

PERIODICO QUINDICINALE
della
Soc. p. Az.
EDISPORT

(Gruppo Magnani)
Direzione e Amministrazione
MILANO
Via Fieno 6 - Telef. 17-119

SOMMARIO

	Pag.
Mille Miglia 1948	11
Tecnica d'assalto	15
Il motore degli scienziati	16
Il Regolamento Internazionale per vetture da turismo di serie	20
Esce la nuova O.S.C.A.	21
Il Campionato Sociale Fiorentino sulla Firenze-Fiesole	22
La Spedizione italiana in Argentina	23
In tema di trasporti economici la <i>Lucciola</i> risolve ottimamente il problema	27
Notiziario sportivo	29
Un osso duro per i concorrenti della 750 Sport Internazionale	31
A Cesare quel che è di Cesare dopo la Milano-Sanremo	31
Ai quattro venti	32

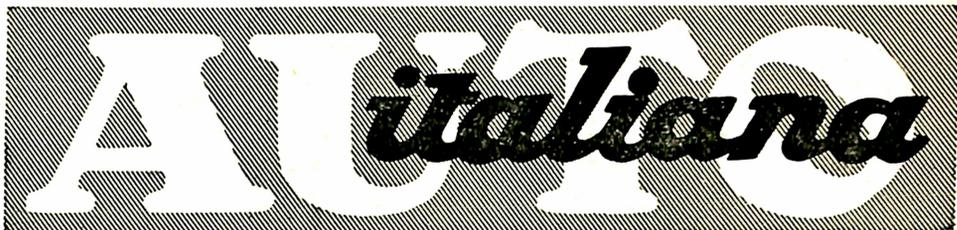
Avanti testo:
Echi, informazioni, notizie

ABBONAMENTI

(si prega di usufruire del nostro C. C. Postale N. 3-8412 intestato a « Edisport » - Milano, v. Fieno 6)

ITALIA	
ANNO	L. 2.800
SEMESTRE	L. 1.500
LA COPIA	L. 150
ESTERO	
ANNO	L. 3.300
SEMESTRE	L. 1.800
LA COPIA	L. 170

Concessionaria esclusiva per la pubblicità: SOCIETA' PER LA PUBBLICITA' IN ITALIA (S. P. I.) — Milano, Piazza degli Affari, Palazzo della Borsa - Tel. 12451 e 12455 - Succursali ed agenzie in tutta Italia.



ANNO XXIX

N. 8

MAGGIO 1948

MILLE MIGLIA 1948

di Corrado Filippini

Siamo oramai agli sgoccioli per la preparazione della XV Coppa delle Mille Miglia e l'attività, negli uffici degli organizzatori, nelle officine e lungo le strade dell'interessante percorso, batte ancora il suo ritmo più pieno.

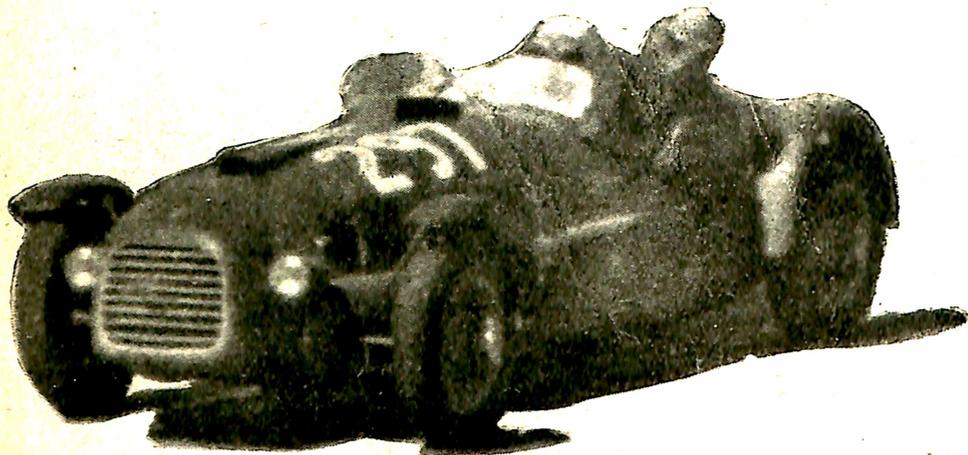
E' una corsa, la Mille Miglia, che mobilita autenticamente tutte le forze dello sport automobilistico italiano; e dopo quindici edizioni si direbbe che l'entusiasmo e la passione sono ancora quelli del primo momento. Gli è che la « Mille Miglia » con il passar degli anni è diventata la gara classica per eccellenza senza invecchiare. E' come se un elisir di eterna giovinezza le circoli nelle vene, se l'immagine può rendere l'idea. E il risultato è che a ormai ventun anni di distanza da quel lontano aprile 1927 noi che s'era alla prima partenza s'è fatto grigio il crine e quasi messo pancetta mentre la gara degli allora nostri poco più di cinque lustri è ancor così bella, così giovane e così fresca da non saper più se provarne o invidia o contento o malinconia, per gli anni che per noi sono passati e per essa — no davvero — non sembran trascorsi.

