



Ferrari 312 B3 «Spazzaneve»

Una stella che non corse mai

Non fu partecipe d'epiche battaglie condotte sul filo delle leggi fisiche dai più grandi piloti della storia. Nessuno la scelse quale destriero; troppo instabile per domarne le peculiarità aerodinamiche, troppo avanguardistica per carpirne le potenzialità progettuali. Eppure la prima versione della Ferrari 312 B3 (conosciuta con il nomignolo di "Spazzaneve" a causa dell'enorme musetto) ha rappresentato un punto di svolta verso la Formula 1 moderna e ha scritto l'incipit d'una tra le più folgoranti epoche di successi per la scuderia del Cavallino rampante.



▲ 280 km/h di velocità massima, una forte deportanza sull'anteriore e un passo molto corto rendono la guida di questa Ferrari impegnativa, ma anche estremamente appagante.



▲ Jacky Ickx durante i test a Monza.

► Una vettura dal fascino incontestabile, da cui emana la straripante poesia di quelle pazze corse d'un tempo. Criticata, accantonata nell'astratta penombra di là dalle abbaglianti luci di scena, perfino derisa, ma alla fine rivalutata perché scrigno inviolabile dell'essenza di un futuro allora ancora da cesellare.

► L'abbiamo riscoperta qualche settimana fa quando, in Ticino, siamo andati ad incontrarne l'attuale proprietario. Entrando, non l'abbiamo quasi notata finché, tolto il velo di copertura, non sono apparse quelle linee caratteristiche che tanto la resero celebre. Era proprio lì, di fronte a noi, in perfetta forma, come l'avevamo lasciata sulla mitica copertina di Autosprint nell'edizione di fine agosto del 1972. Accanto, disseminati per il box, i quadri che famosi pittori e fumettisti le hanno dedicato negli anni, quasi a rendere onore ad un'illustre, cattiva, esuberante, strana stella mai assurta al firmamento.

Il concetto ► La monoposto Ferrari per il campionato F1 del 1973 ebbe una genesi travagliata: pur essendo stata tra i progetti più infelici del Cavallino, fu caratterizzata da ben quattro versioni nel corso della stagione iniziale. La prima, progettata dall'ingegner Mauro Forghieri, fu pre-

sentata nell'agosto del 1972. La 312 B3, seppur realizzata sulla base della B2, era contraddistinta da un frontale assolutamente originale, tanto da meritargli il soprannome di "Spazzaneve". I radiatori, sdoppiati, erano piazzati in linea con la tangente posteriore delle ruote anteriori e prendevano aria dalle due grosse prese NACA sul muso. Il telaio era costruito con il solito sistema a traliccio di tubi, tipico delle vetture firmate da Forghieri, con il motore 12 cilindri boxer (a V di 180 gradi) appeso ad un trave superiore.

► «Il successo della Ferrari 312T nelle varie edizioni dal 1975 al 1979 (vinti tre "Mondiali Piloti" e quattro "Costruttori") è nato da un'idea che lì per lì mi fece passare per stravagante», scrive nel suo libro Mauro Forghieri, allora responsabile del Reparto Corse. ► «Eravamo nella seconda parte del 1972 ed Enzo Ferrari iniziava ad accusare quei problemi di salute che lo tennero a casa per parecchi mesi. Intanto, a Maranello, avevano preso il comando gli uomini inviati dalla Fiat e io ero stato confinato nell'Ufficio Studi Avanzati, trasferito da Modena all'interno del circuito di Fiorano. Mi dedicavo al futuro e avevo un chiodo fisso in fatto di aerodinamica». Forghieri partì dal presupposto che le vetture sport (a ruote coperte) ave-

vano una deportanza molto più elevata rispetto alle Formula 1 (ossia quel fattore di "carico" creato dall'aria che spinge le auto verso il basso e ne migliora la tenuta di strada).

► Esaminò in particolare una 312 P a motore boxer che, pur essendo equipaggiata con un propulsore meno potente della F1 312 B2, era capace di fornire prestazioni più interessanti grazie all'ottima stabilità e guidabilità. Questo dipendeva da una maggiore superficie della carrozzeria rivolta verso il terreno, che consentiva di sfruttare un primo, embrionale "effetto suolo". Forghieri cercò di applicare questo concetto alle F1, (allora caratterizzate da una forma affusolata a sigaro).

► «E così, in funzione della futura "T" che già avevo in testa, ho realizzato quel prototipo universalmente chiamato "Spazzaneve" perché aveva un muso larghissimo, con un ampio alettone che si ricordava alla scocca, ugualmente larga, e che incorporava i radiatori. Una monoposto che in molti giudicarono un'inutile follia. Invece, mi ha permesso di capire l'importanza dell'"effetto suolo" ben prima dell'introduzione delle "minigonne".

► Ma non fu l'unica soluzione concepita. I pesi vennero abbassati e distribuiti attorno al baricentro. Inoltre, allo scopo di



▲ Un'immagine unica di Enzo Ferrari e la «Spazzaneve».



▲ Jacky Ickx in «Parabolica» a Monza.



