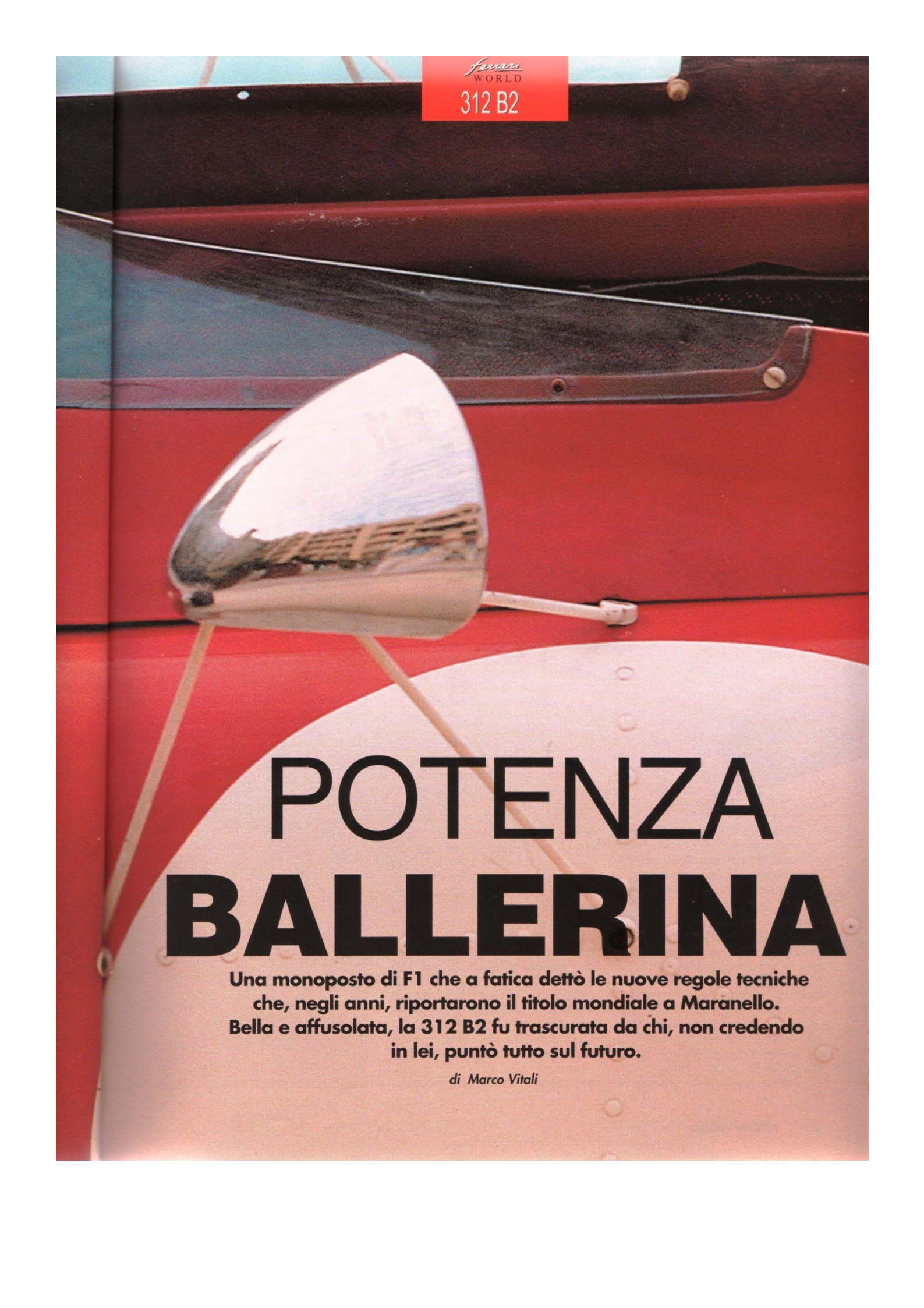




ferari
WORLD

312 B2

POTENZA BALLERINA

Una monoposto di F1 che a fatica dettò le nuove regole tecniche che, negli anni, riportarono il titolo mondiale a Maranello. Bella e affusolata, la 312 B2 fu trascurata da chi, non credendo in lei, puntò tutto sul futuro.

