

Aspetti tecnici della XX Mille Miglia

Volutamente abbiamo preferito fare passare un pò di tempo, prima di tirare le somme circa il valore tecnico di quest'ultima edizione della « Mille Miglia », perchè solo in questo caso è possibile riunire ed ordinare tutta la vasta materia.

Comunque possiamo affermare senza temere di essere smentiti che questa infuocata « Mille Miglia » ha marcato non pochi punti interessanti: abbassamento del record di Biondetti che regnava fin dal lontano 1938, introduzione di modelli inediti, larga partecipazione di concorrenti e, quello che più importa, decisa partecipazione ufficiale di case costruttrici nazionali ed estere.

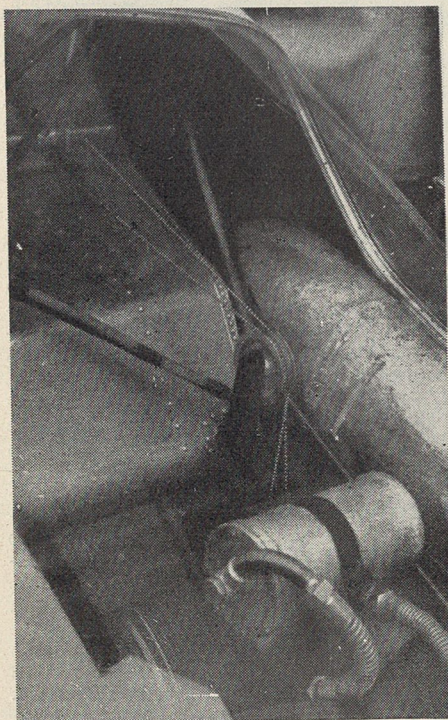
Naturalmente in questa chiaccherata daremo maggiore interesse ai « pezzi grossi » della categoria Sport Interna-

nuove scendendo, nelle nostre possibilità, ad una loro presentazione.

Biondetti nel '38 era al volante di una *Alfa Romeo 2900 B* sovralimentata; questa aveva un bel motore di 8 cilindri in linea di 69x100 che al regime di 6000 giri sviluppava oltre 320 CV, la sua carrozzeria era uno spyder

Touring dalle linee filanti e tondeggianti come era allora d'uso.

L'attuale vincitore, invece, guidava, come è noto, una delle quattro barquette *Vignale* montate su telai *Ferrari 4100* (circa 300 CV): questa macchina che sembrava essere considerata per quest'anno la cenerentola della Casa

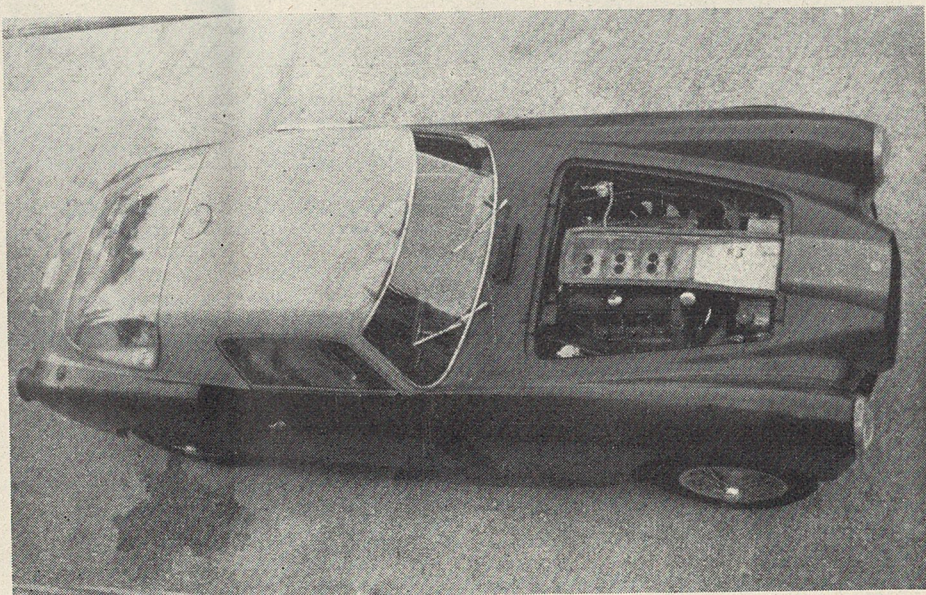


L'Aurelia G.T. 2.900 col cofano posteriore alzato: sono chiaramente visibili i cavetti di comando degli ammortizzatori a frizione e l'ampio serbatoio per carburante.

