

Renato in 6'36"9; 5. Corradi Igino in 6'37"1; 6. Franchini Ernesto in 6'40"3; 7. Gamberale Giuseppe in 6'51"5; 8. Figliolini Marino in 6'59"3; 9. Placidi Maric in 7'5"7, tutti su Fiat 500.

Classe fino a 1100 cc.:

1. Gioacchini Cesare, Fiat 1100/103, in 5'32"3, alla media di Km/h. 68,149; 2. Succi Eugenio, Lancia Ardea, in 5'38"7; 3. Coccia Guido (Fiat 1100/103) in 5'46"6; 4. Graziani Antonio, Lancia Ardea, in 5'53"3; 5. Ligatore Luigi, Fiat 1100 E, 5'57"3; 6. Petrocchio Nazzareno, Lancia Ardea, in 6'16"9; 7. Micangeli Domenico Fiat 1100, in 7'50"7 (fuori tempo massimo).

Classe fino a 1500 cc.:

1. Paponetti Massimo, in 5'29"5; alla media di Km/h. 68,831; 2. Paris Rocco, in 5'41"1; 3. Pollio Tonino, in 5'43"5; 4. Visconti Matteo, in 6'3"3, tutti su Fiat 1400.

Classe fino a 2000 cc.:

1. Marinucci Bernardino, Alfa Romeo, in 4'49"8, alla media di Km/h. 78,261; 2. Micangeli Vincenzo, Lancia Aurelia, in 4'51"6.

Partiti 23, arrivati 22, ritirati 1.

Un nuovo tipo di sollevatore elettromeccanico a 4 colonne

Quale importanza rivesta in un'attrezzatura di autorimessa o anche di stazione di servizio il sollevatore d'automobili è provato e confermato ogni giorno di più: possiamo anzi affermare che la presenza di questo apparecchio completa nel vero senso della parola l'attrezzatura di una moderna e rispettabile autorimessa.

Fin dai primordi dell'automobilismo, per la natura stessa dell'automobile che vuole tutti i suoi organi meccanici ricoperti dalla carrozzeria o comunque, diciamo pure, in posizioni tutt'altro che agevoli per la loro riparazione, si dimostrò assolutamente necessario, per una razionale e completa manutenzione del veicolo, il poter estendere l'esame anche alla parte inferiore del veicolo ed in particolare ai gruppi di sospensione e trasmissione.

Nacque così la primordiale « buca » o « fossa » che dir si voglia, progenitrice di tutti i moderni attuali sollevatori: il progredire della tecnica automobilistica e conseguentemente l'inevitabile aumento di complessità degli organi dell'automobile rendevano sempre più necessario il poter compiere l'esame del « fondo » della vettura in posizione comoda, con ottima luminosità e possibilità di accesso da ogni lato e quindi anche lateralmente. Si venne in tal modo al sollevatore, apparecchiatura destinata a sollevare da terra l'auto-veicolo onde poter effettuare tutte quelle operazioni di verifica, manutenzione, riparazione nonché lavaggio, carica ammortizzatori e grassaggio.

Orbene fra gli ultimi modelli di sollevatori, riteniamo debba occupare fra i tanti, una posizione di primo ruolo, quello realizzato dalla C.I.S.A. « Attrezzature Gianetti » su brevetto originale svizzero (Vilver).

La realizzazione tecnologica di questi sollevatori è veramente impeccabile sotto ogni punto di vista, ma quello che più importa e che colpisce, sia il tecnico che il profano, è la sana impostazione di progetto dettata da motivi di evidente semplicità, sinonimo di robustezza ed efficienza.

Scavalcando le non minime spese di adattamento e di impianto dei normali sollevatori, idraulici, questo sollevatore a montanti ha il grandissimo pregio di poter essere posto in funzione in qualsiasi posizione della autorimessa o della stazione di servizio, senza alcuna particolare opera di fondazione od adattamento: non solo ma in alcuni modelli, dotati di rotelle orientabili all'estremità inferiore dei puntoni, può essere spostato e messo in esercizio nel luogo più opportuno di volta in volta.

Diremo di più, questo sollevatore elettromeccanico montato su di un autotreno si è dimostrato di un'utilità e praticità insostituibile nel trasporto delle automobili, tanto da essere adottato da alcune scuderie di macchine da corsa.

Ed ora veniamo ad una sua, seppur succinta descrizione tecnica: si tratta di un sollevatore basato su quattro elementi di forza o colonnine disposti ai vertici del rettangolo di sollevamento; l'innalzamento del veicolo viene ottenuto, poi, con la meno costosa delle energie: la elettrica, a mezzo di motorino.

