



Anno 8 Numero 85

Dicembre 2020



Prezzo: € 0

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



UN PO' DI GRUPPO 5

Indice

- 2. *Il Gruppo 5***
- 3. *Lancia Beta Montecarlo Turbo***
- 4. *BMW 320***
- 5. *Ford Capri Zakspeed***
- 7. *Alfa Romeo Alfetta GT***
- 8. *Ferrari 512 BB LM***
- 9. *Nissan Skyline DR30***
- 10. *Porsche 935***
- 12. *Gli Auguri***
- 13. *I migliori tempi***
- 14. *Calendario di Gennaio 2021 (forse...)***

Irresponsabile unico, del tutto: Renzosan

Gruppo 5

Il gruppo 5 ha avuto molte evoluzioni nei vari anni, con grandi modifiche di regolamenti. Il Gruppo 5 attualmente più utilizzato nel mondo dello SLOT è quello della 4^a generazione.

Special Production Cars (1976-1982)

Per la stagione 1976 la FIA introdusse un nuovo Gruppo 5, riservato alle Vetture di Produzione Speciale, permettendo profonde modifiche ad automobili di normale produzione già omologate per i Gruppi da 1 a 4 della FIA.

Queste vetture competevano per il Campionato Mondiale Marche dal 1976 al 1980 e per il Mondiale Endurance nel 1981 e 1982.

Le regole FIA imponevano una larghezza limite, pertanto le automobili venivano costruite rispettando la larghezza originale della **carrozzeria**, ma applicandovi enormi parafranghi allargati, per usufruire di carreggiate allargate e pneumatici dall'enorme impronta a terra.

Il regolamento non imponeva limiti alla modifica dei parafranghi, che era completamente libera, e da una successiva e più attenta lettura di esso i tecnici Porsche scoprirono una falla nella mancanza di specifiche per l'altezza dei fari anteriori. Per le prime gare portarono in gara la loro **935** con i fari di serie, dopo qualche mese realizzarono la nuova versione dotata di parafranghi completamente ridisegnati che consentirono ai progettisti di abbassare l'altezza del muso della vettura, con un'aerodinamica nettamente migliore, i fari rimossi dalla loro posizione originale furono ricollocati sotto al paraurti, radenti al suolo.

Queste erano le auto che parteciparono a tali campionati:

Alfa Romeo Alfetta GT	BMW 320i	BMW 3.0 CSL
Lancia Stratos Turbo	BMW M1	Ferrari 512BB LM
Ford Capri	Ford Escort	Lancia Beta Montecarlo Turbo
Zakspeed Lotus Europa Gr.5	Mazda RX-7 SA22	Nissan Skyline RS Silhouette
Nissan Nichira	Nissan Bluebird SSS Turbo	
Porsche 935 e le sue varianti 935/77, 935/78	Toyota Celica Turbo A22	



Beta Montecarlo Turbo

La Beta Montecarlo Turbo deriva dalla Beta Montecarlo coupé, berlinetta stradale a due posti con motore e trazione posteriori, adeguatamente trasformata in silhouette

La carrozzeria studiata dai tecnici Pininfarina viene costruita con materiali compositi e resine artificiali e pur mantenendo la somiglianza con quella originale viene esasperata con spoiler, minigonne e alettoni.

L'ingegnere Gian Paolo Dallara progetta e realizza un telaio monoscocca portante in acciaio e alluminio con un'intelaiatura anteriore per l'avantreno e una posteriore per retrotreno e motore .

La parte motoristica viene seguita da Gianni Tonti dell'Abarth e Claudio Maglioli e Nicola Materazzi della Lancia.



Nella fase sperimentale i meccanici provano a installare nella Montecarlo il quattro cilindri boxer della Lancia Gamma, anche in versione sovralimentata, ma viene quasi subito abbandonato in favore di un nuovo quattro cilindri turbocompresso di 1,4259 litri (pari a 1996,3 cm³ secondo il coefficiente di incremento della cilindrata di 1,4 previsto per i motori sovralimentati) in grado di erogare 480 CV a 7200 giri al minuto nella versione da gara ma, che nei test di resistenza e durata era arrivato a sviluppare 540 CV girando al massimo dei giri per cinque ore prima di cedere.