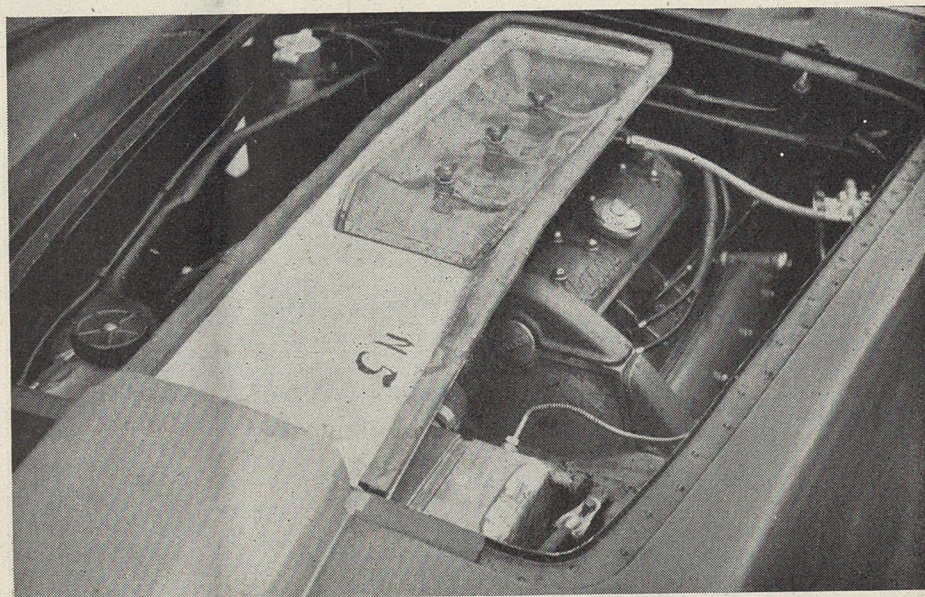
zionale perchè solo queste macchine potevano sperare in un buon piazzamento nella classifica generale.

Il già menzionato record di Biondetti del '38 (135,391 Km/h) è stato dunque superato (media attuale del vincitore 142,347) a parte i piccoli diversivi di tracciato ed il diverso stato delle condizioni atmosferiche.

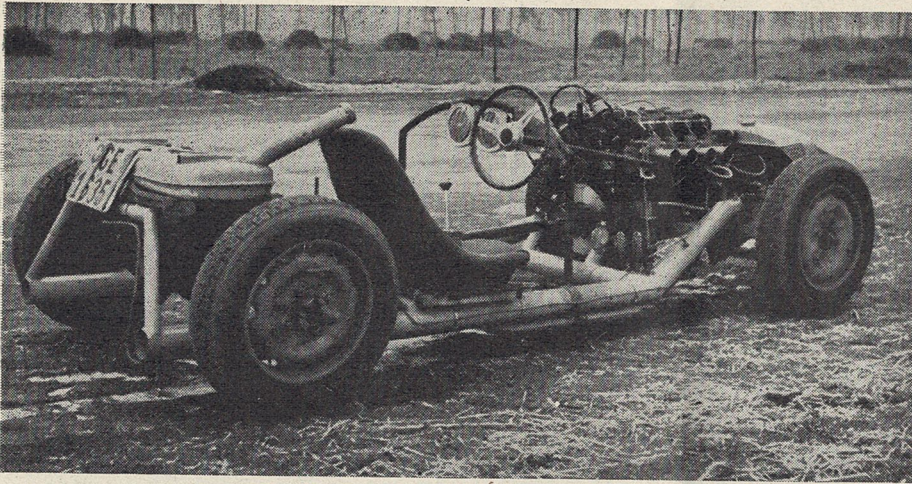
Ad ogni modo nel caso nostro ci interesseremo, ci perdonino i valorosi protagonisti di questa temeraria galoppata, esclusivamente delle macchine



L'Aurelia G.T. 2900 vista dall'alto senza cofano. Si notino: la presa d'aria dinamica a sezione decrescente, i boccali d'entrata ed uscita dell'aria di raffreddamento del radiatore dell'olio sistemato nel parafrangente destro posteriore, le due prese d'aria sopra il parabrezza per l'aerazione dell'interno.



Un particolare della presa d'aria dinamica della Lancia 2900. Qui vediamo solo la parte inferiore della manica in quanto il settore superiore è costituito dal cofano che vi combacia a tenuta ermetica. Si nota la rete anti-insetti asportabile sulla parte inferiore della manica. Da questa fotografia appaiono chiaramente i blocchi della distribuzione a doppio albero a cames in testa, e trattandosi di motore a V gli alberi in testa sono naturalmente 4.



La originale costruzione Conrero con telaio a struttura tubolare con elementi di grande diametro. L'equipaggiamento era costituito da un motore Alfa Romeo 1900 Sprint, da un avantreno Fiat 1400 e da una trasmissione e ponte posteriore Lancia Aurelia.

del « cavallino rampante » ha dimostrato chiaramente invece le sue alte qualità, soprattutto di resistenza, dote quest'ultima più che necessaria per una corsa come la « Mille Miglia ».