Si dava, qualche minuto fa, una rapida scorsa all'elenco degli iscritti a questa quindicesima edizione. Quasi due centurie e mezzo di iscrizioni! Sbalorditivo, a saper un poco, come noi se ne ha la pretesa, che cosa significhi e che cosa voglia dire il prepararsi per prender parte a una simile competizione. Sbalorditivo e commovente insieme. Perché evidentemente non è di soli quattrini che si tratta. Ci vuol anche entusiasmo a tutta prova, tenacia, attaccamento, passione. Non è per una passeggiata che ci si deve preparare: è per una corsa di velocità che dura esattamente per mille e ottocento chilometri di libere strade. Un po' di pratica e un pizzico di fantasia e il quadro è presto reso: una gara sportivamente difficilissima, e tecnicamente ardua in una cornice inimitabile, quale nessuna altra corsa al mondo ha mai posseduto e possiede.

Anche per questa sua XV edizione la *Mille Miglia* ha chiamato a raccolta ed effettivamente interessate tutte le forze dello sport automobilistico nazionale. Saranno in linea di partenza i migliori fra gli autentici specialisti di questo tipo di manifestazione al volante delle vetture sport di più elevata efficienza in Italia che vuol dire le migliori vetture sport d'Europa o del mondo se così vi sembra più esatto che si dica.

Queste vetture sport sono, non tenendo conto per un momento della diversità di cilindrata: le *Alfa Romeo*, le *Ferrari* le *Cisitalia* e le *Maserati* alle quali con l'accompagnamento di alcune considerazioni tecniche — diremo così — di discriminazione si debbono aggiungere ognuna nel settore che ad esse compete le *Fiat* originali e le *Stanguellini* che dal ceppo della gran Casa torinese discendono.

E' un bell'insieme di perfette vetture sport, credete. Quale altra Na-



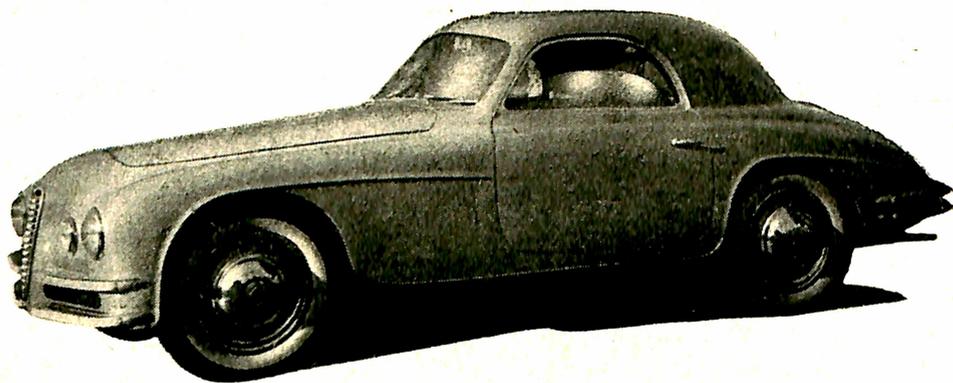
La **FERRARI 2000** trionfatrice della recente Targa Florio parte decisa alla riconferma della clamorosa vittoria.

zione al mondo potrebbe, per di più, elencare altrettanto?

Della maggior parte di queste vetture si conoscono, anche in considerazione dello svolgimento e dei risultati del recentissimo Giro di Sicilia per la Targa Florio, le caratteristiche tecniche e costruttive e in un certo senso anche le rispettive possibilità assolute. Sono, apparentemente, le due litri 12 cil. *Ferrari* le macchine di maggior levatura; sono, indiscutibilmente, le due litri sei cil. *Maserati* le più indicate a dare ad esse la replica; sono infine, fra i due modelli più moderni e più forti, le *Cisitalia*, le macchine di tutte le sorprese, meno potenti e meno veloci perchè di cilindrata singolarmente più ridotta, ma di possibilità tali di sfruttamento e di impiego da poter regger brillantemente anche a così severo confronto.

