la morte di Chapman, pensavo, adesso che cosa succederà? Oggi, dopo aver fatto un tempo migliore della Renault ufficiale di Prost ed avendo il tempo migliore tempo assoluto di queste prove fatte durante l'inverno, siamo tutti più fiduciosi. «Il vecchio» ci ha lasciato (tanto per cambiarsi una grande, grandissima macchina. Me lo aveva promesso firmando il contratto con Larrousse, e lui ha sempre mantenuto le promesse.

Probabilmente per noi sarà determinante il prossimo anno, il 1984. Allora non ci sarà più Colat con il suo gatto e con i suoi suggerimenti, e se non troviamo un altro, non dico alla sua altezza perché è impossibile, ma

Unfinished Symphony



per fare il suo lavoro al meglio, potremmo avere più problemi. Nessuno di è ancora reso conto bene che lui non c'è. Almeno in parte c'è chi rifiuta l'idea, possiamo ancora che sia il nel suo ufficio, anche perché è chiuso e molti si aspettano che prima o poi quella porta si apra e lui venga a darsi la soluzione di qualche problema che abbiamo da risolvere. La perdita la cominceremo a sentire a metà stagione, quando ci saranno le prime difficoltà sulla messa a punto. In fondo questa 93 T era l'ultima sua creatura, l'aveva già sviluppata un po' e aveva già dato in linea di massima le idee generali per quanto riguarda lo sviluppo. Più in là, non lo so, ci sarà da vedere, dovremo valutare tutto.

Per quanto riguarda le prestazioni della macchina sono soddisfatto, anche se l'A11a Romeo ha fatto dei «tempi». Bisogna vedere però come li ha fatti e in che condizioni. La nostra macchina è la prima volta che la proviamo, veramente la prima. Il primo giorno abbiamo guardato se tutto girava come doveva, che le sospensioni e le ruote fossero ben attaccate. Con le gomme da qualifica e la pressione del turbo più bassa di quello che aveva consigliato la Renault, ho fatto 1'05'12. Con il secondo set di gomme della Pirelli avrei potuto fare meglio e avvicinare il tempo della Ferrari di Arnoux, ci ha tradito la pompa della benzina. Con la pressione a 30,05 sono rimasti concetti anche quelli della Renault, perché dà fiducia anche a loro sull'avvenire del bionico.

Tenuta della macchina e prestazioni in generale sono soddisfatti, la 93 T è competitiva, abbiamo parecchi sovradimensionati tipo i freni grandi che pesano 6 kg più di quelli abituali che usavamo. Abbiamo fatto tutto in modo che la macchina resti, adesso faremo i lavori di «dinamometro», e prima del Brasile proveremo la macchina alleggerita in un circuito in Inghilterra. Un'ultima parola per le gomme Pirelli. L'ingegnere Mezzanotte è stato fantastico, ci ha dato in poco tempo uno sviluppo di gomme incredibile che io non credevo possibile. Abbiamo gomme da tempo eccezionali, mentre pur avendo già delle buonissime gomme di gara, vorrei assieme alla Pirelli migliorarle un po' e l'ingegnere Mezzanotte mi ha detto che è una cosa possibilissima, senza nessun problema.

Non ho avuto problemi ad adattarmi al motore turbo. Questo della Renault non ha «buchi», come si suol dire, in fondo, riprende come un aspiratore, con il vantaggio che quando si arriva a 8500 giri e il turbo entra in coppia si fa un balzo in avanti incredibile. È tanta la coppia che non serve neppure cambiare. Le curve dove mettevole la seconda e poi la terza con il Cosworth, ora le faccio tutte in terza. C'è tanta potenza a disposizione che il sembra avere l'overdrive. Non ho dovuto cambiare il mio stile di guida passando dall'aspirato al turbo, è più difficile guidare nel traffico, ma è più divertente guidare nel resto della Lotus turbo. Manca un po' di freno motore, ma non mi disturba. Guido come con il Cosworth, la nostra macchina ha meno beccheggio mentre con il Cosworth avevi il freno motore e quindi c'era il beccheggio che disturbava. Con il turbo tutto è più facile e va meglio.

Viste le premesse, non voglio promettere di vincere il titolo mondiale nel 1983, ma spero di potermi qualificare sempre bene, e ho fiducia che si potrà stare davanti alla Ferrari.



