

A De Graffenried (Maserati F. 2) il tempo migliore nella corsa in salita di Friburgo

L'italiano Giardini su OSCA si impone nella classe 1100 cc. sport

Benchè, esaminando, anche attentamente, i giornali tedeschi, sia molto difficile capire che De Graffenried è il vincitore della corsa di Friburgo, il primatista di questa classica corsa in sa-

ranti al primato, che disponevano di mezzi molto differenti l'uno dall'altro. Il risultato è stato quello più giusto e del resto previsto, in quanto ha vinto la macchina più completa e di mag-

giore rendimento. E' tuttavia molto interessante rilevare che la vittoria di De Graffenried è stata seriamente minacciata dal tedesco Hermann che disponeva di una *Porche* 1500 cmc. tipo Le Mans, il che può, a prima vista, stupire il lettore, data la grande diversità tra i due tipi di vettura. Su questo particolare terreno un fatto del genere non deve però destare meraviglia. Anzitutto occorre rilevare che questo Hermann, oltre ad essere veramente un ottimo pilota, conosce il difficile percorso alla perfezione; in secondo luogo si sappia che in Germania è ammesso anche per le vetture sport il carburante a miscela, il che, come è noto, influisce sensibilmente ad aumentare la potenza del motore tanto che non è esagerato supporre un'erogazione di oltre 100 HP (con un peso di appena 500 Kg.) per questa minuscola vettura-sport dalle brillantissime caratteristiche; questo percorso, infine, che consente una media di appena 90 Km/h, livella con le sue asperità in modo sensibilissimo i diversi mezzi.

A titolo di esempio citeremo questo fatto che ha dell'incredibile: nel 1951 Moss, con la Kieft-Norton Formula 3 di circa 48/50 HP, segnò a Friburgo un tempo di 6 secondi inferiore a quello che fece registrare nel 1935 Stuck con una 16 cilindri *Auto-Union* Grand-Prix di 6 litri di cilindrata, sovralimentata

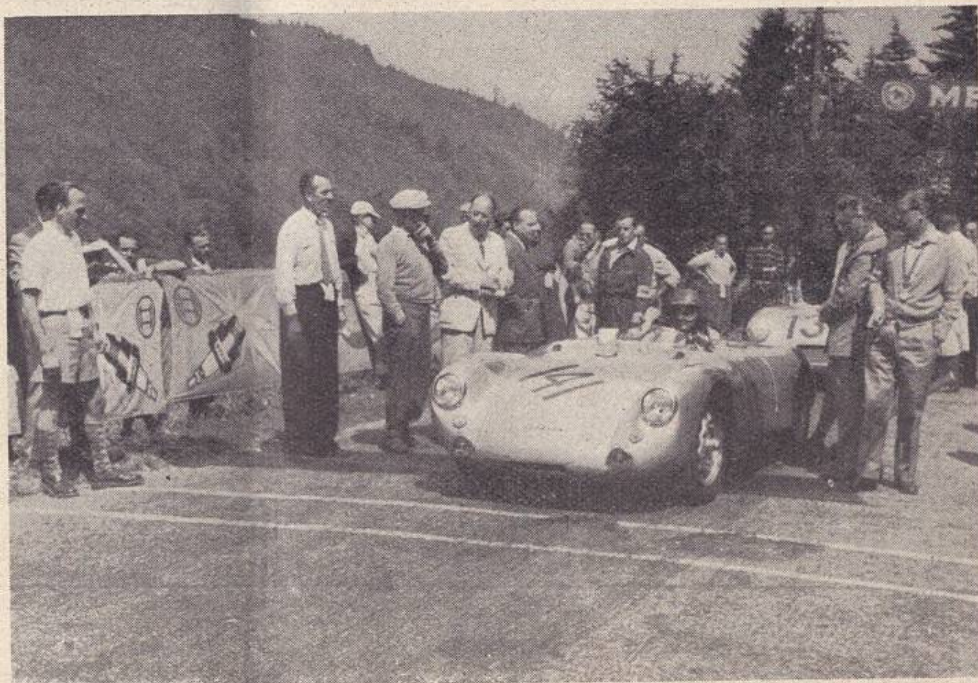


Il vincitore assoluto De Graffenried su Maserati formula 2.

lita, è proprio questo simpatico e spericolato barone svizzero, allegro come un monello scappato da scuola e presente ad ogni gara importante con la *Maserati* Formula 2, magistralmente messa a punto dall'abile Enrico Platé.