di Marco Vitali

Nervosa", "ballerina", "una vera puledra" ... pardon, un "cavallino da corsa imbizzarrito": sono questi gli aggettivi con i quali veniva definita dai piloti di allora una delle Formula 1 più enigmatiche della storia Ferrari: la 312 B 2. Un rapporto di odio e amore quello che lega la monoposto rossa ai suoi conduttori: l'odio per quella tenuta di strada davvero precaria, da far perdere il sonno ai più esperti driver con assetti da reinventare su ogni circuito e ad ogni mutare di condizioni; amore per la sua inarrivabile potenza, talvolta brusca, esagerata, ma ingrediente fondamentale per consentirle di battaglia alla pari con le vetture inglesi, senz'altro meno potenti ma certamente più stabili. Ritrovarla sul

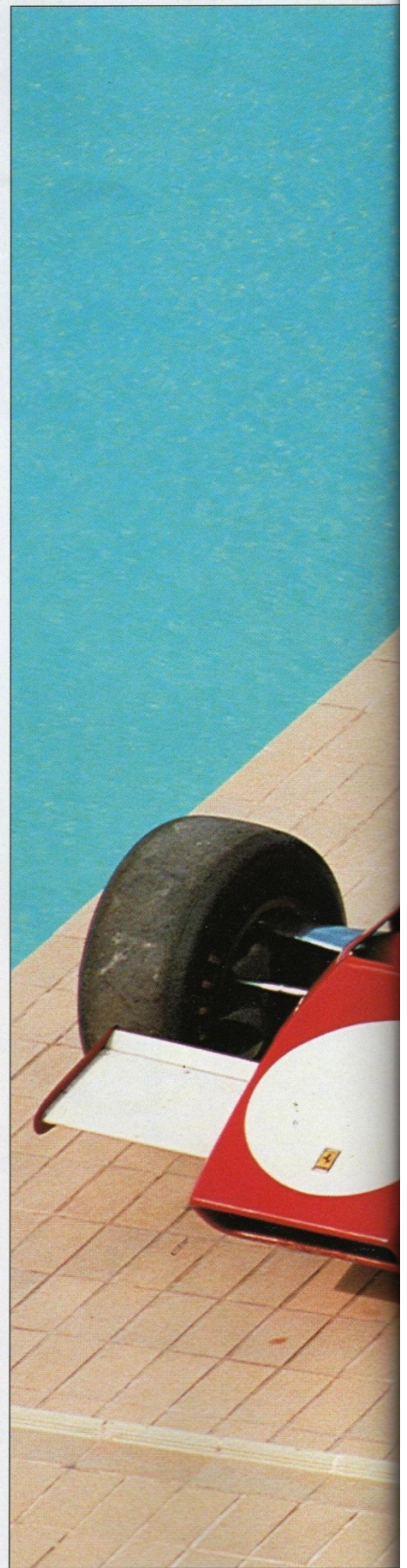


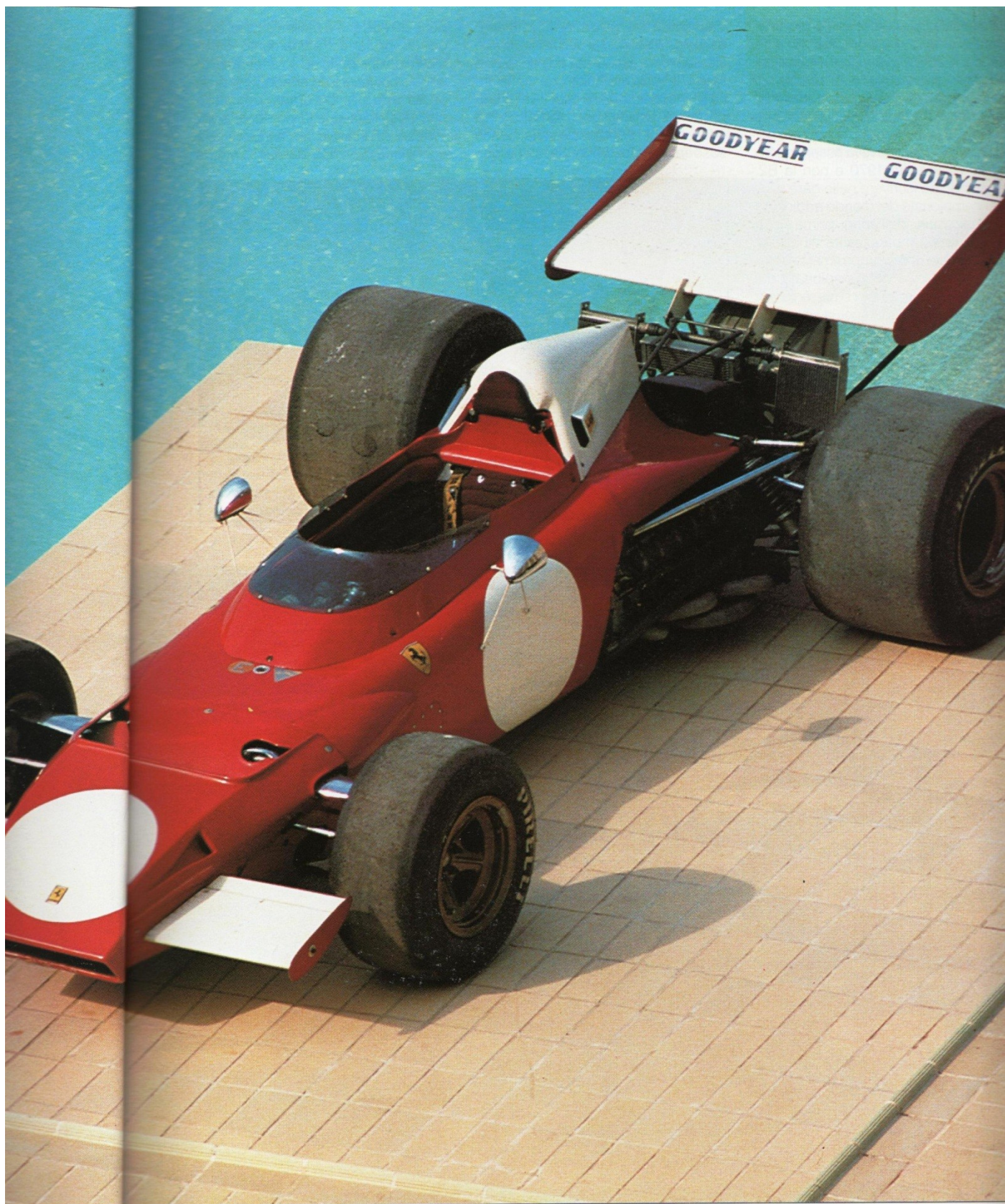
Bella e filante, la 312 B2 non conobbe, nello svolgere del campionato mondiale F1 del '72, i successi che Ferrari si aspettava. Il risultato fu che lo sviluppo della monoposto si limitò alle impellenti necessità che si concretizzavano di corsa in corsa, senza che sulla vettura si lavorasse in proiezione futura.

bordo di una piscina, dove il collezionista siciliano che oggi la possiede ha esposta, ci ha fatto un certo effetto perché, per quanto "datata", la 312 B2 è pur sempre una Formula 1 in grado di scatenare i suoi cinquecento cavalli di potenza. Specchiandosi nell'acqua azzurra, la monoposto pareva voler riflettere i momenti più "caldi" della sua carriera agonistica: con le vittorie - poche per la verità -; con i numeri a cui, dispettosa e quasi irritante, costringeva

i suoi piloti, divertendo però il pubblico degli autodromi; ma anche con i ritiri più inaspettati, avvenuti magari dopo aver dominato una gara.