A sin. De Angelis sulla 93 circondato da Mansell, della vedova e dal figlio di Chapman. Sopra, il marchio con le iniziali di Colin

Left, De Angelis in the 93 surrounded by Mansell, Chapman's widow and son. Above, the emblem with Colin's initials

Foto: G. CERVINI



LOTUS 93/La presentazione a Londra

## L'ultima di Chapman

Warr ha confermato che all'inizio solo Elio avrà il turbo. C'erano anche la vedova e i figli di Colin

DALL'INVIATO

LONDRA. Quando lo scenario si è aperto ed è apparsa la nera e lucente Lotus 93T, con dietro i sorridetti De Angelis e Mansell, ci pensavo di tutti è corso ai lati, a Colin Chapman che con questo lavoro terminava il suo gesto creativo. Presenti anche la moglie Hedy e il figlio, una serena e affettuosa appollata ha salutato la Lotus 93T che per la prima volta monta un motore turbo (quello della Renault). Frank Bragg, ex nota possessorista della TV britannica, ha fatto gli onori di casa. Attorno ad un tavolo, oltre al presentatore TV c'erano i due piloti De Angelis e Mansell, Peter Warr manager della Lotus, Gerard Larousse direttore generale della Renault, per la Pirelli i signori Sarno e Motta, Martin responsabile dei motori Renault, John Glover della Champion, il sig. A. N. Oker per la ELF, John Bagnasco per la Valvoline e in rappresentanza del marchio spanish JPS il sig. Peter Dyke. In fila si ha fatto vedere i vari momenti della costruzione della Lotus 93T, una serie di scene fra Colin Chapman e Gerard Larousse quando sigillano il contratto, poi i vari momenti della nascita della 93T fino ai primi giri compiuti da De Angelis, per esigenze fotografiche, sulla pista privata della Lotus a Norwick. Sullo schermo è poi apparsa in primo piano il loggione con la nuova Lotus sarà per sempre sui circuiti: sono le lettere A.C.R.C., che stanno per Antony Colin Bruce Chapman, il nome del suo creatore.

Una «schiaffierata» antichiede dei presenti con il «TV man», poi la nera Lotus è stata benedetta dalla TV e dai fotografi. Ad un certo punto anche madame Hedy, la vedova di Colin, è salita sul palco e ha posato con De Angelis nell'abbraccio della macchina e con Mansell in piedi vicino a loro, poi anche i figli di Chapman, non ancora né vedove, sono stati fotografati insieme all'ultima creatura del loro geniale papà. Colin Chapman, Jane e Sarah hanno poi brindato con lo champagne assieme a tutto il team.

A Larousse e Peter Warr abbiamo chiesto quanto paga la Lotus per avere i motori turbo Renault. Entrambi ci hanno detto: «La Lotus paga una cifra X, che non desideriamo divulgare, per la revisione e gli aggiornamenti dei motori, ma questi ultimi rimangono sempre di proprietà Renault».

In alto il brindisi eseguito per la Lotus 93 con Mansell, De Angelis, Peter Warr, Gerard Larousse e il presentatore della TV inglese. Qui a destra il motore Renault turbo montato sulle Lotus

Top, the auspicious toast for the Lotus 93 with Mansell, De Angelis, Peter Warr, Gerard Larousse and the British TV announcer. Right, the Renault Turbo fitted into the Lotus

Abbiamo quindi chiesto a Warr: come le sembra questo accordo con la casa francese?

«È un accordo molto positivo per noi e per la casa francese, cerchiamo di fare il nostro meglio per onorare la memoria di Chapman».

Difficoltà dopo la dipartita di Colin?

«Certamente, mancano le sue idee che ci facevano da sprone. Anzios oggi facciamo fatica ad abituarci che dietro la porta del suo ufficio sempre chiusa lui non ci sia più».

«Che differenza ci sono fra questa Lotus e la 91 con cui avete corso lo scorso anno?»

«Un serbatoio della benzina più grande, sospensioni posteriori diverse, mentre nell'anno scorso erano le scandole. Tutti i componenti del motore li abbiamo installati dietro seggiemotori della Renault che ha già sette anni di esperienza su questo motore in F1».

«Non dice però che in realtà il turbo a lato del motore sono stati messi più bassi di come li voleva la Renault perché è stato di Chapman in questo modo si raffreddano meglio e «spintano» aria più fresca».

«Il team entrerà allora con due motori diversi?»

«Sì, all'inizio della stagione almeno. De Angelis, che già da domenica (primi della scorsa settimana) sarà al Ricard a provare, partirà con il turbo, mentre Mansell guiderà la 91 con motore aspirato. Poi a metà stagione anche lui avrà una 93T».

«Su questa macchina avete seguito le idee della Renault, ma vale la pena?»

«La prossima... è una macchina che Chapman aveva previsto di fare verso la fine dell'anno. Avevo già tracciato qualcosa, vedremo di fare l'opera da lui iniziata per ricordarlo per il resto che era».

«Previsioni per il 1983?»

«Direi ottimistiche, molto. D'altra parte abbiamo visto come è andata la Renault lo scorso anno: senza la sfortuna sarebbe stata campione del mondo, cerchiamo di fare altrettanto».

Finita la conferenza e la presentazione della macchina, la nera Lotus 93T con i numeri unici è subito partita per il circuito Paul Ricard. Il risultato di questo primo approccio con la pista dell'ultima creatura di Chapman li leggeremo in altra parte del giornale.

Giancarlo Cenivini