Su questo argomento della stampa tedesca occorrerà in ogni caso ritornare prima o poi dettagliatamente. E' molto spiacevole fare rilievi del genere, ma, specie in vista della attesa ricomparsa di vetture Grand Prix germaniche, sarà opportuno, a scanso di sorprese, mettere bene in evidenza i sistemi tutt'altre che raccomandabili, con i quali la maggior parte dei cosiddetti giornalisti «specializzati» tedeschi falsano spesso i risultati delle gare, cercando talvolta anche di inventare inesistenti scandali e non esitando all'occorrenza ad esprimersi in modo addirittura offensivo nei riguardi di concorrenti, costruttori e organizzatori stranieri.

Non ostante gli ammirevoli sforzi degli organizzatori, il numero dei partecipanti alla gara di Friburgo non è stato eccessivo e l'interesse di questa manifestazione si è limitato al confronto tra pochi concorrenti, seriamente aspi-



Hermann, secondo assoluto e primo delle vetture sport, sulla *Porsche* 1500 cc. tipo Le Mans, alla partenza.



A Friburgo la Osca si è imposta autorevolmente nella classe 1100 cc. Eccola mentre magnificamente pilotata da Giardini infila una curva. Nella foto accanto il bravissimo Ahrens, su Cooper, vincitore della « Formula 3 ».

e della potenza di oltre 500 HP.

La *Porsche*, sensibilmente più corta della *Maserati* Formola 2 ha potuto dunque sgusciare qui da una curva all'altra in modo molto più agevole, non solo, ma disponendo di una minore eccedenza di potenza della vettura italiana (circa 5 Kg/HP contro 3,6 Kg/HP) ha consentito in questo particolare caso, date le caratteristiche del tracciato e del fondo stradale, al suo pilota di schiacciare più decisamente di De Graffenried sull'acceleratore, senza preoccupazioni per un eccessivo pattinamento delle ruote motrici. Nella *Porsche* inoltre la sistemazione del motore nella parte posteriore influisce certamente, specie nelle corse in salita, ad assicurare una migliore aderenza. A questo proposito — potendosi qui fare osservare che il motore posteriore può essere una soluzione non del tutto ideale agli effetti della correzione dell'assetto della vettura in curva, quando questa sta superando il suo limite di aderenza, sarà bene rammentare che negli ultimi tipi speciali sport della *Porsche* il motore, pure restando sistemato nella parte posteriore, viene montato ora prima del ponte. Pertanto la massa del motore non viene più sopportata a sbalzo all'estremità dello chassis, ma trovasi spostata sensibilmente verso il centro, con conseguente miglioramento della tenuta di strada. Stando dunque ai risultati ottenuti a Friburgo e confrontate le due macchine che hanno segnato i tempi migliori, parrebbe che l'ideale per una corsa in salita di queste caratteristiche sia una vettura del rapporto peso-potenza di circa 4 Kg/HP. Il fatto più interessante è da tenere comunque nella giusta considerazione in vista della stagione 1954, è che una vettura del genere esiste già in Germania. E' questa la nuova *Porsche* sport con motore 1500 cmc. a 4 alberi a cames in testa, che rende a miscela ben 132 HP e cioè la bellezza di 88 HP/litro! Ammesso un peso dai 30

ai 50 Kg. superiore al leggerissimo tipo Le Mans, si ha quindi in questo caso un rapporto peso potenza sull'ordine di 4 - 4,150 Kg/HP. Questa macchina ha debuttato a Friburgo, pilotata da Stuck, ma solo a puro titolo di prova. Benchè si pensasse che non sarebbe stata terminata prima di ottobre, essa è apparsa qui inaspettatamente; attualmente è però ancora in fase di messa a punto e verrà impiegata ufficialmente dalla Casa solo nell'anno venturo.