La 312 B2 nasce in un periodo molto particolare della storia Rampante, appena dopo l'ingresso della Fiat a Maranello e quando le forze ed i capitali della Scuderia del Cavallino venivano impiegati sia nella partecipazione al campionato del mondo Marche che nella Formula 1. Quest'ultima per Enzo Ferrari, dopo il campionato del mondo conquistato da John Surtees nel 1964, aveva riservato qualche sporadica gioia, ma anche molti dispiaceri - come la grave perdita di Lorenzo Bandini -, così che alla fine degli anni 60, sotto l'impulso del "grande agitatore", prende il via una vera rivoluzione tecnica con l'avvento del propulsore boxer a 12 cilindri, che sarà il protagonista delle future fortune della Casa di Maranello, grazie alla possibilità, offerta dalla sua fisionomia, di abbassare il baricentro della monoposto, a tutto vantaggio dell'aderenza e delle caratteristiche aerodinamiche della vettura. Per il resto la monoposto era dotata di un telaio fedele alla tradizione ferrarista con una monoscocca costruita mediante un traliccio tubolare rinforzato da pannelli in lega leggera inchiodata - al fine di rendere il complesso estremamente rigido - mentre il propulsore era montato sotto una struttura portante longitudinale inclinata all'indietro. La B2 del '71 viene considerata come una evoluzione della sua illustre progenitrice, la 312 B che nel 1970 aveva sfiorato la conquista del campionato del mondo con Jacky Ickx. Tuttavia, anziché affinare il progetto - come tradizione degli inglesi per le loro monoposto - la Ferrari stravolse il concetto di base, introducendo quelle novità tecniche che finirono per rovinare l'eccellente grado di funzionalità e competitività raggiunto. Il gruppo delle sospensioni posteriori, montato quasi orizzontalmente al fine di ridurre le masse non sospese, probabilmente fu l'elemento che precluse l'equilibrio prestazionale, oltre al rendimento insufficiente dei pneumatici Firestone (... ah, questioni senza tempo!) che, determinando problemi di vibrazioni, compromettevano l'equilibrio generale della vettura. Gli assemblatori inglesi, ed in particolare i tradizionali rivali della Ferrari - Lotus e Tyrrell -, invece di rivoluzionare i loro progetti, preferivano lavorare su una base unica, perfezionandola di continuo e abbandonandola solo per causa di forza maggiore; in Ferrari, invece, lo staff tecnico costituito da forti personalità, coinvolto emotivamente dall'introduzione