▲ L'attuale proprietario, sul circuito di Monte-Carlo.



▲ La meccanica: un gioiello ingegneristico.

rendere la vettura più agile nell'inserimento in curva e di capire quanta deportanza si poteva ottenere grazie a quell'estrema configurazione aerodinamica, la 312 B3 fu costruita con un passo molto corto (appena 238 centimetri). Fin dal primo test in pista si capì però che, proprio a causa delle misure così ridotte, l'auto soffriva d'un fastidioso beccheggio sui curvoni e costringeva il pilota a continue correzioni di traiettoria (anche in rettilineo). Era quindi assolutamente svantaggiata sui circuiti veloci. Clay Regazzoni, il primo a salirvi a bordo, disse al termine della prima giornata di prove: «Quando devi frenare prende tutta la strada; se freni dove dovresti, vai a farti fuori nel bosco».

► In seguito Forghieri affermò che si trattava di una vettura sperimentale di ricerca avanzata, costruita per provare soluzioni nuove. All'epoca, invece, si ebbe l'impressione che la "Spazzaneve" prefigurasse la monoposto della stagione successiva e che dovesse addirittura debuttare in gara già al GP di Monza nel settembre del 1972, guidata da Arturo Merzario.

La storia ► La progenitrice della "Spazzaneve" fu la 312 B2, dotata del motore più potente della sua categoria e impegnata nel Campionato mondiale F1 dal 1971 al 1973 con Jacky Ickx, Clay Regazzoni, Nanni Galli, Arturo Merzario e Mario Andretti. Con una sola vittoria alle spalle nel GP di Germania, il 1972 ne segnò il de-

clino. La carenza di risultati (era dal 1964 che la Ferrari non si laureava più campione del mondo) innescò una grave crisi interna alla scuderia che portò ad un'alternanza delle funzioni di tecnici e dirigenti e, nel '74, a quel ridimensionamento degli impegni agonistici che si tradurrà nella sola partecipazione alle gare di F1.

► La prima versione della 312 B3 venne presentata alla stampa specializzata il 15 agosto del 1972. Fu immediatamente sottoposta ad un intenso programma di prove sul circuito di Fiorano, per poi compiere alcuni test ufficiali, alla vigilia del GP d'Italia a Monza, pilotata da Regazzoni, Ickx (che investì un incauto leprotto risucchiandolo nella presa d'aria) e Merzario. Autosprint all'epoca scrisse: «In questi giorni sono state incrementate le prove, anche di Merzario, con la debuttante B3, la vettura che riscuote tanti positivi commenti dei piloti modenesi, nonostante sia nuova di zecca. Il fatto che Merzario l'abbia guidata lascia intendere che, evitando di rischiare la novità con Ickx o Regazzoni, sarà il pilota comasco a vedersela affidata [...] ma è circolata voce che, per la gara di Monza, possa essere schierato anche Andretti». ► Nonostante le aspettative, la Ferrari decise però di tornare sui propri passi e di scendere in pista nuovamente con la 312 B2. La B3 proseguì il suo sviluppo a Fiorano e sul circuito di Misano Adriatico con Merzario. In quest'ultima occasione, alla presenza di Enzo

Ferrari, vennero effettuate svariate modifiche d'assetto mirate a migliorarne la guidabilità (con un leggero aumento del passo) e venne attestata una velocità massima di 280 km/h. La "Spazzaneve" risultò più docile, ma quel caratteristico beccheggio che la rendeva nervosa e difficile non scomparve mai.

► I tempi stretti ed il mancato raggiungimento degli obiettivi crearono tensione e discordanze tra i tecnici. Forghieri, da un lato, voleva mantenersi su questa linea di sviluppo, mentre gli uomini mandati dalla Fiat, diretti da Stefano Colombo, avrebbero preferito optare per una vettura con un passo decisamente più lungo, sul modello inglese della Lotus 72. Prevalse la seconda, probabilmente a causa del fatto che Forghieri venne trasferito ad altri incarichi in seno alla scuderia Ferrari alla fine del 1972.

► La "Spazzaneve" venne riposta in un angolo del Reparto Corse della Ferrari dove giacque abbandonata fino al 1975, quando fu completamente revisionata. Il 13 marzo dello stesso anno lasciò definitivamente Maranello per andare ad arricchire la scuderia di un collezionista giapponese e ritornare in Italia nel 1993. L'ultimo proprietario, svizzero, l'ha acquistata nel 2004. Negli annali Ferrari è archiviata come vettura sperimentale su cui testare quegli elementi che saranno successivamente ripresi e sfruttati su altre monoposto delle serie B e T.

La B3 inglese ► Debuttò nel 1973, progettata dal team di Stefano Colombo, dirigente di estrazione Fiat. Fu forgiata attorno ad un nuovo telaio con un passo più lungo, aerodinamica tradizionale e soluzioni tecniche ormai datate, come il radiatore in posizione anteriore. Il motore era sempre l'ottimo 3 litri 12 cilindri boxer, ma la struttura del telaio era una monoscocca di tipo "inglese". Deluse molto le aspettative e non ottenne risultati apprezzabili, nonostante nel corso della stagione ne fossero state schierate almeno tre versioni differenti. Con questa vettura Ickx e Merzario non andarono mai oltre il quarto posto, conquistato in tre occasioni e quell'anno non furono mai veramente in lotta per la vittoria.