In alcune gare del 1980 viene utilizzato un motore con cilindrata leggermente maggiorata di 1,4294 litri (pari a 2001 CC) per rientrare nella categoria superiore ai 2000 cm³ ed erodere punti alle Porsche, mentre nel 1981, si prova un 1773 cm³ che incrementa la potenza di 10 CV. Il motore viene abbinato a un cambio manuale a cinque rapporti e retromarcia con differenziale autobloccante e frizione bidisco a secco.

Vince la sua categoria con facilità negli anni 80 e 81. Ed è l'unica macchina ad insidiare la strapotenza della Porsche 935 nella categoria superiore.

Con i cambi di regolamenti nel campionato successivo lascia il posto alla bellissima Lancia LC1.



BMW 320 TURBO GROUP 5 1978



Come permesso dal regolamento la BMW 320 viene ampiamente modificata con grandi passaruota che permettono l'uso di pneumatici molto larghi, varie appendici aerodinamica cambiano completamente l'aspetto dell'auto.

Sul posteriore un alettone di grande dimensioni perché sotto il cofano c'era un motore da corsa BMW Formula 2, un'unità a quattro cilindri in linea da 2 litri che erogava 300 CV.

Inutile dire che tale potenza poteva essere tradotta sulla strada solo con l'aiuto di un telaio da corsa e di un assetto aerodinamico decisamente efficiente.

Dalla quarta generazione del Gruppo 5 la BMW E21 320 Turbo entra in collaborazione con la McLaren, le cose cambiano ulteriormente.

Il già potente motore viene dotato di un turbocompressore KKK, e genera ben 650 cavalli. Adesso è veramente un mostro di potenza e domina in assoluto tutti i campionati tedeschi.



La Ford Capri Zakspeed

La Ford Capri Zakspeed è una di quelle vetture che hanno un fascino irresistibile a cavallo tra gli anni '70 ed '80.

Probabilmente il suo sex appeal consiste nel fatto che da una vettura di serie molto diffusa, la Zakspeed tirò fuori un qualcosa di mostruoso e incredibilmente aggressivo. Se la Capri di serie, che, aveva nelle versioni base meno di 60 CV, questa cugina supervitaminizzata toccò, nel suo massimo splendore, i 600 CV.



La Ford si affida ad un preparatore esterno per essere competitiva nel molto aggressivo nuovo gruppo 5. La scelta del partner non poteva che ricadere su l'atelier di Erich Zakowski che aveva vinto dal '72 (anno inaugurale) al '76 tutte le edizioni di quest campionato, la prima con la Capri e le altre con la Escort. La Zakspeed!

La decisione, inizialmente, fu quella di competere nella classe fino a 2000 cc, con un propulsore sovralimentato; siccome per regolamento il motore doveva essere di derivazione di serie, si partì dal vetusto quattro cilindri

1600 cc "Kent", diminuendone la cilindrata a 1427cc e dotandolo di doppio turbo KKK, Il considerevole lavoro di elaborazione, che portò la potenza massima di questa prima versione a circa 380. Per poi con l'evoluzione arrivare a superare i 450 CV



Il telaio non aveva nulla a che spartire con quello di serie, ricostruito a gabbia di tubi di alluminio, ed il pilota era posizionato quasi al centro per una migliore distribuzione dei pesi

Assieme alla ricerca di potenza, si lavorò in maniera maniacale per ridurre il peso, il regolamento prevedeva che la parte centrale del telaio dovesse essere di serie, alla Zakspeed sostituirono tutto il possibile con Kevlar, alluminio e titanio.. Perfino i cavi della strumentazione furono sostituiti con ricorso a sottili materiali di derivazione aeronautica. Tutto questo lavoro portò la macchina a solo 790 kg.