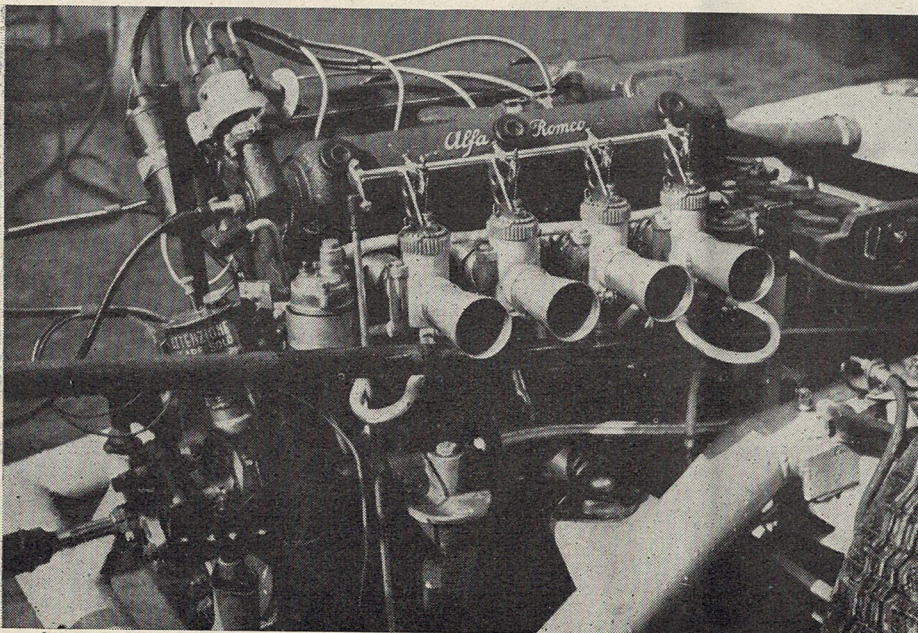
Così possiamo affermare, che, astrazione fatta della diversità di concezione di questi motori, considerati invece sotto un punto di vista di erogazione di cavalli la vecchia Alfa Romeo e la più recente Ferrari 4100 si equivalgono.

E veniamo alle novità tecniche di questa competizione: l'Alfa Romeo ha eluso ogni previsione; sapevamo dei suoi lunghi studi e prove compiute coi « Dischi Volanti » di 2 e 3 litri, ha confermato tutto ciò con la presentazione al Salone di Torino di Disco-Volante-Coupé di 2 litri. Invece per la Mille Miglia tutto diverso: ha messo in linea delle macchine che di Disco Volante

hanno appena il nome (le fiancate infatti sono decisamente diritte) il loro motore è un sei cilindri in linea di 87x98 mm. presentante una cilindrata totale di 3495 cmc.: alimentazione con tre carburatori, distribuzione con due alberi a cammes in testa, la sua potenza è di 240 CV a 6800 giri.

Cambio a cinque velocità, e se ci è permesso fare un'osservazione vorremmo aggiungere che proprio per una corsa a carattere « misto » quale può essere la nostra « Mille Miglia » un alto numero di rapporti di velocità è più che appropriato.

Sospensione anteriore basata su molle elicoidali con parallelogrammi deformabili; per il retrotreno si monta un De Dion, già sperimentato su alcune vetture da corsa « 159 Alfetta »: il passo piuttosto corto (circa m. 2,40) ha



Il motore Alfa Romeo 1900 «Sprint» trasformato da Courero con alimentazione a quattro carburatori motociclistici Dellorto. Soluzione già da tempo in uso presso la B.P.M. per i suoi motori marini e anche sulla Cisitalia-B.P.M. « F. 2 ». I quattro carburatori hanno naturalmente comando unico con asta metallica.

permesso di contenerne il peso nei 10 q.li.

Queste belle creazioni della Casa del Portello hanno dato una prima prova più che convincente e promettente: a Sanesi spetta la spettacolosa media di 182,206 Km/h nel tratto Brescia-Verona e di 175,773 fino a Pescara; non vi è alcun dubbio che queste macchine, progettate sotto la guida dell'ing. Satta, una volta messe perfettamente a punto daranno filo da torcere a tutti. Ricordiamoci che la « Mille Miglia » è una prova durissima per qualsiasi vettura, anche se dovuta ai migliori progettisti!

Anche la Lancia, non contenta delle varie versioni già approntate sulla base del Gran Turismo si è presentata alla grande prova italiana con due modelli, di cui uno inedito: si tratta del 2,5 e del 2,9. Naturalmente noi ci interesseremo di quest'ultima creazione della casa torinese, anche perché non è mai stata trattata su queste colonne.

In linea di massima possiamo considerarla ispirata alle altre « Aurelia » ma vedremo che in molti punti presenta delle interessanti particolarità: il motore è un 6 cilindri con V di 60°, alesaggio e corsa valgono rispettivamente 86 e 85 mm., quindi cilindrata totale di 2962 cmc. Quattro alberi a cammes in testa, tre carburatori doppio corpo con presa d'aria dinamica unica, doppia accensione, rendono possibile una potenza massima di oltre 200 CV.

Esiste un radiatore dell'olio, sistemato nel parafango posteriore destro!

Per il retrotreno la solita disposizione caratteristica delle Aurelia, con la differenza che la flessibilità del complesso viene integrata e regolata dal pilota, mediante un comando a cavi, da ammortizzatori meccanici a frizione, cosa questa non nuova e già impiegata turisticamente in passato. L'avantreno si presenta molto originale, per non dire unico nell'attuale costruzione automobilistica: balestra trasversale quale mezzo elastico e dischi freno (molto larghi) sistemati all'interno (come per il retrotreno tanto per intenderci) e collegati alle ruote mediante alberino con giunti universali.