► Nel tentativo di migliorare la situazione Enzo Ferrari, nel frattempo ristabilitosi, ad agosto 1973 chiamò a occuparsene l'ingegner Forghieri che, sino ad allora, era ancora "confinato" a Fiorano. Stava lavorando al progetto della futura 312 T e sino a quel momento non aveva partecipato allo sviluppo della vettura di F1 di quell'anno. Progettò e realizzò in fretta alcune decisive modifiche all'aerodinamica, tra le quali la disposizione dei radiatori ai fianchi, che diedero alla vettura maggiore competitività.

Sensazioni di guida ► Di questa vettura, che tanto fu criticata per le sue prestazioni in pista e che tanto suscitò incomprensioni ai vertici del Cavallino, l'attuale proprietario ci parla con grande affetto, quasi fosse "una di famiglia". «Il cambio è una meraviglia: dolcissimo, veloce, diretto e preciso. Certo, bisogna saperlo gestire, lavorando parecchio di doppietta e prestando particolare attenzione al numero di giri. Ma quando ci fai l'abitudine, è quasi come se gli ingranaggi risucchiassero le marce autonomamente. Come tutti gli oggetti d'epoca, anch'esso va trattato con un minimo di gentilezza se si vuole preservare l'albero motore. È impensabile passare dalla quinta alla seconda in un'unica manovra come facevano coloro che conducevano la B3 in pista».

► Oggi è ancora un destriero impavido, ma dall'animo leggermente ammansito: «Si guida la "Spazzaneve" come va guidata, semplicemente. Il motore "boxer" è molto elastico, anche se è stato un pochino modificato, dotandolo di un diagramma di copia che consente di sfruttarlo al meglio senza raggiungere il limite. Bisogna pensare che, in origine, il propulsore era progettato per un regime di rotazione che spaziava tra i 9mila e i 13mila giri al minuto. Era estremamente difficile anche solo partire dai box senza chiedere una spinta ad un paio di meccanici e darci giù di "sfrizionate". Adesso lo accendi e ti tiene tranquillamente il minimo a 3mila. Anche meno, se non fosse che la pompa dell'acqua e quella dell'olio, laggiù, non riescono ad andare in pressione. La "Spazzaneve" sale poi fino a 11mila giri in ma-



niera progressiva. È meglio non proseguire oltre (anche se non è limitata) perché significherebbe rischiare gravi danni. Sono motori che vanno rispettati, portandoli alla temperatura adeguata e non sfruttandoli mai al massimo delle loro potenzialità se si desidera che durino nel tempo. ► La macchina è terribilmente agile sulle piste molto guidate, come Monte Carlo, ma mantiene quelle caratteristiche d'instabilità, che ne avevano firmato la condanna, sui rettilinei e sui curvoni veloci. Avendo un carico aerodinamico massiccio sull'anteriore, manca di grip sul posteriore e, alla minima sconnessione del terreno, inizia a sbandare. Un oggettino che, senza una piccola dose di moderazione, può diventare anche pericoloso (inoltre, la pressione della benzina, la cui pompa è posizionata direttamente dietro la testa del pilota, è situata tra gli 11 e i 12 bar; una vera e propria fucilata se si rompesse). ► Una vettura divertentissima, che mi ha dato molte

soddisfazioni e che ha ispirato una lunga lista di artisti che ne hanno voluto imprimere sulla tela le linee mozzafiato».

"Una di famiglia" ► «Ho avuto un rapporto speciale con questa Ferrari, fin da quando la vidi sfoggiare la sua "marziana" livrea su quell'edizione di Autosprint del 1972. Ero piccolo, ma ricordo che fece un enorme scalpore, perché segnava una sorta di rivoluzione estetica e meccanica. Mia madre era preoccupata perché, anziché dimostrare le tipiche passioni dell'infanzia, aspettavo con ansia il martedì che uscisse la rivista di macchine. Quando pubblicarono la "Spazzaneve" in copertina ne rimasi talmente colpito che subito la accostai alla macchina di Batman, il mio eroe preferito. Molti la odiano, una piccola percentuale la adora (tra cui tanti giovani per le linee filanti), ma per me è un vero e proprio oggetto di culto».

di Elias Bertini

SCHEDA TECNICA

Anno di costruzione 1972
Velocità massima attestata 280 km/h
Motore Ferrari 12 cilindri boxer (a V di 180 gradi) a quattro tempi
Alesaggio e corsa 80 x 49,6
Cilindrata 2991,801 cc
Potenza massima 485 CV a 12'600 giri/minuto
Alimentazione iniezione indiretta Lucas
Trasmissione cambio a 5 marce
Telaio traliccio tubolare in acciaio con pannelli di rinforzo in lega leggera. (Tipo 312 B3 010 F1 Matricola nr. 1 Spazzaneve)
Freni a disco auto ventilati
Peso a secco 540 kg