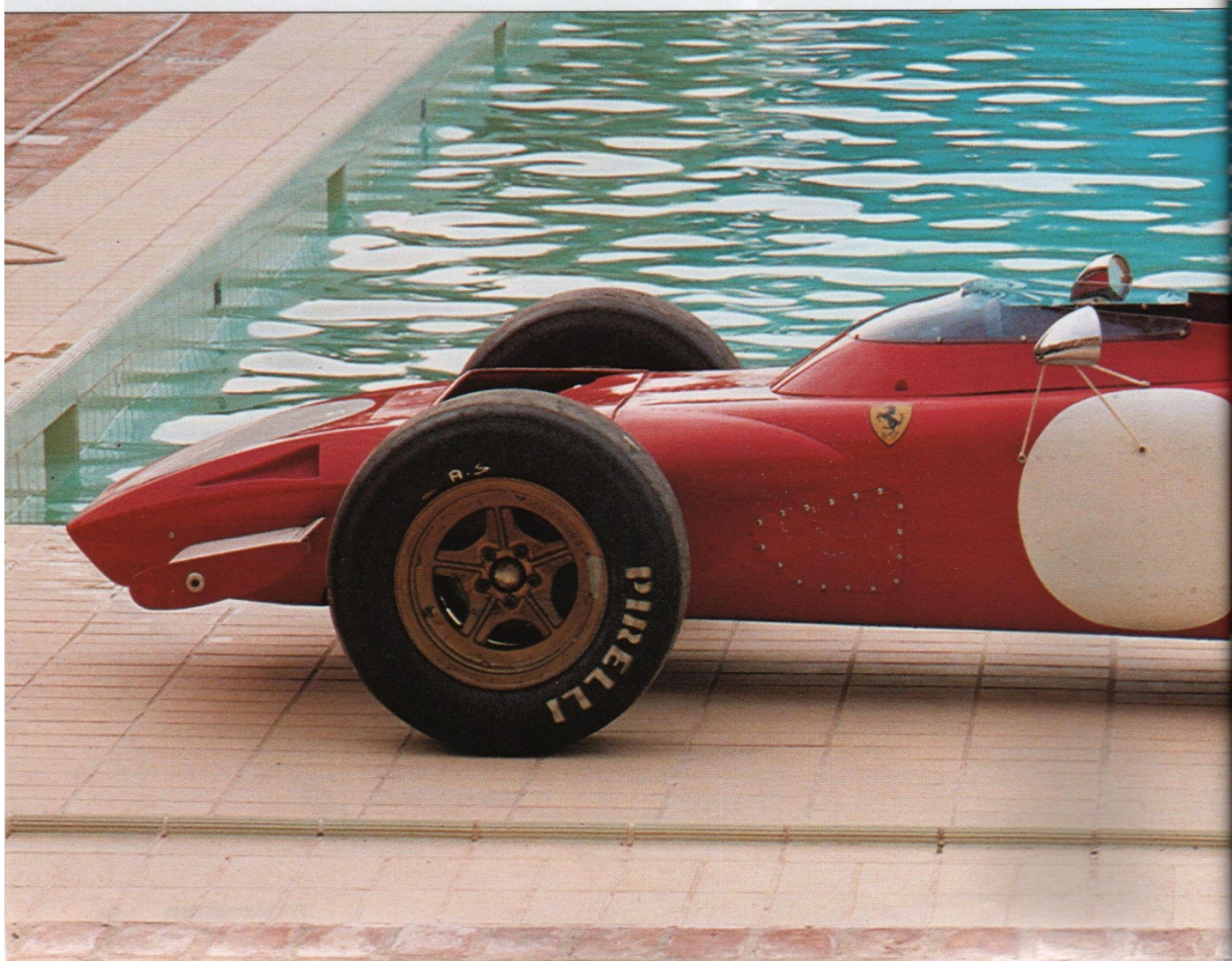




di questa importante novità tecnica, tralasciò lo sviluppo della B, che secondo il giudizio dei piloti, Regazzoni in primis, aveva un comportamento più efficace. Solo al termine della stagione, la Scuderia di Maranello si convinse che la base di sviluppo della monoposto per la stagione 1972 doveva essere quella della vettura del 1970 e non la B2, arrivando ad iscrivere nelle gare finali del campionato del mondo addirittura la macchina dell'anno prima, con l'evidente ed imbarazzante situazione di riprendere uno sviluppo rimasto fermo un anno. Al via del campionato del mondo 1971, Jacky Ickx si presentò con i favori del pronostico per la conquista della vittoria finale ma i successi ottenuti nella stagione furono soltanto il frutto di circostanze fortuite. Come a Kyalami, in Sudafrica, dove Andretti e Regazzoni conquistarono il primo ed il terzo posto con la B, mentre la B2, dopo il debutto in gara avvenuto a Montecarlo con una brillante prima fila ed un terzo posto finale, trionfò con Jacky Ickx nel Gran Premio d'Olanda. Disputata a Zandvoort con pista bagnata, la corsa fu comunque

vinta grazie alla "guida fine e temeraria" del belga (secondo la definizione che lo stesso Ferrari attribuì alle doti di "Pierino il terribile" nel libro "Piloti che gente"). La monoposto del '72 subì invece una profonda rivisitazione, tornando ad adottare il più tradizionale schema con sospensioni posteriori classiche con

punti di reazione e molle verticali, oltre ad un profondo affinamento aerodinamico che portò ad un arretramento dell'ala posteriore ed all'adozione di un profilo alare anteriore di stile avvolgente, che ricordava quello presente sulla Tyrrell-Ford di Jackie Stewart. La carriera agonistica della B2, caratterizzata da