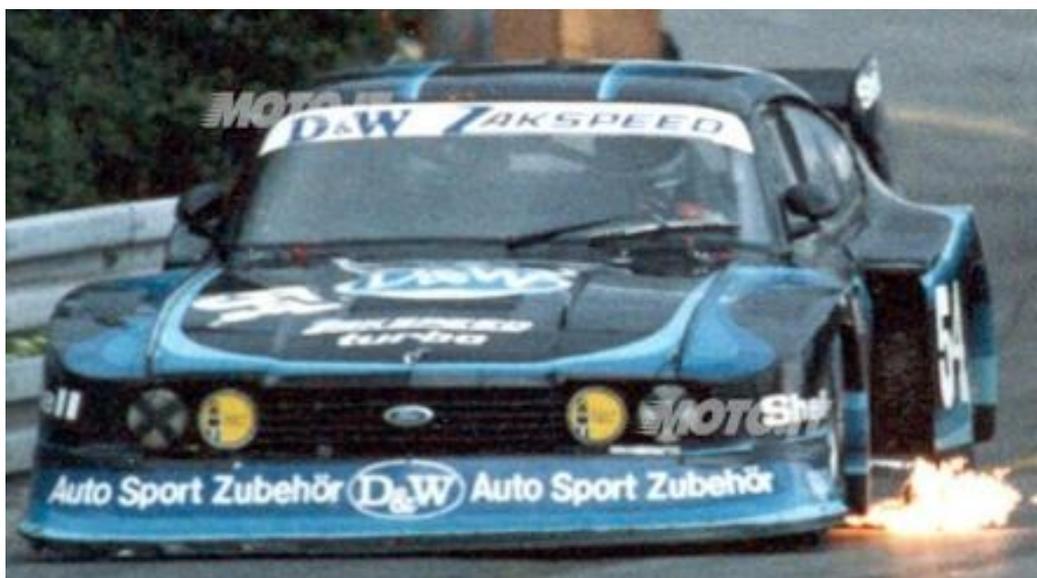


Nel 1978 la Capri Zakspeed debuttò a fine stagione, vincendo l'ultima prova al Nurburgring, dove girò in 7'44" più veloce della Capri che correva il Campionato Europeo Turismo, finì dietro la Porsche 935 di Stommelen, che praticamente finora aveva vinto tutto.

La Ford nel 1980 decise di schierare una Capri anche nella categoria oltre i 2000 portando la cilindrata a 1700cc e rimontando il doppio turbo. La potenza salì fino a circa 600 CV, capaci di spingere agevolmente la macchina a 300Km/h.

Sebbene avesse 200 CV in meno rispetto alle Porsche 935, la più moderna, leggera ed aerodinamica Ford, pilotata da Klaus Ludwig, si dimostrò subito competitiva.

Nel 1981 la Ford fece la sua migliore annata, con la Capri Zakspeed 1700 vinse la categoria maggiore, confrontandosi con la Porsche 935 e la temibile BMW M1.



Fu dunque un dominio assoluto, arrivato in extremis, perché dal 1982 furono introdotti i prototipi Gruppo C, che segnarono bruscamente la fine per i Gruppi 5, le vetture più affascinanti mai viste nelle corse per "derivate" di serie.



Alfa Romeo Alfetta GT Gr. 5

Una particolare versione con motore 1.4 litri turbocompresso fu sviluppata nel 1979 dal team tedesco Isert per essere usata nel campionato nazionale Deutsche Rennsport Meisterschaft, con scarso successo.

Lo stesso modello venne poi utilizzato nel Gruppo 5 del Campionato Mondiale Sport prototipi, dove nonostante non avesse l'appoggio economico della casa madre ufficiale, e partecipasse alle gare solamente grazie alle iscrizioni pagate dai piloti, ottenne un quarto posto finale in classifica al campionato del mondo del 1980, ed un sesto posto nel 1981, senza però ottenere vittorie di rilievo.



Un'altra versione dell'Alfetta GTV venne preparata nel gruppo 5 del Campionato Sport Sedan Australiano

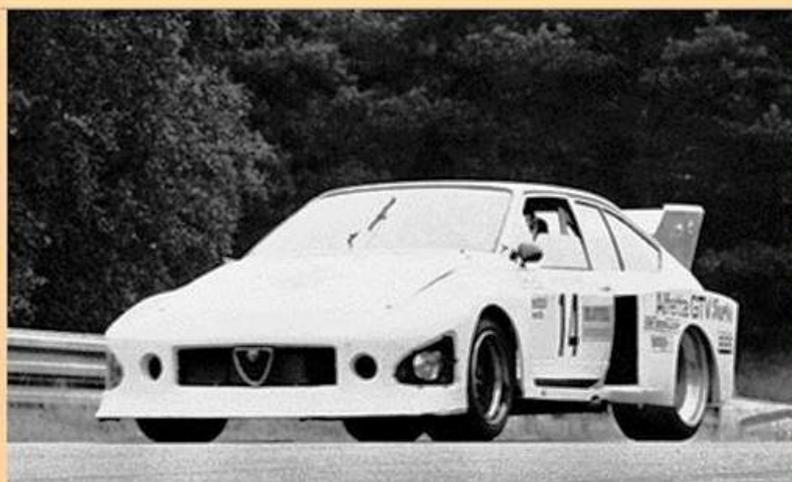


del 1979, dove però venne dotata di un motore della filiale australiana dell'Alfa Romeo, che essendo più potente di quello della casa madre, permise all' Alfetta GTV di diventare una delle vetture più vincenti, poiché grazie la regolamento locale, che permette alle auto d'epoca di correre insieme alle auto moderne, l'Alfa Romeo Alfetta GTV ancora presente nelle gare moderne, dove risulta tuttora vincente.