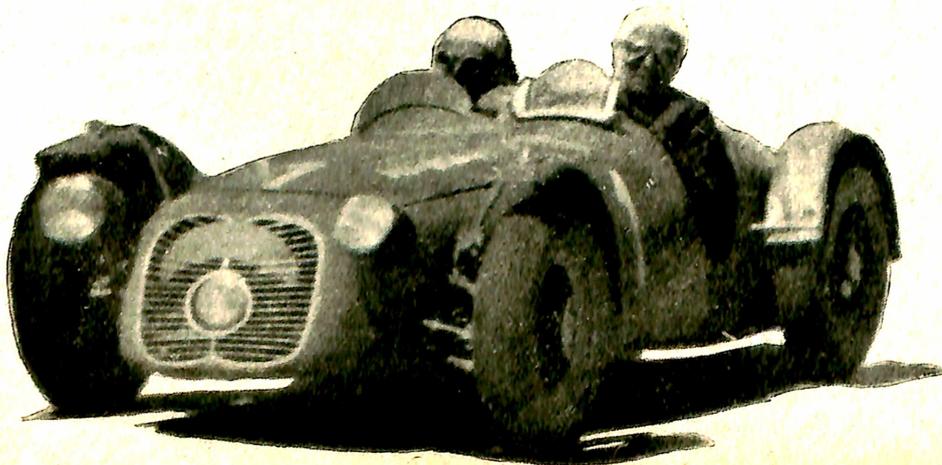
Usa per questa categoria „sport internazionale tenere in un certo senso ancora conto delle diverse classi di cilindrata, che è una tra-

ditione vecchia si può dire quanto la stessa categoria. Ma a osservare bene i risultati, e più che i risultati i comportamenti delle vetture, è un poco a una specie di « Formula »



Numerose sono le **ALFA ROMEO** impegnate nella XV Mille Miglia: normali coupé come quello qui sopra effigiato, modelli completamente trasformati dai privati ed infine due macchine speciali presentate officiosamente dalla Casa.

che ci si trova di fronte, per quanto ha riferimento con le vetture sport attuali, una « Formula » di enunciazione tipicamente liberale, cioè senza imposizioni nè di cilindrata,



Duro compito quello delle **MASERATI**: l'attenzione di tutti gli sportivi è concentrata su questa prova di appello.

nè di peso, nè di ingombro nè di altre cose. Per cui a una due litri *Ferrari* con oltre 120 C.V. di potenza si oppone una *Maserati* di uguale cilindrata ma di soli sei cilindri, di quasi uguale potenza e di quasi identico peso; e alle due pressapoco simili modernissime vetture sport ecco opporsi una *Cisitalia*, apparentemente troppo piccola e debole con il ridotto motorino di nemmeno 1200 cmc. e con i poco più che 50 C.V. di potenza, ma in sostanza e in pratica minacciosa e preoccupante quanto mai. Perchè il peso della macchinetta è in proporzione e in proporzione la sorprendente agilità che moltiplica le normali possibilità di impiego. Date una scorsa all'ordine di arrivo di quella straordinariamente illustrativa gara che è stato il recente Giro di Sicilia e ne avrete una idea.

E non è ancora tutto, perchè al terzetto un quarto nome — e che razza di nome — è quasi certo che in occasione della XV *Coppa Mille Miglia* si aggiungerà: quello di *Alfa Romeo* che di *Mille Miglia* su quindici ben dodici ne ha iscritte nel suo « Libro d'Oro »!

E' un poco alla macchia che si è preparata la grande Casa milanese; e più per assecondare la passione di certi suoi elementi che pur di non rinunciare ad alcuna delle grandi tradizioni della marca dei loro sogni e della loro passione darebbero la scalata non si sa a quale parete a picco, che per un proprio piano tecnico o costruttivo o commerciale. In sostanza non si tratta, tanto per esser espliciti, di un modello autenticamente nuovo. Si tratta semplicemente del notissimo 2500 cmc. sei cilindri sport normalmente in com-

mercio al quale sono state introdotte alcune modifiche che si traducono in altrettante migliorie e soprattutto in considerazione di un impiego diremo così sportivo. Il motore è il classico 6 cil. di 2500 cmc., migliorato in alcuni dettagli per elevarne la potenza e si va da una nuova testata rinforzata all'impiego di bielle più robuste; dalla adozione di nuove valvole alla sostituzione degli assi delle camme con conseguente modifica del diagramma di distribuzione; dall'uso di un nuovo tipo di bronzine alla adozione di un nuovo apparato speciale di accensione doppio, da un nuovo modello di frizione tipo competizione con volano in acciaio a un nuovo sistema di alimentazione mediante tre carburatori doppio corpo orizzontali con presa d'aria aerodinamica. Morale di tutto questo: il passaggio dai 120 C.V. del modello 6 C 2500 SS ai circa 160 C.V. del motore a-



La « due posti sportiva » l'indovinata edizione sportiva della FIAT 1100, vettura di punta nello schieramento dei millecentisti.

leggera. Il peso completo dell'insieme non raggiunge i 900 Kg.