Naturalmente il moto viene trasmesso mediante ridotto-

ri incorporati nel motorino e costituiti da una doppia coppia di ingranaggi a vite senza fine ed a dentatura elicoidale e particolarmente rifiniti: non solo ma nei modelli originali tali gruppi moto-riduttori e relativi circuiti elettrici sono racchiusi in scatole a tenuta stagna onde ovviare qualsiasi inconveniente durante il lavaggio della vettura.

Questi sollevatori della C.I.S.A. sono costruiti in diversi modelli con rispettivamente le seguenti capacità di sollevamento: 10 q.li; 30 q.li; 40 q.li; 50 q.li; 100 q.li; 120 q.li; 150 q.li e 180 q.li.

L'altezza massima cui si può innalzare il veicolo varia da 1,60 a 1,80 metri da terra, con possibilità naturalmente di bloccare, a volontà dell'operatore, il pianale di sollevamento ad altezze intermedie.

Come si vede possono servire e per la più piccola utilitaria, ed appunto nei tipi di sollevatori per autovetture le distanze delle pedane sono regolabili e adattabili perciò al valore delle carreggiate del veicolo sollevato, come per gli autocarri più pesanti: accoppiando, poi, e sincronizzando due elevatori da 150 q.li sono in grado di sollevare anche il più potente autotreno (motrice e rimorchio) e, quello che più interessa e necessitava, i cosiddetti autobus « articolati ».

Non mancano i dispositivi di sicurezza sia per gli operatori che per i veicoli stessi: infatti esistono sistemi (brevettati) per arresto automatico in fine corsa; arresto, pure automatico, in caso di sportelli lasciati inavvertitamente aperti, nonché il freno meccanico sui montanti laterali di guida in caso di guasto al sistema di sollevamento.

Per finire possiamo ricordare che tali sollevatori oltre ad essere in esercizio in Italia con ottimi risultati (ben circa mille esemplari), come in tutti gli altri principali paesi europei, sono stati adottati dalle stazioni di servizio per gli autobus delle famose Poste Federali Svizzere che, com'è risaputo, svolgendo prevalentemente la loro attività sui tormentati percorsi montagnosi, abbisognano di una manutenzione particolarmente completa e frequente.

Il massimo interesse, dunque, accompagna questa realizzazione nel campo della attrezzatura per manutenzione del veicolo: interesse da parte dei tecnici per la loro ottima realizzazione, ed interesse per i proprietari di autorimesse o stazioni di servizio che vedono finalmente risolto, con relativamente modica spesa, l'annoso problema del sollevatore

Ditta GIUSEPPE PREVIATI
RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTO
 BIANCHI - FIAT - LANCIA
 ASSORTIMENTO CUSCINETTI
 Via Tertulliano 35 - MILANO - Tel. 580.660 - 576.369

Notiziario Sportivo

Punteggio Campionato Italiano Conduttori

Campionato del mondo (dopo il G.P. d'Italia)

Ascari 47 (utili 34,1/2) - Fangio 29 (utili 27,1/2) - Farina 32 (utili 26) - Hawthorn 27 (utili 19) - Villoresi 17 - Gonzalez 14,1/2 (utili 13,1/2); Vucovich 9 - De Graffenried 7 - Boneito 6,1/2.

Assoluto Italiano (dopo il G.P. d'Italia)

Ascari 43 (utili 40) - Farina 26 - Villoresi 24 (utili 23) - Bonetto 7,1/2.

SPORT

Classe 750 cmc. (dopo il Circuito di Salerno Paestum)

Leonardi 44 (utili 36) - Taraschi 37 (utili 34) - Casella 28 - Bandini 12 - Ciarelli 11 - Monti 8.

Classe 1100 cmc. (dopo il Circuito di Sassari)

Sgorbat: 38 - Rossi Giuseppe 24 - Giardini 20 - Lorenzetti 18 - Brandi 17 - Bini 13 - De Filippis M.T. 12 - Sani e Siracusa 10 - Terigi 8.

Sport Commerciale

Classe 2000 cmc. (dopo la Stella Alpina)

Gravina 17 - Sterzi Enrico - Simonacchi 14 - Scaletta 12 - Fernasari 8 - Ceratto e Fiordelisi 6.

Classe 3000 cmc. (dopo la Stella Alpina)

Cornacchia 20 - Sterzi Bruno - Sbracci e Castellotti 8 - Moroni 6 e Piotti 4.

GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

Classe 750 cmc. (dopo la Stella Alpina)

Monteverdi P.L. 20 - Ronzoni 18 - Guarnieri 14 - Lippi 9 - Brichetti 8 - Castellarin e Sertorio 6.

Classe 1100 cmc. (dopo la Stella Alpina)

Zagato 34 - Poillucci 30 - Pellegrini 12 - Giallonardi e Martinengo 8 - Maderna 6 - Graziani e De Roberto 5.