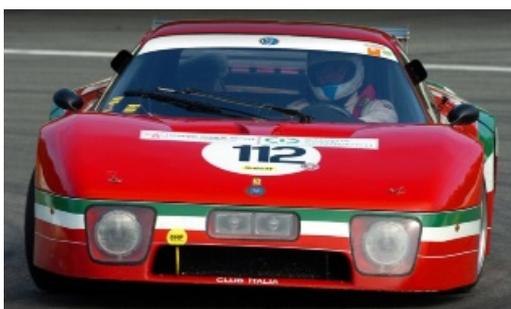
Alfa Romeo Alfetta GTV Turbo	Preparazione ISERT
Motore	Isert - Alfa Romeo 4 cilindri in linea
Alesaggio e corsa	81,0 x 69,0
Cilindrata	1421 cc
Camme	2 OHC
Valvole x cilindro	4
Potenza	400 HP/9500
Dettagli	Turbocharger
Trasmissione	Alfa Romeo 5-marce
Peso	885 Kg
Freni ant/post	Disco / disco
Cerchi ant/post	11 x 16 / 12,5 x 19

GRUPPO 5



FERRARI 512 BB LM

La casa di Maranello decise nel 1978 di realizzare in prima persona le 365 BB da gara per il Gruppo 5, da ora ufficialmente denominate **512 BB/LM**, dove **LM** sta per **Le Mans** e ne assemblò tre esemplari per scuderie clienti e fornì assistenza per una quarta vettura.



Questa *prima serie* conserva ancora una forte somiglianza estetica con la vettura stradale.

Non soddisfatta dal ritiro di tutte le BB alla "Le Mans '78", la Ferrari intervenne pesantemente sul progetto per quella che sarebbe scesa in pista nel 1979, la *seconda serie*, che presentava un motore dotato dell'iniezione al posto dei carburatori e soprattutto una carrozzeria completamente diversa e molto

più lunga, studiata in galleria del vento da Pininfarina in ossequio al regolamento che permetteva di conservare solo le linee dell'abitacolo della vettura stradale.

Ne furono realizzati nove esemplari.

Sedici furono invece gli esemplari della *terza serie*, realizzati tra l'inizio del 1980 e il 1982, che presentavano affinamenti tecnici rispetto ai modelli precedenti.



Motore V12 da 4843 cc potenza 470 cv velocità 320 Km orari



NISSAN SKYLINE DR30 TURBO SUPER SILHOUETTE ECESSIVA E SPETTACOLARE!

La grande attrazione da corsa della Nissan sono state le sue auto Super Silhouette.

Costruite secondo le normative del Gruppo 5, alcune parti dovevano essere derivate dall'auto da strada all'auto, ma era solo cosmetica.



Le silhouette del Gruppo 5 avevano telai tubolari speciali e motori con montagne di cavalli.



Nissan aveva un trio di auto che sembravano auto da strada che vendeva al pubblico, ma sotto la pelle erano auto da pista. C'era lo **Skyline**, la Silvia e il Bluebird. Insieme, furono chiamati **Nissan Turbo Corps**.

Tutte e tre le auto condividevano lo stesso design di base e lo stesso motore: un semplice quattro cilindri turbocompresso da 2,1 litri con doppie camme in testa e usciva

già preparato da gara. Chiamate LZ20B, queste auto erano simili ai coupé da strada, ma avevano 570 cavalli, circa quanto un'auto di Formula 1 dell'epoca.

Erano terrificanti!



