



Anno 8 Numero 84

Novembre 2020



Prezzo: € 0

Magazine indipendente pseudo storico, pseudo sportivo, pseudo sociologico, pseudo tecnico... pseudo insomma!



# UN PO' DI GRUPPO 2

## *Indice*

- 2. Fiat Abarth 1000 TC*
- 4. NSU Prinz TTS*
- 5. Mini Cooper*
- 6. Ford Escort*
- 8. Opel Kadett GTE*
- 10. Alfa Romeo GTA*
- 15. I migliori tempi*
- 16. Calendario di dicembre*

**Niente classifiche ne reportage di gara purtroppo!!**

Irresponsabile unico, del tutto: Renzosan



Alla fine del **1960** la Abarth iniziò a costruire la *Abarth 850 TC* (Turismo Competizione), la cui versione stradale rimase in produzione fino al **1966**.

La Fiat forniva le 600 prive di alcune parti meccaniche, (albero motore, freni, carburatore e scarichi) che venivano montate dalla Abarth trasformando la 600 in 850 TC.

Nel corso del **1962**, furono realizzate due varianti della 850:

1. la TC Nürburgring, il cui motore forniva 55 cavalli CUNA a 6500 giri/minuto. Questa versione fu costruita per ricordare la vittoria di classe ottenuta, nel **1961**, da un'Abarth 850 alla 500 Chilometri del Nürburgring;
2. la TC/SS, il cui motore dava 57 cavalli CUNA a 6500 giri/minuto. Verso la fine del **1962**, questa versione fu ribattezzata "850 TC Nürburgring Corsa".

Sempre nel 1962, la 850 fu affiancata dalla *FIAT-Abarth 1000*, che era anch'essa derivata dalla FIAT 600, ma aveva il motore di 982 cm<sup>3</sup>, con 60 cavalli CUNA.

Non vanno dimenticate le versioni più sportive della *FIAT-Abarth 1000* ovvero la TC [anche se la sigla Turismo-Corse non venne mai adottata dalla casa] con 85 CV di potenza e la TCR con testata radiale in grado di raggiungere i 115 CV.

Con queste versioni la Abarth portava una grande serie di primizie nelle auto di piccola dimensione, ovvero i freni a disco su tutte e quattro le ruote, cambio a 5 marce e sospensioni a molla e ammortizzatore in quanto le balestre della 600 non erano in grado di fornire un'adeguata tenuta di strada.

Un'altra versione da ricordare della 850 è la TC gruppo 5, realizzata nel **1968** per le gare. Il suo motore aveva le valvole radiali e forniva 93 cavalli.



## Scheda Tecnica

### Motore

4 cilindri in linea - Cilindrata 982 cm<sup>3</sup> - Alesaggio 65 mm - Corsa 74 mm - Rapporto di compressione 13:1 - Potenza 85 CV DIN a 7600 giri/min - Carburatore doppio corpo Weber 36 DCD7.

### Trasmissione

Motore e trazione posteriori - Cambio a 5 marce - Frizione monodisco a secco - Pneumatici 4,25x13.

### Corpo vettura

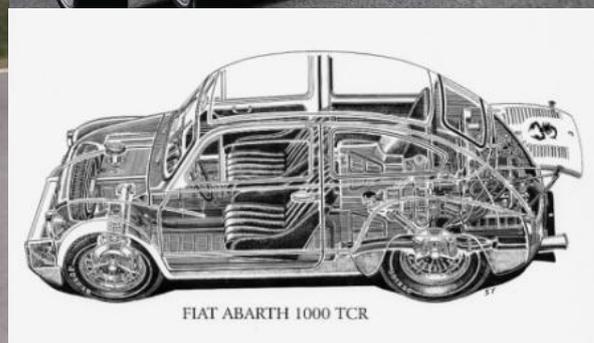
Berlina a due porte - Carrozzeria portante - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, balestra inferiore trasversale, bracci superiori oscillanti, molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori idraulici - Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici - Freni anteriori e posteriori a disco.

### Dimensioni e peso

Passo 2000 mm - Carr. anteriore 1150 mm - Carr. posteriore 1160 mm - Lunghezza 3285 mm - Larghezza 1380 mm - Altezza 1400 mm - Peso 590 kg.

### Prestazioni

Velocità oltre 195 km/h.