Bella la sua carrozzeria, con ampia lunetta posteriore: la struttura è basata su tubi di piccolo diametro, perciò pesa solo 850 Kg. Questa Lancia è in grado di sviluppare una velocità massima di oltre 250 Km/h.

Altra vettura italiana di ottime possibilità è la promettentissima Maserati 2 litri: derivata dalla Formula 2, l'ing. Colombo l'aveva saggiamente ritoccata, (170 CV e 700 Kg.) onde prepararla per questa durissima prova.

Caratteristica di questa Maserati, il retrotreno a trombette con spinta e reazione assorbita da puntoni formanti un triangolo di forza.

Vogliamo, a tal punto, parlare di un'altra interessante vettura, L'Alfa-Conrero che ha corso sotto la guida dello svizzero R. Fehlmann.

Questa automobile, dovuta all'opera del torinese Conrero, si avvale di un motore Alfa Romeo 1900 Sprint, nel quale, munendolo di 4 carburatori motociclistici Dellorto, si è portata la po-

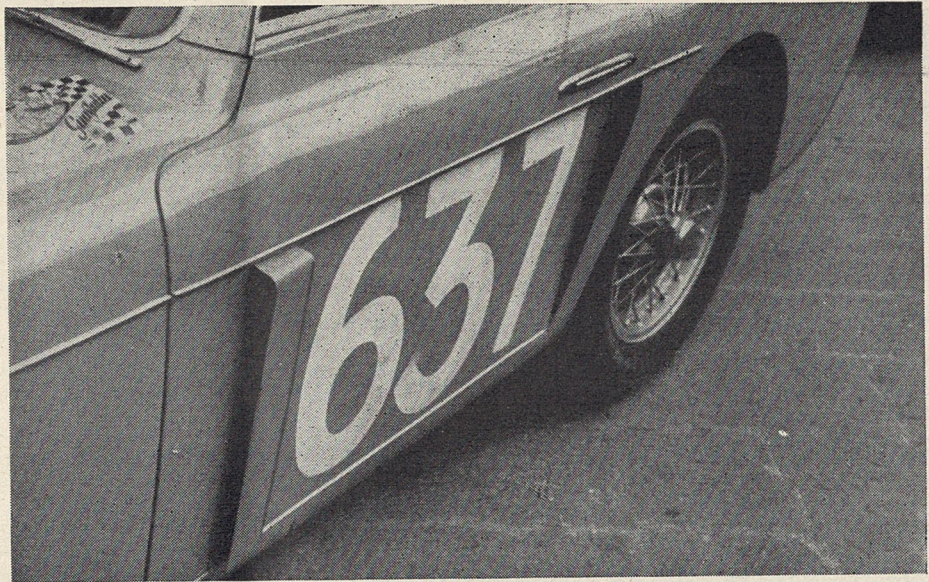
tenza da 100 CV a 130 CV a 6500 giri. Ci si è avvalsi poi della trasmissione della *Lancia Aurelia*, adottando però per evidenti motivi, il comando cambio a cloche.

Lo chassis è costituito da tubi d'acciaio di grande diametro saldati fra loro: la sospensione posteriore è della *Lancia Aurelia*, mentre per l'avantreno si monta una sospensione di *Fiat 1400* opportunamente ritoccata; quattro ammortizzatori idraulici telescopici Koni completano le sospensioni. Sterzo *Lancia Aurelia*: Passo m. 2,425; carreggiate (a.) 1,34 e (p.) 1,32 metri.

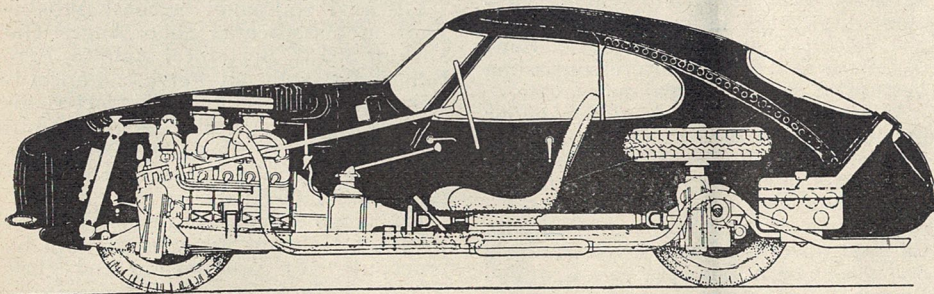
Bella e dalle forme fortemente aerodinamiche la carrozzeria realizzata da *Ghia*, notevole in questa vettura è il vetro posteriore che assolve anche il compito di tetto. Panoramicità totale!

Ha una lunghezza di m. 4,25 una larghezza di 1,84 ed un'altezza (a vuoto) di 120 cm.; luce a terra di 15 cm. In ordine di marcia pesa 800 Kg. (ha un serbatoio di 125 litri) ed è in grado di raggiungere una velocità massima di 220-230 Km/h.