Il migliore tempo tra le vetture Sport è stato segnato naturalmente da Hermann, seguito da Bechem sulla nuova *Borgward*, già vista al Nurburgring.

Nella classe 1100 cmc. sport. hanno preso la partenza anche 3 *Osca* di cui due della Scuderia San Giorgio, pilotate da Giardini e dal Colonnello François, ed una, con una magnifica ma evidentemente troppo pesante carrozzeria Coupé Vignale, pilotata dall'americano Du Puy. Giardini ha vinto questa classe, non ostante abbia potuto effettuare una sola salita in allenamento, a causa di un inconveniente alla leva di cambio che lo ha costretto a perdere una giornata di tempo. Si noti che la poca conoscenza di questo difficilissimo percorso costituiva un serio handicap per il nostro pilota, non solo, ma che, mentre tutte le 1100 cmc. tedesche funzionavano a miscela, nelle *Osca* veniva impiegato come sempre il carburante 85 ottani. Anche se, per la verità, il più serio avversario di Giardini, Trenckel su *Porsche*, è uscito di strada in prova e non ha potuto partecipare alla gara, il risultato di Giardini è da considerarsi molto soddisfacente ed il primo a riconoscerlo molto cavallerescamente è stato il secondo classificato in questa categoria, il tedesco Bulla su *Porsche*. François, fermato per noie al motore ha dovuto interrompere la sua seconda prova. La gara Formola 3 è stata vinta dal tedesco Ahrens su *Cooper*. Il migliore tempo nelle singole prove, non valevole

però agli effetti della classifica che veniva stabilita in base alla media delle due prove che tutti i concorrenti dovevano effettuare, è stato quello di Wunsche sulla moto *DKW* 350 cmc. 3 cilindri 2 tempi con 7'59"16/100. In classifica il migliore è però De Graffenried con un tempo medio di 8'01"24/100.

Testo e foto di CORRADO MILLANTA

CLASSIFICHE

Categoria Sport

fino a 1500 cc.

1) Hans Hermann (*Porsche*) in 8'1,78 pari a 89,8 Km/h; 2) Karl Gunther (*Borgward*) in 8'13; 3) Hans Stuck (*Porsche*) 8'29; 4) Helm Glockler (*Porsche*) 8'33; 5) Adolf Brudes (*Borgward*) 8'39; 6) Franz Hammernick (*BMW*) 9'48.

fino a 1100 cc.

1) Francesco Giardini (*Osca*) in 9' pari a 80 Km/h; 2) Paul Bulla (*Porsche*) 9'15; 3) Otto Mathé (*Porsche*) 9'26; 4) Rolf Brandt (*Porsche*) 9'39; 5) Bernhard Cappenberg (*Porsche*) 9'15.

Categoria Corsa

Formola 3

1) Kurt Ahrens (*Cooper*) in 8'52,08 pari a 81,2 Km/h; 2) Theo Fitzau (*Cooper*) 9'03,09; 3) Kurt Kuhnke (*Cooper*) 9'12,69; 4) Loens (*Kieft*) 9'13,17; 5) Willi Lehmann (*BMW*) 9'16,05.

Formola 2

1) De Graffenried (*Maserati*) in 8'01,24 pari a 89,8 Km/h; 2) Rudolf Fischer (*Ferrari*) 8'07,69; 3) Hans Stuck (*AFM-Bristol*) 8'12,17; 4) Alan Brown (*Cooper-Bristol*) 8'13,73; 5) Mc Alpine (*Connaught*) 8'20,74; 6) Hans Hermann (*Veritas*) 8'21,31; 7) Karl Gunter (*AFM-Bristol*) 8'33,41; 8) Bira (*Connaught*) senza tempo; 9) Theo Helffrich (*Veritas*) 8'37,36; 10) Josef Hummel (*Veritas*) 8'51,28; 11) Wolfgang Seidel (*Veritas*); 12) Erwin Bauer (*Veritas*); Hans Bless (*AFM*).