FIAT ABARTH 1000 TCR

C'era gusto a umiliare, con una modesta utilitaria, vetture di classe e prezzo superiori. Carlo Abarth sapeva che cosa ci voleva per prendersi certe rivincite e ciò determinò il successo delle sue elaborazioni. Ne abbiamo esaminate quattro.

A cominciare dalla "1000 Berlina Corsa", una ex "600" da quasi 200 all'ora.



# NSU TTS Gruppo 2, 1971



Produttore	Nsu
Modello	TTS gruppo 2
Costruito	1971
Posizione del motore	Posteriore
Ruote motrici	Posteriore
Numero di cilindri	4 in linea
Carburatori	2 Solex 34 PCI
Raffreddamento	Aria
Cilindrata	1285 cm <sup>3</sup>
Potenza [ kW / PS ]	108.0 / 147.0 a 8500 giri/min
Cambio	Manuale a 4 velocità
Passo	2250 mm
Lunghezza del veicolo	3793 mm
Larghezza del veicolo	1490 mm
Altezza del veicolo	1385 mm
Peso	685 kg
Velocità	+ 200 km/h
Da 0 a 100 km/h	13 secondi



# 1969 Morris Mini Cooper Mk. II



Progettato da Alex Issigonis nel 1959, è nato un nuovo concetto nel design dell'auto.

Con un guscio monoscocca, motore montato trasversalmente e trazione anteriore, la nuova "Mini", divenne presto popolare in un ampio spettro della popolazione.

Il potenziale per l'uso della concorrenza fu presto visto da John Cooper; La BMC fu infine persuasa da John Cooper e i due lavorarono insieme per culminare con la nascita della Austin Mini Cooper e della Morris Mini Cooper nel 1961.

Le vittorie nei Rally di Monte-Carlo del 1964, 1965 e 1967 hanno messo la Mini sulla strada della fama, ma probabilmente la più grande pubblicità è stata ottenuta dalla loro squalifica un po' ingiusta per irregolarità nell'illuminazione nell'evento del 1966 dopo essere arrivati al 1°, 2° e 3°.

Una Mini Cooper più potente, soprannominata "S", fu sviluppata in tandem e presentata nel 1963.



# FORD ESCORT

La Mark I Ford Escort fu introdotta nel Regno Unito alla fine del 1967, . La produzione di escort iniziò nello stabilimento di Halewood in Inghilterra durante gli ultimi mesi del 1967.

La Escort fu un successo commerciale in diverse parti dell'Europa occidentale, ma in nessun luogo più che nel Regno Unito, dove il best seller nazionale degli anni '60, [Austin / Morris 1100](#) della BMC stava iniziando a mostrare la sua età mentre la Ford Cortina era [cresciuta](#), sia in dimensioni che in prezzo,



La Escort aveva la trazione posteriore convenzionale e un cambio manuale a quattro marce, La sospensione consisteva in sospensioni anteriori del montante MacPherson e un semplice asse vivo montato su molle a balestra.

.Sotto il cofano c'era il motore Kent Crossflow - nelle versioni 1.1 L e 1.3 L. Un motore da 940 cc era disponibile anche in alcuni mercati di esportazione come l'Italia e la Francia. Questo piccolo motore rimase popolare in Italia

C'era una versione 1300GT performance, con un motore 1.3 L Crossflow (OHV) alimentato con un carburatore Weber e sospensioni uprated. Questa versione presentava strumentazione aggiuntiva con contagiri, indicatore di carica della batteria e manometro dell'olio.

Lo stesso motore 1.3 L è stato utilizzato anche in una variante venduta come Escort Sport, , ma presentava finiture dei modelli più semplici.



Era disponibile una versione ad alte prestazioni per raduni e corse, la Escort Twin Cam, costruita per il rally internazionale del Gruppo 2 con una testa a camme doppia a otto valvole realizzata dalla Lotus da 1.558 cc. Questo motore era stato originariamente sviluppato per la Lotus Elan. La produzione della Twin Cam, originariamente prodotta a Halewood, fu gradualmente abbandonata con l'inizio della produzione RS1600 (RS Rallye Sport) con motore Cosworth.



La Mark I Escort ebbe successo come auto da rally, e alla fine divennero una delle auto da rally di maggior successo di tutti i tempi. Il team di lavoro Ford era praticamente imbattibile alla fine degli anni '60 / inizio anni '70, e probabilmente la più grande vittoria della Escort fu nel Rally di Coppa del Mondo da Londra al Messico del 1970, guidato dalla leggenda finlandese Hannu Mikkola e dal co-pilota svedese Gunnar Palm.

