

IL GRAN PREMIO D'ITALIA

apre la seconda fase tecnica della formula 1

IL MOTIVO dominante e più attraente del prossimo Gran Premio d'Italia, che concluderà la stagione delle prove internazionali a formula unica, sarà costituito dalla conclusione del campionato del mondo per conduttori, ripreso quest'anno dopo un lungo periodo di stasi, per iniziativa italiana. Tutti gli sportivi ne hanno seguito e vissuto le vicende perché sia necessario insistere sull'interesse sportivo di questa finalissima, nella quale sono impegnati i tre piloti della squadra dell'Alfa Romeo: Fangio, Farina e Fagioli, che si trovano a due punti l'uno dall'altro nella classifica e per decidere del titolo; non è anzi da escludere che sia proprio il giro più veloce a consacrare il nuovo campione del mondo; giacché il punto che viene assegnato a chi compie il giro più veloce della gara potrà appunto definire le posizioni di parità. In definitiva, aggiungiamo noi, sarà anche la dea fortuna a contribuire non poco a questa conclusione sportiva, giacché può bastare, come accadde a Farina e Reims, la incrostazione di una tubazione a determinare il crollo di molte speranze e la assegnazione di un titolo che è giustamente molto ambito.

Non c'è dubbio che i tre piloti dell'Alfa Romeo impegneranno ogni loro energia per la conquista del campionato per il quale come è noto trepidano migliaia di tifosi argentini di Fangio e disinteressati e simpatizzanti

italiani di Farina o Fagioli, ma non è da escludersi che appunto questa lotta serrata possa portare a sorprese precisamente nel trio dei laureandi, ognuno dei quali seguirà evidentemente, la tattica che riterrà più favorevole.

Ma a parte questo motivo puramente sportivo, che darà il tono al Gran Premio d'Italia, c'è un motivo tecnico che non va né sottovalutato né trascurato. Infatti la nostra massima competizione praticamente inizia quella che potremo chiamare la seconda fase della formula uno, siano o non siano presenti a Monza (e mentre scriviamo non lo sappiamo ancora) i più recenti prodotti creati dalla tecnica di corsa.

La formula uno, come è noto, deriva dalla precedente formula di anglo-germana la quale rappresentava un compromesso tra i sostenitori dei motori sovralimentati ed i sostenitori del motore aspirato. Allo scadere della formula del peso massimo, si compromesso si raggiunse concedendo al motore non sovralimentato una cilindrata pari ad una volta e mezzo di quella del motore sovralimentato. Si stabilì cioè che il costruttore potesse liberamente scegliere o il motore sovralimentato di tre litri di cilindrata, o il motore 4500 cmc. non sovralimentato. Si prevede inoltre una scala di pesi variabili in funzione della cilindrata e per ogni 100 cmc.

In altre parole sulla scorta dei dati sperimentali si ammise che i motori fornissero una potenza specifica di

100 cavalli per litro nel caso della sovralimentazione e di 65 cavalli per litro nel caso della aspirazione atmosferica. Mentre ad Indianapolis la maggior parte dei tecnici e dei costruttori si orientò decisamente verso il motore aspirato, raggiungendo potenze specifiche superiori ai 70 cavalli per litro, in Europa il solo tentativo serio fu fatto dalla Delahey, che non riuscì a trarre dal suo 12 cilindri oltre 230 cavalli e cioè poco più di 50 cavalli/litro, di contro ai 140-150 cavalli per litro delle vetture con motori sovralimentati della Mercedes, della Auto Union dell'Alfa Romeo.

Nel dopoguerra, si dovette naturalmente tenere conto di questa situazione di fatto e, mantenendo lo stesso criterio di base della formula di corsa si auspicò il vantaggio per i motori senza compressore abbassando la cilindrata massima dei motori sovralimentati a 1500 cmc. Così che con la formula attuale il rapporto tra le due cilindrata è passato da 1,5 a tre, il che vuol dire che un motore sovralimentato viene considerato capace di sviluppare per ogni litro di cilindrata una potenza tripla di quella fornita dal motore senza compressore.

Allo stato attuale i risultati più elevati sono quelli ottenuti dal 158 Alfa Romeo, il quale nella sua ultima edizione sviluppa attorno ai 350 cavalli (e forse di più, secondo notizie attendibili); vuol dire allora che un 4500 cmc. aspirato, per potere competere in fatto di potenza con questo motore dovrebbe sviluppare 77 cavalli per litro; una potenza cioè che in qualche tipo di motore americano già si è toccata, ma che finora in Europa non pare raggiunta.

Mentre l'Alfa Romeo persegue naturalmente la sua strada, attenendosi al 1500 sovralimentato, i fratelli Maserati prima e Ferrari dopo si sono decisamente orientati verso il motore aspirato e sia i primi che il secondo sono nella fase iniziale e sperimentale. Ferrari anzi ha già collaudato a Ginevra un suo 4000 cmc. che prelude appunto al 4500 e che ha fornito prestazioni assai promettenti, nel confronto diretto con il 158.

Per contro i tecnici inglesi, affrontando la soluzione della formula, hanno preferito la via seguita dall'Alfa Romeo ed hanno realizzato un 1500 a 16 cilindri che dovrebbe sviluppare 400 cavalli e cioè qualcosa come 260 cavalli per litro.