Circa le *Fiat 8 V*, pare siano intenzionate ad entrare decisamente in liz-



Per il raffreddamento delle ruote posteriori ed in particolare delle gomme e dei tamburini-freno, la Ferrari 4100 oltre alla normale presa d'aria aveva sulla fiancata una lamina convogliatrice dei filetti d'aria.



L'aerodinamica linea della Fiat 8-V in uno spaccato longitudinale in cui si rileva: il radiatore dell'olio disposto anteriormente a quello dell'acqua, il comando dell'acceleratore e la caratteristica sistemazione della ruota di scorta

za anche nelle prossime competizioni sensibilmente modificate: maggiore potenza, derivante dalle nuove testate e dalla più efficace carburazione assicurata da 2 carburatori Weber quadricorpo: il cambio per il motivo già precedentemente accennato, ha ora 5 rapporti.

Che la nostra massima Casa intenda misurarsi decisamente con le altre pericolose avversarie? Staremo a vedere.

Della partecipazione straniera, tenendo presente la mancata partecipazione della *Mercedes*, tutto sommato possiamo dire che ci aspettavamo di più; si erano preparati seriamente, ed avevano mandato il fior fiore dei loro piloti e delle loro macchine.

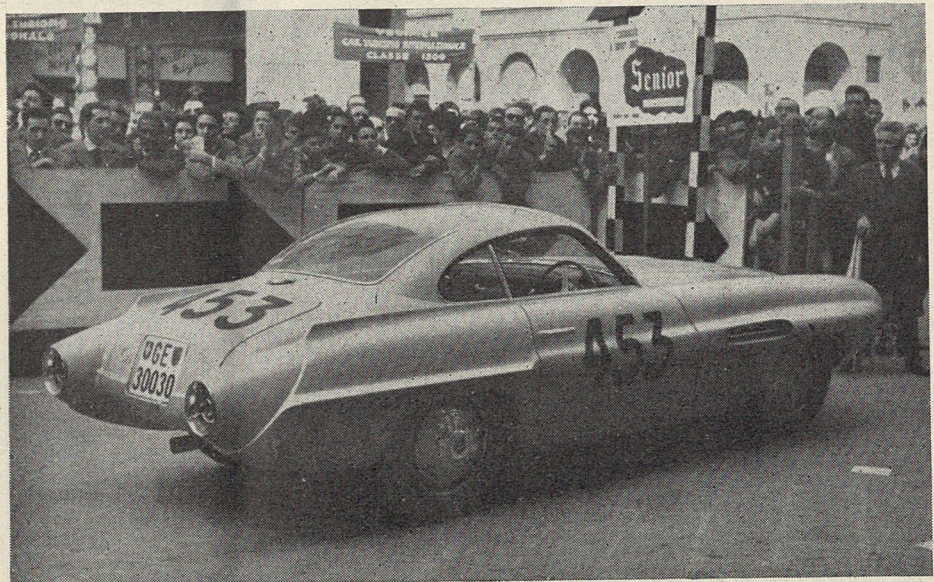
Solo l'inglese Parnell con la sua *Aston Martin «DB3»* ha un buon quinto posto nella classifica assoluta; come è noto vi erano tre «DB 3» ed una meno recente «DB2». Il motore della «DB3» era in grado di sviluppare 180 CV, mentre il telaio, a struttura tubolare, è stato ridisegnato dallo ing. E. von Eberhorst.

Questa vettura britannica presenta non poche caratteristiche notevoli: Carter motore in magnesio, raffreddamento sottopressione, variatore automatico d'anticipo in funzione del N.O.

del carburante usato, avantreno del tipo Porsche e retro De Dion.

Delle tre *Jaguar «XK 120 C»*, di cui due montavano freni a disco ed una un cambio a cinque velocità, con quinta surmoltiplicata nulla di fatto.

Le francesi *Gordini* ad onor del vero hanno dimostrato le loro possibilità: il 2 litri, come è noto, è un 6 cilindri in linea, 75x75 mm. e 128 CV a 4580 giri, 2 alberi a cammes in testa e 8 di rapporto di compressione. Il loro tredicesimo posto nella categoria assoluta ed il terzo nella loro classe, tenendo presente che le loro dirette rivali erano le nuove *Maserati*, è più che soddisfacente e di grande interesse lo



Tra le vetture tecnicamente più interessanti della Mille Miglia 1953 era certamente quella del costruttore torinese Cornero portata in gara dallo svizzero Fehlmann. La carrozzeria, che qui si ammira, è opera della Ghia che ha dato a questo complesso linee filanti e funzionali.



Ispirato al « Disco Volante » questo coupé dal peso di soli Kg. 90 realizzato dalla Colli per il telaio Dyna Panhard.

spunto iniziale della 2300 in lotta per l'assoluto.

Quasi le dimenticavamo... le O.S.C.A. che hanno addirittura spadroneggiato nella classe 1100 Sport: riuscire strappare oltre 80 CV da un motore di 1092 di cilindrata e costruirlo in modo che «tenga» egregiamente in una corsa come questa è certo un magnifico risultato.