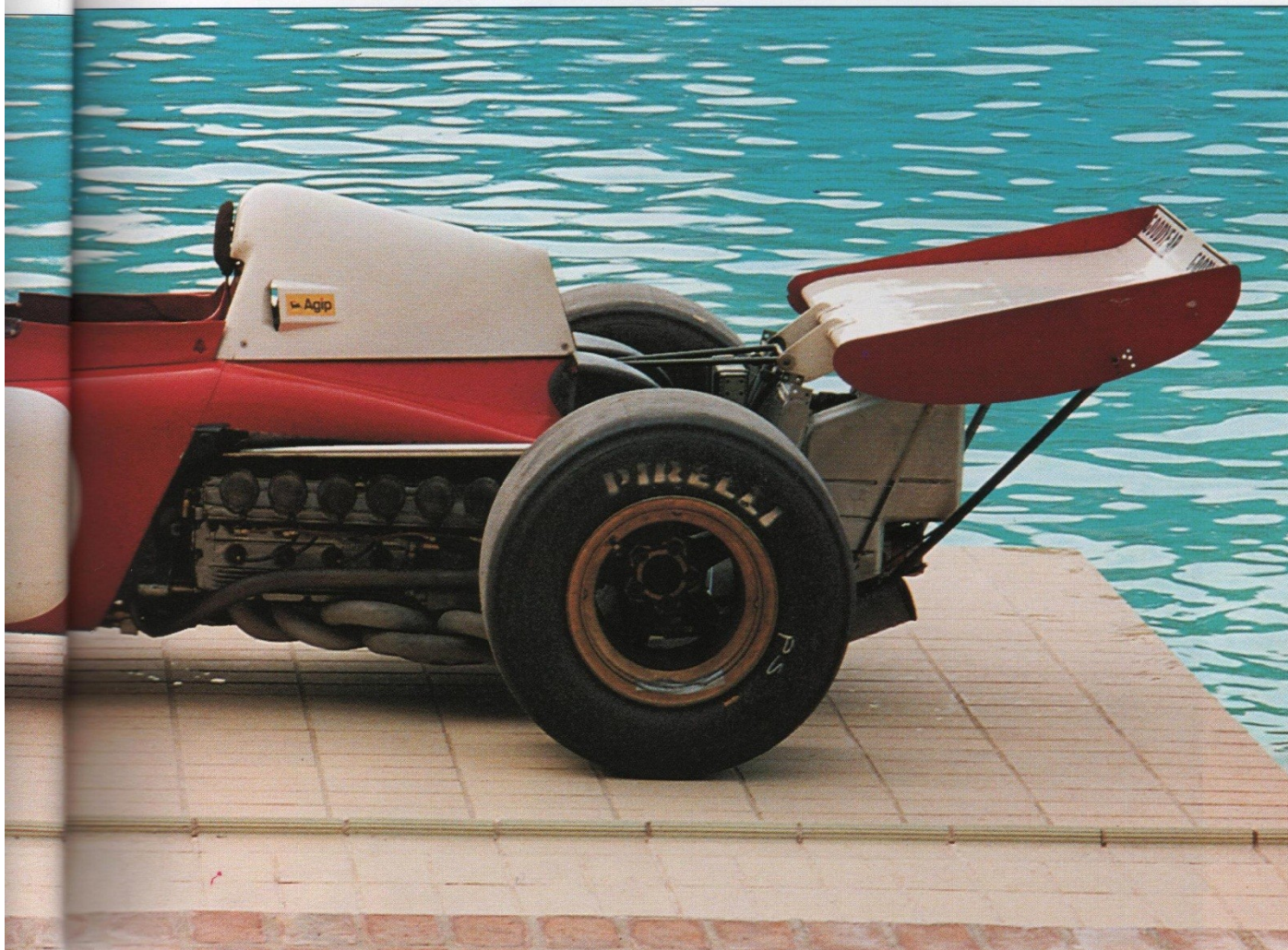


due sole vittorie, di cui in una gara non valida per il campionato del mondo, si traduce così in un bilancio deludente per una vettura nata con concrete aspettative di vittoria. Quella che abbiamo ritrovato in un così insolito ambiente, è caratterizzata dal numero 08 di telaio, ha preso parte alle gare della stagione 1972 cogliendo il suo risultato più prestigioso con alla guida Clay Regazzoni nel Gran Premio di Spagna, con un 3° posto ad un giro dal vincitore Emerson Fittipaldi. Il brasiliano, al volante della nera Lotus-Ford dominatrice della stagione, fu contrastato soltanto da Jacky Ickx alla guida di una 312 B2 gemella di quella del conduttore elvetico nelle gara iberica. La monoposto fu successivamente affidata ad Arturo Merzario che, nelle prove del Gran Premio di Germania disputatosi al

Il profilo ridotto della B2 era il frutto dell'adozione del 12 cilindri boxer ultrapiatto, mentre l'accurato lavoro aerodinamico era evidente nella grande ala posteriore e nell'adozione di numerose prese NACA. La vettura fotografata, tra l'altro, monta gomme Pirelli in luogo delle originali Firestone, che alla Ferrari procurarono guai enormi. Ah, problemi senza tempo...