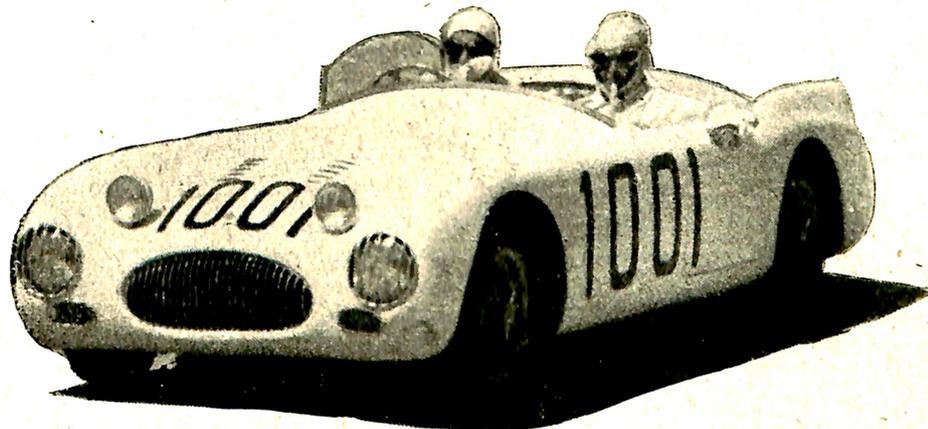
Il miglioramento conseguito dalla

tenza 120 C.V.; modello *Mille Miglia* 1948 peso 900 Kg. potenza 160 C.V.

E scusate se è poco. Al punto che viene quasi naturale di rifarsi ancora alle cifre dei modelli di *Maserati*, di *Ferrari* e di *Cisitalia* per farsi un quadro sintetico della situazione che per le *Cisitalia* denuncia accanto ai 50-55 C.V. un peso di 550-600 Kg. e per le *Ferrari* e le *Maserati* un peso di 700-750 Kg. in pieno assetto per la *Mille Miglia* e una potenza di 120-125 C.V.

Il quadro si completa con le *Fiat* 1100 modello sportivo e le *Stanguellini* nelle diverse edizioni 750 cmc. 1100 e 1500 cmc. di vecchia e nuovissima preparazione.

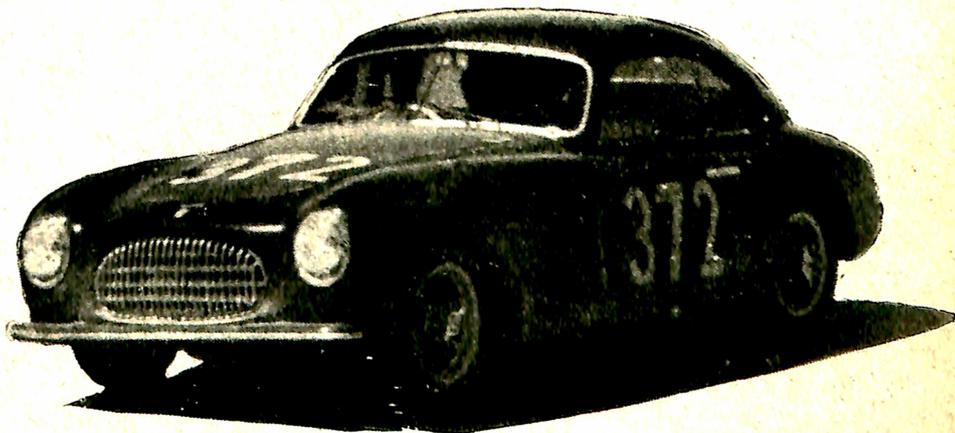
E' evidente che le *Stanguellini* sono realizzazioni tecnicamente d'avanguardia, frutto di una sapienza di preparazione veramente eccezionale e come tali paragonabili ai mo-