Da questo rapido sguardo alla situazione dei mezzi da corsa della formula uno è facile dedurre, che contrariamente a quello che da qualche affrettato critico si è scritto, la formula attuale è appena all'inizio di questa interessantissima fase, che potrebbe anche portare al predominio del motore aspirato; tanto più che già l'esperienza fornita dai due litri

della formula due permette di essere ottimisti a questo proposito. La prossima stagione dei grandi premi servirà probabilmente a rispondere al quesito posto dalla formula uno: motore 1500 o motore 4500?

Giovanni Canevari

*

GLI ISCRITTI ALLE GARE DI MONZA XXI GRAN PREMIO D'ITALIA

1. Parnell Reginald, Maserati 4 C.
2. Murray Davis, Maserati 4 C.;
3. Levegh Pierre, Talbot T. 26 C.
4. De Graffenried Emanuel, Maserati 4 C.;
5. P. Pe Bira, Maserati;
6. Rosier Louis, Talbot T. 26 C.;
7. Blondetti Clemente, X. X.;
8. Etancelin Philippe, Talbot;
9. Rol Franco, Maserati 4 C.;
10. Chiron Louis, Maserati 4 C.;
11. Cines John, Talbot;
12. Louveau Henry, Talbot-Lago;
13. Farina Giuseppe, Alfa Romeo 158;
14. Fangio Juan, Alfa Romeo 158;
15. Fagioli Luigi, Alfa Romeo 158;
16. X. X., Alfa Romeo;
17. X. X., Alfa Romeo 158;
18. Pietsch Paul, Maserati - Milan;
19. X. X., Maserati - Milan;
20. Sommer Raymond, Talbot 6 C.;
21. Comotti Gianfranco, Maserati-Milan;
22. X. X., Platé;
23. X. X., Platé;
24. Trintignant Maurice, Simca Gordini;
25. Manzoni Robert, Simca Gordini;
- 26.

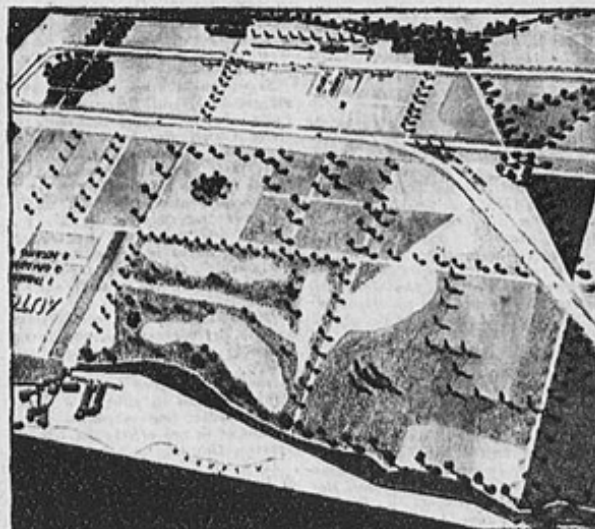
Mairesse Guy, Talbot; 27. Harrison Thomas, E.R.A.; 28. Whitehead P. N., Ferrari 1500 C.

GRAN CRITERIUM DELLE 1100

1. Bertani Franco, Cooper Jap;
2. Cacciari Alberico, Osca 1100;
3. Comirato Alberto, Osca-Comirato;
4. Romano Emilio, Abarth 1100;
5. Carini Piero, Osca 1100;
6. Dattner Alfredo, Simca-Gordini 1100;
7. Hüber Bruno, Cisitalia 1100;
8. de Terra Max, Cisitalia 1100;
9. Macchieraldo Adolfo, Osca 1100;
10. Wortenweiller Emilio, Stanguellini 1100;
11. Foury Jean Gilbert, Serval G. 11;
12. Adanti Enrico, Fiat Sighinolfi;
13. Sommer Raymond, Cooper;
14. Schell Harry, Cooper;
15. X. X., Osca 1100 mt. 4;
16. Casalengo Vittorio, Cisitalia 1100;
17. Bianchi Aldo, Cisitalia Monop.
18. Cabbianca Giulio, Osca 1100;
19. Branca Aquilino, Branca Testadoro 750;
20. Puma Gastone, Erminisva 1100.
21. Seguono: Giorgetti, Duberti, Maglioli, Stuck, Simon, Aston, Wharton, Seiler, Sighinolfi, Terigi, Benedetti, Pareschi, Simonacchi, Pinzero.

LA CLASSIFICA DEL CAMPIONATO DEL MONDO

CONDUTTORI	CONTEGGIO						Totale
	G. P. Europa	G. P. Monaco	Indianspolla	G. P. Svizzera	G. P. Belgio	G. P. Francia	
1. Fangio	6	9	—	—	8	9	26
2. Fagioli	—	—	—	—	6	6	24
3. Farina	9	—	—	—	9	4	22
4. Rosier	2	—	—	—	4	4	10
5. Pariona	—	—	9	—	—	—	9
6. Ascari	—	6	—	—	—	—	8
7. Holland	—	—	6	—	—	—	6
8. Bira	—	2	—	3	—	—	5
9. Chiron	—	4	—	—	—	—	4
10. Parnell	4	—	—	—	—	—	4
11. Mauri Rose	—	—	4	—	—	—	4
12. Whitehead	—	—	—	—	—	4	4
13. Giraud-Cab	3	—	—	—	—	—	3
14. Green	—	—	—	3	—	—	3
15. Sommer	—	3	—	—	—	—	3
16. Bettenhausen	—	—	2	—	—	—	2
17. Bonetto	—	—	—	2	—	—	2
18. Etancelin	—	—	—	—	—	1	1
19. Chaboud	—	—	—	—	—	1	1



Il plastico dell'Autodromo di Monza. Leggere a pag. 3 un servizio