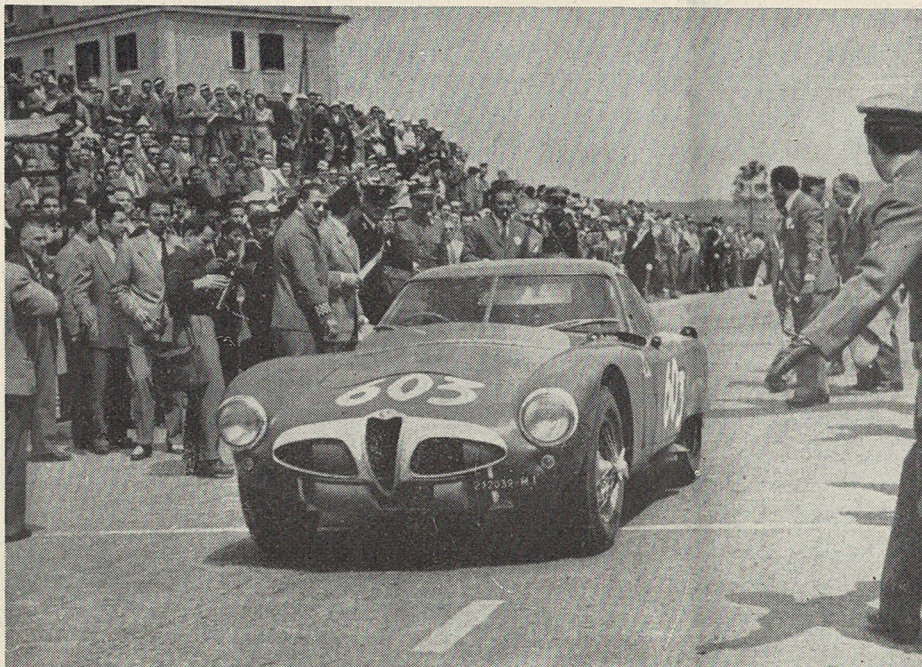
La D. B. Panhard, una delle tante trasformazioni sportive della bicilindrica Panhard Dyna 120, con il montaggio di due carburatori Solex ed un rapporto di compressione di 8,8, è capace di rendere una potenza superiore ai 45 CV ad regime di 5000 giri.

Mantenendo la trasmissione anteriore della Dyna ed il suo schema (frizione monodisco a secco con cambio a 4 velocità), con freni idraulici Bendix, ne è derivata un'interessantissima vetturessa dalle prestazioni elevate.

Infatti il peso a vuoto dello spyder originale francese è di 500 Kg. il che permette ottime possibilità di ripresa e velocità massime dello ordine di 165 Km. orari.

Notevole la carrozzeria, realizzata dal nostro Colli, per una Dyna Panhard che decisamente ispirata al Disco Volante pesa solamente (è un coupé) 90 kg!

Queste le macchine che si sono presentate all'appuntamento di Brescia,



Del « Disco Volante » è rimasto in un certo senso solo il nome alle Alfa Romeo partecipanti alla Mille Miglia. Vediamo qui infatti (Kling al controllo di Roma ove era al comando della classifica generale) che le fiancate sono perfettamente piane e non arrotondate come nei modelli aperti e nel mirabile coupé della Touring presentato a Torino.

e dalla loro magnifica corsa è scaturita una verità inappellabile: il progresso delle macchine, siano esse da corsa o da turismo, è evidentissimo e procede di pari grado alle sempre più elevate medie di questa magnifica corsa, insostituibile banco di prova di macchine e piloti.

Ing. GIANCENZO MADARO

(Fotografie C. Millanta - Pubblisto)

Premiati e festeggiati gli equipaggi lucchesi reduci della Mille Miglia

Martedì 12 maggio indetta dal Gruppo Sportivo Renato Balestrero si è svolta a Lucca negli eleganti locali dell'Albergo Universo una cena in onore dei nove equipaggi lucchesi partecipanti alla XX Mille Miglia e particolarmente dell'equipaggio Pagliai-Parducci che su Alfa Romeo 1900 T.I. si è classificata 1. della categoria turismo Internazionale classe 2000 e di Giannotti-Verciani classificatisi 12.mi su Fiat nuova 1100 nella categoria turismo internazionale classe 1300.

Gli altri equipaggi lucchesi partecipanti e classificatisi sono Angeli-Gai su Fiat 500 C, Bertolucci Astolfo, Bertolucci Raffaello su Ferrari; Fancelli-Bernardini su Alfa 1900; Furreri-Bianconi su Lancia Aurelia; La Rosa-Dolfi su Fiat 500 C; Ricci-Del Debbio su Lancia Frediani e Terigi-Bernadeschi su Ermini 1100 Sport.

Il Gruppo Balestrero a mezzo del suo Presidente Comm. Ignazio Scaletta ha proceduto alla premiazione dei classificati conferendo coppe d'argento e medaglie d'oro. L'Automobile Club a mezzo del suo Presidente Pietro Del Dotto ha rilasciato alla coppia Pagliai-Parducci così brillantemente classificatisi due medaglie d'oro coniate appositamente e due pergamene attestanti il loro valoroso comportamento.

Erano presenti tutte le Autorità Provinciali con a capo S. E. il Prefetto Dr. Laura e tutte le Autorità turistiche con a capo il Presidente dell'E.P.T. Giulio Mandoli.