Nuerburgring, fu protagonista di uno spettacolare incidente causato dal fondo stradale reso viscido da un temporale; la vettura, molto danneggiata, fu sistemata con la solita grande solerzia dai meccanici del Cavallino Rampante, ma nonostante l'impegno profuso dai componenti del team, l'incidente non

consentì al brillante conduttore comasco di esprimersi adeguatamente nelle prove ufficiali e in gara, di andare oltre ad un mediocre 12° posto. Diversa la sorte dei suoi compagni di squadra, Ickx e Regazzoni, che regalavano alla Casa di Maranello una delle rare soddisfazioni della stagione con una entusiasmante



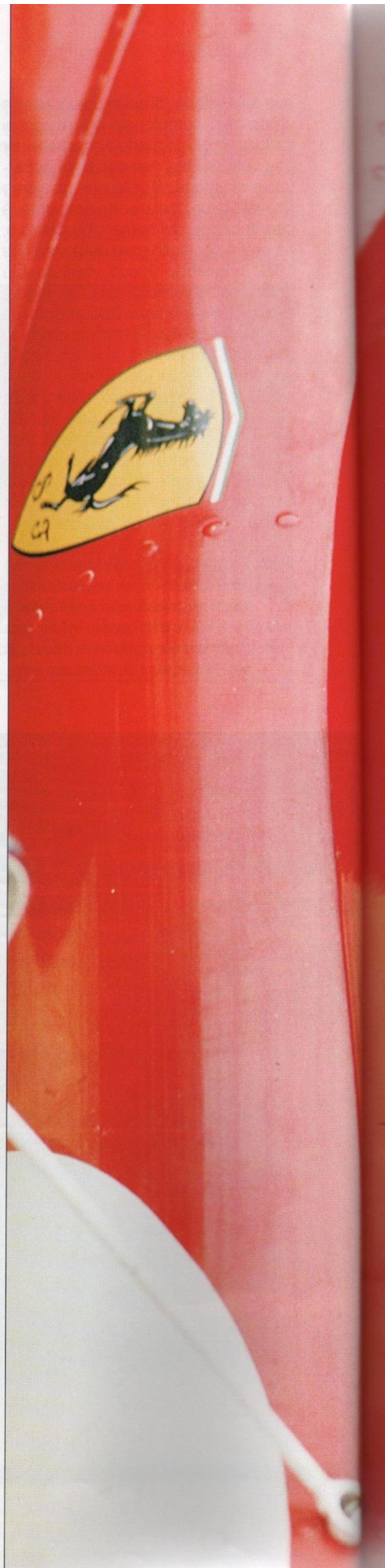


Alcuni dettagli dello stretto ed essenziale abitacolo della 312 B2: la corta leva del cambio a settori - che accomunava la F1 a tutta la produzione Ferrari stradale - (da notare il pomello in legno) e il volante MOMO a tre razze, rivestito in morbida pelle nera antiscivolo.



doppietta. Accadde che, nonostante i soliti problemi di tenuta di strada emersi durante la stagione, lo staff di Maranello riuscì a portare la B2 ad un buon livello di competitività con un profondo lavoro di modifiche e di messa a punto. Jacky Ickx, schierato in una pole position conquistata con una grande prestazione e distanziando di circa due secondi la Tyrrell di Jacky Stewart spinta dall'8 cilindri Ford Cosworth, scattò in testa al via e vi rimase sino al termine, senza più essere impensierito da alcun con-

corrente, mentre Regazzoni e Stewart si rendevano protagonisti di un lungo duello per la piazza d'onore sino a quando lo scozzese, innervosito dalla abituale irruenza dello svizzero, commise un errore e terminò la sua gara contro il guard-rail. A seguito di questo episodio si scatenarono numerose polemiche riguardanti la condotta di gara di Clay Regazzoni, polemiche gratuite nei confronti di un pilota generoso che, prendendo dei rischi, cercava di mascherare la precaria