Era disponibile una versione ad alte prestazioni per raduni e corse, la Escort Twin Cam, costruita per il rally internazionale del Gruppo 2. con una testa a camme doppia a otto valvole realizzata dalla Lotus da 1.558 cc.

Questo motore era stato originariamente sviluppato per la Lotus Elan. La produzione della Twin Cam, originariamente prodotta a Halewood, fu gradualmente abbandonata con l'inizio della produzione RS1600 (*Rally Sport*) con motore Cosworth.

L'edizione più famosa della Twin Cam corse per conto della Ford con Alan Mann Racing nel British Saloon Car Championship nel 1968 e nel 1969, sfoggiando un motore Ford FVC a 16 valvole di Formula 2 che produceva oltre 200 CV.

La Escort, guidata dal pilota australiano Frank Gardner, continuò a vincere comodamente il campionato del 1968.



La Mark I Escort ebbe successo come auto da rally, e alla fine divennero una delle auto da rally di maggior successo di tutti i tempi. Il team di lavoro Ford era praticamente imbattibile.



# Opel Kadett GTE

La storia agonistica della Opel Kadett GTE inizia alla fine del 1975 quando viene affidata al pilota Walter Rohrl una gruppo 2 con motore 1900cc a carburatori derivato dalla manta erogante 160cv.



I buoni risultati ottenuti spronano la Opel a una successiva omologazione in gruppo 4 dove fa debuttare un motore in grado di erogare 230cv a 7400 giri, con testa a 16 valvole in luogo di 8. Nel '76 queste macchine ufficiali patiranno purtroppo molte noie specialmente di surriscaldamento in quanto troppo esasperate nella preparazione dei motori.

## GRUPPO 1

La gruppo 1 è un'affinamento del prodotto di serie quindi il motore poteva essere solamente ribilanciato completamente, la testa pulita in tutte le sue imperfezioni, leggermente abbassata per un piccolo aumento del rapporto di compressione e dotata di molle valvole più dure, l'albero motore poteva essere cambiato con un tipo sempre omologato per il gruppo 1 con la



stessa alzata di quello di serie ma con profili leggermente differenti ( mod.555 ), il filtro dell'aria veniva tolto dal cassoncino d'aspirazione, la coppia conica cambiata con una più corta ( 8\38 ) e il cambio zf a 5 marce dotato di rapporti corti.



## GRUPPO 2

Discorso diverso invece per il gruppo 2.

Qui la preparazione inizia a comprendere ogni parte della macchina, dal telaio irrobustito e risaldato, a tutto il gruppo delle sospensioni incluso la modifica dell'impianto frenante che ora può utilizzare autoventilanti anteriori con pinze a 2 o 4 pistoncini e al posteriore con dischi pieni al posto dei tamburi.

La carrozzeria viene modificata a livello di parafanghi con l'uso di cololini per ospitare cerchi dal canale più largo, 8" invece dei 6" di serie.

Il motore può essere sia a carburatori, soluzione diffusa in quanto più semplice da sviluppare, sia ad iniezione meccanica.

Con una preparazione completa il motore eroga dai 160 ai 190 cv a seconda del tipo di elaborazione.



## GRUPPO 4

Il gruppo 4 è il massimo sviluppo del Kadett in quanto è dotato di motori a 16 valvole o a testa radiale in alluminio, qui le potenze arrivano fino a 230 cv ad un maggior numero di giri.

A livello di telaio le differenze con il gruppo 2 si trovano nei cerchi ora da 15" di diametro per 9" di larghezza e all'impianto frenante con 4 autoventilanti



Opel Kadett BRM



# Alfa Romeo Giulia GTA

Il contesto in cui matura l'idea di realizzare una variante GTA della Giulia è quello del Challenge Europeo Turismo che si svolge sulle piste del Vecchio Continente durante le stagioni 1963 e 1964.

In entrambe le stagioni la Giulia Ti Super si era dimostrata superiore sia proprio all'interno delle

competizioni del Challenge Europeo Turismo, sia durante le competizioni di vetture turismo strettamente derivate dalla serie.

Per contrastare costruttori come Ford o BMW, in Alfa Romeo decisero di affidare le scelte future alla neonata Autodelta.