Hanno parlato il Presidente del Gruppo Balestrero, Comm. Scaletta, i premiati ed il Presidente dell'A. C. Del Dotto che ha concluso la manifestazione cordiale e sentita con un discorso beneaugurante alle fortune di Lucca sportiva specie in vista della prossima Coppa della Toscana e della Coppa R. Balestrero che si disputerà nel giugno sul percorso Massarosa - Lucca.

Ha parlato infine il Presidente dell'E.P.T. Giulio Mandoli il quale oltre a confermare i rallegramenti per le brillanti affermazioni degli equipaggi lucchesi ha confermato i sentimenti di collaborazione dell'E.P.T. verso lo A.C.I.

Il Presidente Del Dotto ha trattato pure dell'interessamento delle Autorità ai problemi sportivi automobilistici e della collaborazione intima dello E.P.T. verso l'A.C.I.

(Vedi fotografia a pag. 56)

Notiziario Sportivo

La pubblicità delle vetture in gara

Come abbiamo pubblicato sul nostro precedente fascicolo, la CSAI ha permesso che sulle vetture che prendono parte alle competizioni automobilistiche nel 1953, in Italia, sia fatta della pubblicità.

L'automobilismo italiano avrà dunque l'onore (?) di essere il primo in Europa a permettere che le automobili in corsa siano usate come cartelloni pubblicitari.

Non c'è nulla da stupire. In un Paese che non esita a prostituire i suoi splendidi panorami turistici e le sue incomparabili bellezze storiche e naturali alla più sfacciata cartellonistica pubblicità, in un Paese in cui si è parlato di indire un concorso pronostici a carattere ufficiale perfino sull'esito di una cosa estremamente seria e storicamente importante come le elezioni politiche, in un Paese nel quale senza il benché minimo scrupolo si insozzano insigni monumenti e ogni facciata di case e palazzi con la gazzarra cartacea elettorale, era logico che anche nello sport la pubblicità cercasse di entrare con quella indelicatezza che le conosciamo.

Ci stupisce e ci addolora invece che la CSAI suprema moderatrice dello sport automobilistico italiano, abbia preso una decisione così importante soprattutto dal lato morale, senza maggiore ponderazione e soprattutto senza attendere una possibile norma internazionale.

L'automobilismo italiano, questo magnifico automobilismo che forse vanta la più gloriosa e romantica tradizione nel mondo, lo sport che ha visto dei grandi come Lancia, Nazzaro, Nuvolari, Varzi, Campari, Materassi e tanti e tanti altri famosi campioni, dedicarsi con passione al suo progresso, si riduce ormai a fare da « 4ª pagina » pubblicitaria.

Più che la sostanza della questione, ci impressiona la forma, soprattutto la forma morale.

Non siamo dei poeti sopravvissuti al di fuori della realtà. Noi stessi abbiamo fatto dell'automobilismo professionistico e sappiamo che la « reclame » è l'anima del commercio (come dice il vecchio adagio) e che di fronte alle impellenti e fortissime ragioni finanziarie, ogni romanticismo deve inesorabilmente cedere. Purtroppo si poteva resistere su quest'ultimo bastione di dignità sportiva e lasciare la pubblicità sui « camions » che trasportano le vetture da corsa, sui boxes, su tutte le attrezzature se volete, escludendola dai corseri in gara alla guida dei quali gli aurighi moderni rischiano la vita.

Invece il responso della maggioran-

za della CSAI è stato diverso.

Per conto nostro avevamo dato parere contrario e, non facendoci illusioni sul risultato del « referendum », avevamo suggerito di escludere almeno da questa sagra pubblicitaria le vetture « Turismo » e « Gran Turismo », nei ranghi delle quali dovrebbe, almeno teoricamente, allignare in modo specifico il dilettantismo e la passione più pura.

Non è stato così. Pubblicità dappertutto! Le dimensioni ammesse sono superiori a quelle che l'annesso C obbliga per le portiere delle vetture sport. L'automobilismo italiano può menare il vanto di trasformare le nostre corse in sfilate fieristiche. Da queste alla carovana pubblicitaria tipo « Giro d'Italia », il passo è breve e non è probabilmente che una questione di tempo, perché la licenza si allarghi oltre i limiti ora fissati.

Dice: « le norme sono fissate a titolo sperimentale per la stagione 1953 ». Vogliamo scommettere che non si ritornerà più indietro e che anzi nel 1954 si confermerà l'esperimento e magari si allargheranno le... maniche? Saremmo lietissimi di perdere questa scommessa. Perderemmo noi, ma ne

guadagnerebbe la dignità dell'automobilismo italiano che tante e tante circostanze attuali non sembrano mettere particolarmente in luce.