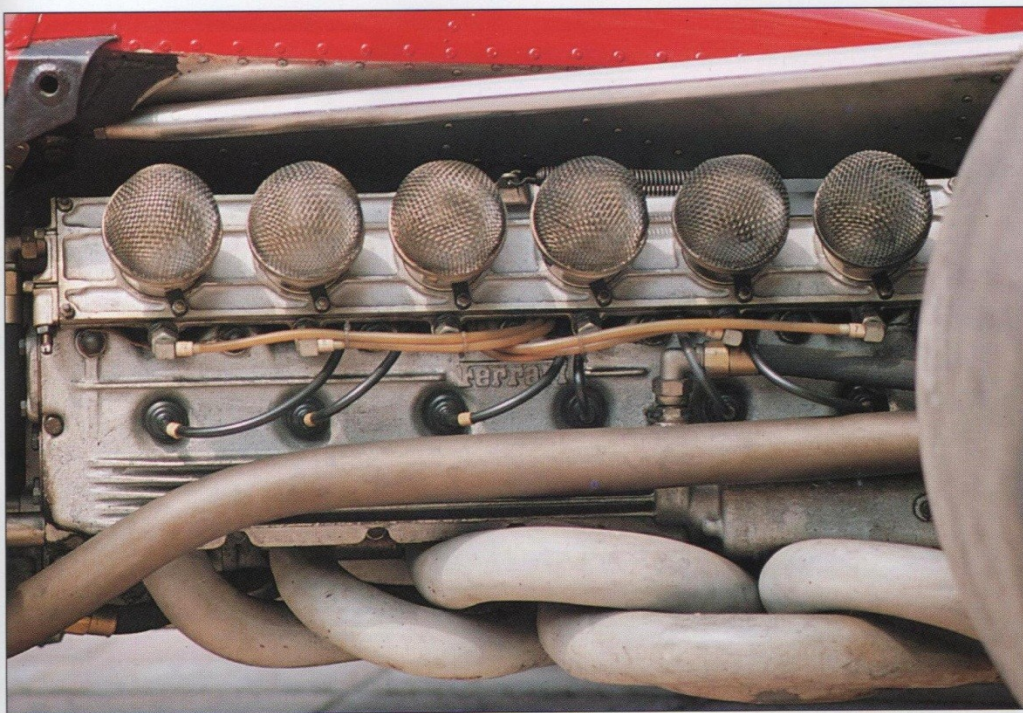






La 312 B2 in corsa nel Campionato del '72. A sinistra, Jackie Ickx vittorioso al G.P. di Germania; dall'alto in basso: Andretti a Monza; Clay Regazzoni in Spagna, dove fu terzo; sempre il pilota svizzero al Nuerburgring dove conquistò la piazza d'onore dietro Ickx a discapito di Jackie Stewart su Tyrrel-Ford.





A sinistra, uno "schieramento" di sei corredi di aspirazione per la bancata sinistra del 12 cilindri boxer della B2. Molto bello (e complicato...) il sistema di scarico con il suo affascinante intreccio di tubi. Sotto, la 312 B2 di Ickx ai box del Nuerburgring in occasione della "doppietta" Ferrari conquistata dal pilota belga in coppia con Regazzoni. Nella stessa corsa la scuderia di Maranello schierò anche Merzario che però, a causa di un'uscita di pista durante le prove libere, alla fine dovette accontentarsi del 12° posto.



stabilità della vettura.

Il Gran Premio d'Italia a Monza, vide la B2 protagonista di una esibizione sfortunata con tutti i piloti: Ickx e Regazzoni furono costretti al ritiro mentre erano al comando della gara: a causa una "panne" elettrica il belga e per un incidente con un doppiato lo svizzero; Mario Andretti, alla guida della "nostra" 08, vide la bandiera a scacchi soltanto al 7° posto dopo una malaugurata foratura che gli costò quantomeno il podio. La B2 visse il canto del cigno agonistico con le prime gare del 1973, un'altra stagione incolore per la Formula 1 di Maranello, sia con la stessa B2 che con la nuova ed innovativa 312 B 3. In



Argentina ed in Brasile, Merzario ed Ickx non andarono oltre due quarti ed un quinto posto finale, mentre, dal Gran Premio di Spagna, la Ferrari schierò la B3 che, dopo un lungo periodo di messa a punto, nel 1974 riportò la Scuderia ai vertici della Formula 1. In occasione della celebrazione dei 40 anni della Ferrari avvenuta nel 1987, la

312 B2 del Cavallino Rampante venne schierata dal suo proprietario nell'esibizione delle Formula 1 sul circuito di Imola dove, ammirata da tutti i partecipanti al raduno, sbaragliò il nutrito campo dei concorrenti iscritti alla competizione riservata alle monoposto, gara ricca di fascino per il valore storico delle vetture partecipanti.