Ne derivò una soluzione molto interessante proposta dallo stesso Ingegnere Chiti che avanzò l'idea di dare vita ad una variante della Giulia Sprint GT.

La base estetica rimaneva pressoché identica, cambiava la meccanica e la carrozzeria che veniva realizzata in Peraluman 25 per alleggerire la vettura.

Il 18 febbraio del 1965 viene presentata la prima Alfa Romeo Giulia GTA al Salone di Amsterdam.

La GTA deriva perciò dalla Giulia Sprint GT prodotta già dal 1963 e disegnata da Nuccio Bertone,

La GTA amplifica le potenzialità di un modello ritenuto già particolarmente interessante, divenendo la vera protagonista delle competizioni per vetture turismo.



Grazie all'adozione dell'alluminio e della lega Peraluman 25 adottata per la carrozzeria (si tratta di una lega realizzata con magnesio, alluminio, rame, zinco e manganese), e delle superfici vetrate in plexiglass oltre a componenti meccaniche in magnesio, l'Alfa Romeo Giulia GTA pesa più di 200 chilogrammi in meno rispetto alla versione GT.

Si pensi che la Giulia GTA pesava 745 chilogrammi, contro i 950 chilogrammi della Giulia Sprint GT.



Dal punto di vista estetico l'Alfa Romeo Giulia GTA non possedeva sensibili variazioni rispetto alla Giulia Sprint GT.

Fuori le uniche differenze erano rappresentate dalle maniglie delle portiere che ora erano realizzate mediante l'adozione di un pulsante con annessa maniglia, dai cerchi ruota in magnesio di Campagnolo e dai triangoli col celebre quadrifoglio posti sui parafranghi anteriori.

Le vere differenze erano altre. Il motore, rimasto lo stesso bialbero a doppia accensione da 1570 cc, era dotato ora di carburatori maggiorati Weber DCOE 45 che sviluppava 115 cavalli.

Il dato subiva un ulteriore incremento sulle versioni da gara, fino a raggiungere potenze nell'ordine dei 160-170 cavalli che prevedevano un peso abbassato di altri 45 chilogrammi dovuto alla eliminazione di alcuni elementi come paraurti e sedili ma anche grazie all'ottimo lavoro dell'Autodelta.

La tenuta di strada era ulteriormente migliorata grazie allo abbassamento del centro di rollio, merito di una sospensione posteriore rinnovata denominata "slittone".



Le belle Alfa Romeo GTA della BRM





## Migliori tempi in qualifica



Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
GT3 NSR				
CLASSIC	11,423	McLaren Th	11/09/2020	Franco Potoni
DTM	12,153	Opel Calibra	16/10/2020	Filippo Rasotto
LMP-GT	11,070	Lola	23/10/2020	Franco Potoni
GRUPPO C	11,902	Lancia LC2	29/9/2020	Franco Potoni
GT3 1:24				
GRUPPO 2				
GT2				
GRUPPO 5				



## Migliori tempi in gara



Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
GT3 NSR				
CLASSIC	11,196	McLaren Th	11/9/2020	Mirco Parolin
DTM	12,071	Opel Calibra	16/10/2020	Filippo Rasotto
LMP-GT	10,905	Lola	23/10/2020	Franco Potoni
GRUPPO C	11,710	Lancia LC2	29/9/2020	Franco Potoni
GT3 1:24				
GRUPPO 2				
GT2				
GRUPPO 5				

### RECORD UFFICIALE DELLA PISTA NINCO 2020

	Categoria	Tempo	Data	
Lola	LMP	10,905	23/10/2020	Franco Potoni

### RECORD UFFICIALE DELLA PISTA IN LEGNO 2020

	Categoria	Tempo	Data	
--	-----------	-------	------	--



# Dicembre 2020

Venerdì	04/12/2020		Prove libere
Sabato	05/12/2020		
Martedì	08/12/2020		Prove libere
Venerdì	11/12/2020	2	LMP
Sabato	12/12/2020		
Martedì	15/12/2020	1	Gruppo 5
Venerdì	18/12/2020	2	Gruppo 5
Sabato	19/12/2020		
Martedì	22/12/2020	1	Auto fisse Ninco
Sabato	26/12/2020		Endurance S, Stefano
Martedì	29/12/2020		Prove libere



Questa sarebbe la proposta di calendario se ci danno il via libera, ma....



*Al prossimo numero*

*Renzo*