G. L.

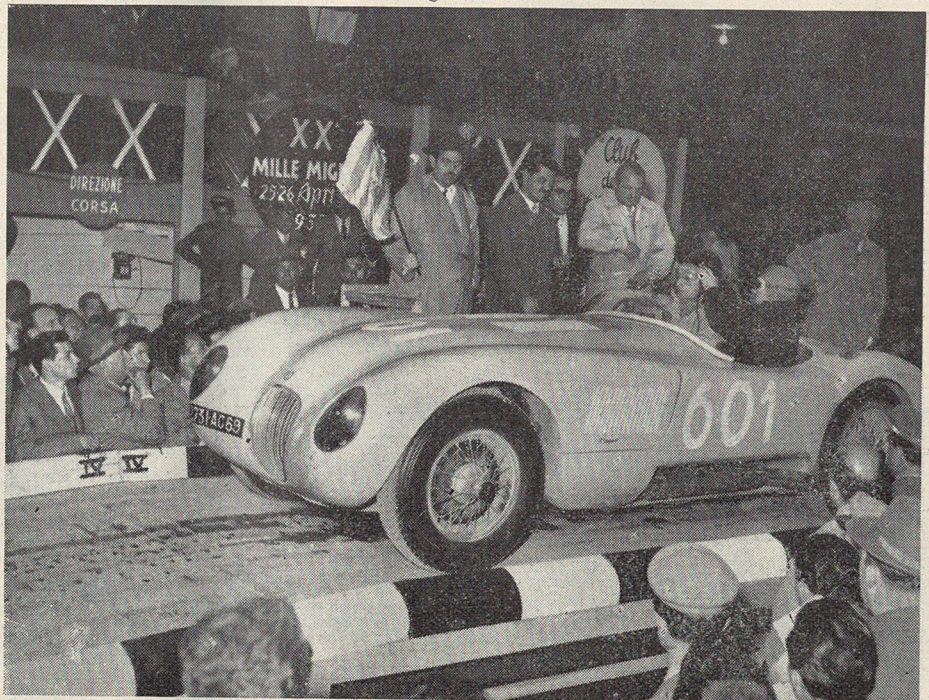
Casco obbligatorio - « vaexata questio »,

Nel nostro precedente fascicolo, commentando la recente « 1000 Miglia » abbiamo pubblicato una fotografia della coppia francese Descollanges-Ugnon al passaggio di Ferrara pochi istanti prima del tragico incidente in cui il povero Ugnon perdeva la vita e Descollanges restava gravemente ferito alla testa.

Facevamo notare che, contrariamente alle disposizioni regolamentari, i due corridori erano privi di casco di protezione.

Pubblichiamo ora una fotografia della stessa coppia alla partenza. Come si vede, il disgraziato Ugnon, naturalmente privo di casco, mette « provvisoriamente » sulla testa di Descollanges il casco da corsa, tanto per « far finta » di obbedire alle norme regolamentari. Tutto questo sotto i bonari sguardi dei commissari.

Da un giornale in nostre mani, appare che Ugnon è morto sul colpo e che una delle ferite mortali è stata la frattura del cranio, mentre l'unica grave ferita di Descollanges è stata quella che



Sulla pedana di partenza per la XX Mille Miglia prende l'avvio la coppia francese Descollanges-Ugnon con la Jaguar. Come si vede la seconda guida Ugnon ha in testa un semplice caschetto di tela mentre il pilota si appresta a partire col casco solamente appoggiato in testa e non agganciato col sottogola. Come è noto questo equipaggio sarà vittima di un grave incidente di strada e Ugnon incontrerà la morte.



Il Gruppo Sportivo dell'A. C. Lucca ha particolarmente festeggiati i soci che hanno partecipato alla Mille Miglia ed in primissimo luogo il giovane Luciano Pagliai trionfatore con la Alfa Romeo nella 2000 Turismo. In queste nostre foto ecco due momenti della bella riunione: a sinistra il Prefetto di Lucca, Dott. Laura, rivolge un plauso ed un incitamento ai piloti ed agli organizzatori lucchesi (alla destra del Prefetto il Presidente dell'A. C. Lucca Comm. Del Dotto) ed a destra ecco il Prefetto mentre consegna un premio al festeggiato Luciano Pagliai.

ha provocato la commozione cerebrale che lo ha messo in pericolo di vita per un non breve periodo.

Ora ci chiediamo: o il regolamento che prescrive l'uso del casco è una burletta, ed allora è necessario che lo si

dichiarino nullo (in base a che cosa poi...), oppure è una cosa seria ed allora i commissari che «chiudono un occhio o magari due» si rendono corresponsabili di quanto può succedere. La tragica fine di Ugnon che forse po-

teva essere evitata e la grave ferita di Descollanges che certamente il casco avrebbe annullato, costituiscono un nuovo gravissimo monito che non vale dimenticare e che i responsabili devono considerare.

POSSESSORI DI

FIAT 1400

LANCIA AURELIA

ALFA ROMEO 1900

otterrete prestazioni di grande soddisfazione adottando i nuovi carburatori

SOLEX

provvisti di pompa di ripresa

STAZIONE SERVIZIO SOLEX

MILANO - VIA BOSCOVICH, 57 - TEL. 278.832

**DAL 1904
APPARECCHIATURE
PER L'ELETTRIFICAZIONE
INDUSTRIALE
E NAVALE**

**BRESCIA
ITALIA**

S.p.a. Federico Salvaroli & C.

INDUSTRIA ELETTROTECNICA