Lo spyder CISITALIA che lo scorso anno magistralmente guidato dal « maestro » Tazio Nuvolari, si classificò secondo assoluto.

tuale, con una curva di potenza singolarmente interessante che parte dai circa 90 C.V. a 3 mila giri per passare ai circa 160 ai circa 5000 del regime di punta. Quanto al resto si è provveduto ad accorciare il telaio passando da mt. 2,70 a mt. 2,50 di passo; si è inoltre leggermente ridotta anche la carreggiata. Il ponte posteriore è del tipo «2900» modificato, nella sospensione che è a balestra trasversale. Le sospensioni anteriori sono del tipo normale, ma alleggerite mediante l'adozione di parti in alluminio. I freni infine sono stati maggiorati. Per le due vetture che dovrebbero prendere parte alle *Mille Miglia* sono state approntate due speciali carrozzerie berlina dal reparto speciale, in lega

Alfa Romeo rispetto al modello 2500 SS si esprime con queste cifre: modello 2500 SS peso 1300 Kg. po-



La berlinetta CISITALIA che dovrà difendere il primato sulla Torino-Brescia stabilito da Bernabei.



CLEMENTE BIONDETTI, autentico campione di gran fondo, trionfatore della Mille Miglia 1938 e 1947, e del recente Giro di Sicilia. Vincerà anche la Mille Miglia 1948? Il pronostico non può, evidentemente, che essere in suo favore.

delli sport propriamente detti. La edizione sportiva della 1100 Fiat è invece tutt'altra cosa: è un modello costruito anche per un impiego normale. Come tale non può esser messo a confronto, anche se le sue prestazioni in corsa risultano all'atto pratico eccezionali.

Ed è tutto o quasi. Infatti ci sarebbe da dire qualcosa anche sulla categoria Turismo internazionale cui risale in gran parte il merito di

un elenco di iscritti che sfiora le due centurie e mezzo di macchine. Il numero, si dice, ha molta importanza. Può darsi, ma è forse questione di punti di vista. Comunque, nella categoria turismo rientrano tutti i modelli turismo universalmente noti, non sarebbe fuor di luogo parlare (ammesso che tutti rispettino il regolamento che esclude ogni modifica o messa a punto speciale) più che di confronto fra le

macchine di competizione fra guidatori. La quale cosa ha il suo lato buono. V'è, tuttavia, un ma, che è poi lo stesso che si aveva in partenza al giro di Sicilia: la presenza di una squadra di tre Healey, cioè di tre vetture inglesi che per quanto regolarmente catalogabili come modelli turismo hanno caratteristiche piuttosto sportive. Ne potrebbe derivare, soprattutto se Lurani si affiaterà con Guglielmo Sandri che ha rimpiazzato Dorino Serafini, improvvisamente ammalatosi e se il Haller si adatterà alla nuova macchina, la vittoria di una di queste vetture. In Sicilia a Bracco con l'Aprilia riuscì di tenere in rispetto la macchina inglese.

Avverrà altrettanto nella Mille Miglia?

E sarebbe tutto, se non restasse da parlare dei piloti, cioè degli uomini cui spetterà di sfruttare le possibilità delle vetture. Gran mistero da tutte le parti, fatta eccezione per Maserati che in mancanza di Villorresi impegnatosi per il G. P. di Ginevra farà correre come isolati Ascari, Auricchio, Capelli ed Amendola e si sa inoltre che saranno in campo anche due Berlinette su telaio 1500 sei cilindri.

Per Ferrari non si sa con esattezza chi correrà per la casa e chi a titolo personale. Comunque i piloti sui quali Ferrari conterà saranno in sostanza Biondetti, Cortese e Righetti, che sono tre ottime guide senza dubbio. Per Cisitalia oltre Taruffi correranno lo stesso Dusio, Carena e Bernabei. E per Alfa Romeo? Con certezza nessuno può dire. Si parla di una coppia Maggi-Brivio, o Brivio-Guidotti, si parla anche di Sanesi, di Roll e del romano Venturi. Ma si parla anche di Trossi e di altri piloti. Dipenderà, pare, dal risultato di certe prove tuttora in corso.

E' un'alternativa di grande importanza questa dei piloti cui le due Alfa Romeo potrebbero essere affidate. Potrebbe dipendere da essa lo stesso risultato così come un peso decisivo avrebbe potuto avere per Maserati la presenza di Villorresi.

A proposito: ma come e perchè si è permesso che il calendario internazionale portasse per il giorno della « Mille Miglia » anche un Gran Premio di Ginevra?