Modello Autoart



La Porsche 935 ed evoluzioni

La **Porsche 935** era un'[automobile](#) da competizione del [Gruppo 5](#), le cosiddette [Silhouette](#), e derivava dalla [Porsche 911](#) turbo stradale

935/76

Il modello originale della vettura era denominato semplicemente **Porsche 935**, ma in seguito divenne **935/76**. Il motore era una variante del classico 6 cilindri boxer da 3 litri. Aveva 2.850 cm^3 ed era dotato di un turbo singolo, quindi gareggiava nella classe "4 litri" poiché le auto [sovralimentate](#) erano sottoposte a un fattore di penalità di 1,4 (infatti $4.000 \text{ cm}^3 \cdot 1,4 = 2.857$). Questo motore erogava 560 CV (420 kW) se la pressione del turbo era regolata a 1,2 bar, mentre quando la pressione raggiungeva 1,5 bar la potenza era di 630 CV (configurazione per le "gare sprint"). La vettura pesava 970 kg



935/77

La versione 1977 della 935 fu migliorata nell'aerodinamica, con una carrozzeria capace di generare più deportanza senza incrementare la resistenza.

Il corpo vettura subì un modesto incremento delle

dimensioni, e il peso rimase a 970 kg. Altri interventi riguardarono il motore, il "Typ 930/78", il cui grosso turbo singolo fu rimpiazzato, ma solo sulle versioni ufficiali, da due unità di dimensioni ed inerzia minori. Questa modifica era riservata alle auto ufficiali.

La schiacciante superiorità di tale vettura spinse i clienti Porsche a chiedere di poterla avere, poiché fino a quel momento avevano potuto disporre di un propulsore a singolo turbocompressore di 590 CV.

La Porsche assemblò 3 vetture 935 ufficiali nella specifica '77, mentre una quarta vettura fu realizzata con specifiche particolari, un motore boxer portato a 1,4 litri, singolo turbocompressore, per una potenza massima di circa 380 CV ad 8.000 giri/min: tale versione, la 935/77 Baby, fu studiata specificamente per la classe inferiore del campionato tedesco DRM, che si disputava con la classe "2 litri".



La 935/77 "Baby"



La 935/78 "Moby Dick"

Nel 1978 la Porsche presentò un'evoluzione radicale del progetto 935: il motore 6 cilindri boxer fu portato a 3,2 litri e dotato di testate bialbero a quattro valvole per cilindro raffreddate ad acqua, come sulla contemporanea Porsche 936, e grazie a tale soluzione tecnica la potenza arrivò a circa 750 CV a 8200 giri/minuto in condizioni di gara.

Del telaio originale si mantenne solo l'abitacolo, in ossequio al regolamento, e ad esso furono applicati specifici telaietti all'anteriore e al posteriore



e, come tocco finale, si abbassò l'intera vettura di 7,5 cm sfruttando un buco regolamentare; la linea aerodinamica venne aggiornata con una sinuosa coda aerodinamica e un lungo e affusolato muso, studiati per le alte velocità raggiunte a Le Mans. Per le dimensioni giunoniche ed il colore ufficiale bianco usato nei primi collaudi, il modello 935/78 venne soprannominato "Moby Dick".



Quell'anno a Le Mans la 935/78 raggiunse i 365 km/h sul lungo rettilineo delle Hunaudières, conquistando il primato ufficiale di Porsche 911 più veloce mai costruita e ottenendo il secondo posto in griglia a discapito delle vetture prototipo, ma non riuscì a vincere a causa di problemi di affidabilità del suo potente motore e del

consumo sensibilmente superiore rispetto ai "prototipi", avvantaggiati da una più ridotta sezione frontale che li favoriva dal punto di vista aerodinamico.



Nella sua carriera partecipò solo a 4 gare, vincendo quella di debutto, la 6 Ore di Silverstone del 1978.



Una Porsche 935/78-81 "Moby Dick" e una Ferrari 512 BB/LM in una gara per vetture storiche a [Spa](#)



Buon Natale



Felice 2021





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	
--	-----------	-------	------	--



Gennaio 2021

Venerdì	08/01/2021		Prove libere
Sabato	09/01/2021		
Martedì	12/01/2021	1	Gruppo 2
Venerdì	15/01/2021	2	Gruppo 2
Sabato	16/01/2021		
Martedì	19/01/2021	1	GT2
Venerdì	22/01/2021	2	GT2
Sabato	23/01/2021		
Martedì	26/01/2021	1	GT3 1:24
Venerdì	29/01/2021	2	GT3 1:24
Sabato	30/01/2021	2	RALLY

Questa sarebbe la proposta di calendario se ci danno il via libera, speriamo bene stavolta!



Al prossimo numero

Renzo