Classe 2000 cmc. (dopo la Stella Alpina)

« Ivanohe » 21 - Colocci 18 - Pignatelli 12 - Soldaini 11 - Serano, Bellucci, Palmieri, Carini, Zafferri e Sanesi 8.

Classe oltre 2000 cmc. (dopo la Stella Alpina)

Valenzano Gino 20 - Piodi 18 - Anselmi 16 - Biondetti e Ammendola 12 - Bona 9 - Marzotto Umberto e Palmieri 8.

Turismo Internazionale

Classe 750 cmc. (dopo la Stella Alpina)

Bianchedi 52 (utili 40) - Porfiri 40 - La Rosa 17 - Provasi 14 - Angelelli 12 - Borghesio 9 - Lancellotti 8.

Classe 1100 cmc. (dopo la Stella Alpina)

Gianni Luciano 28 - Siciliani 25 - Mancini G. 19 - De Sanctis e Matrullo 18 - Alquati 14 - Bricarello 9 - Serena e Banti 6.

Classe 1500 cmc. (dopo la Stella Alpina)

Massi Benedetti 28 - Anelli 21 - Monaco 16 - Faido 15 - Matteucci 14 - Guarducci 12 - Munaron 10 - Bassetti 8.

Classe oltre 1500 cmc. (dopo la Stella Alpina)

Carini 32 - Musso Giuseppe 14 - Borrioli 10 - Pagliai, Dalla Favera e Chieco 8 - Olivari, Zafferri, Piodi, Stagnoli, Luglio, Attanasio e Zampiero 6.

Assoluto Montagna

Categoria Sport (dopo la Catania Et-na)

Castellotti 24 - Gerini 19 - Scotti Piero 15 - Bracco 12 - Pinzero Enzo 10 - Giardini 9 - Cornacchia e Musmeci 6

Coppa della C.S.I.

Campionato Vetture Sport per Marche (dopo il Tourist Trophy Race).

Ferrari e Jaguar 27 - Aston Martin 16 - Cunningham 12 - Alfa Romeo 6 - Lancia, Borgward e Frazer Nash 4.

Campionato d'Europa di Gran Turismo (Rallyes) - (dopo la Liegi Roma Liegi)

E. J. Appleyard 62 - Polensky 40 - Schluter 40 - Grosgeat 38 - Biagini 38 - Seibert 38 - Boltz 38 - Christillin 32 - Fiorio 32 - Herzert 32 - Bianchi 32 - Marsaglia, Fraikin, Gendebien 28 - Damonte 26 - Gatta 24 - Gatsionides, Worledge, Van Zuylen Nijeveyt, Eschancier, Nottorp, Jonsson, Claes, Transter 20 - Bennet, Scala, Mazzonis, Adams, Pearman, Imhof, Banks, Porter, Kearnstrsm, Lundberg, Sanerwien e Castelli 18.

Per quello che concerne i punteggi mancanti come: « Assoluto Sport - Sport Classi 2000 e oltre 2000 cmc. - Assoluto della Montagna Categoria Turismo, Categoria Gran Turismo, Sport Commerciale e Categoria Corsa vigono anche quelli pubblicati sul N. 33 - pag. 39 poichè le suddette classifiche non hanno subito alcuna variazione.

Magnifiche «performances», dell'Alfa Romeo 1900 T. I.

Alla presenza di cronometristi ufficiali dell'Automobile Club de France, la signorina Lorraine Dubonnet ha compiuto una eccezionale « performance » sulla pista di Monthlery. La signorina Dubonnet, giovane figlia del famoso industriale francese, si è servita della stessa Alfa Romeo 1900 T. I.

con cui poco tempo fa aveva vinto la categoria turismo internazionale sino a 2000 cmc. al Tour de France automobilistico.

La prima prestazione è stata compiuta su 50 giri con partenza della vettura ferma il che rappresenta una perdita di 14 secondi sul totale del tempo impiegato. La media sulla distanza è stata di km. 175,010 mentre parecchi giri sono stati percorsi in 49 secondi e 3/5 alla velocità di chilometri 184,952.

La Dubonnet ha dovuto viaggiare quasi sempre sulla parte bassa della pista per evitare in parte il contrasto del vento che era notevole. I tempi registrati sono i migliori sinora ottenuti da una vettura da turismo veloce sull'anello di Monthlery.

La prestazione acquista maggiore importanza se si pensa che al volante era una giovane pilota e non un corridore o un collaudatore. La vettura ha funzionato in modo impeccabile.

La Fiat «nuova 1100», si afferma nel «Rallye dei Vikinghi»

Il « Rallye dei Vikinghi », svolto sulle belle strade di Norvegia, ha visto un lusinghiero successo concretato da una partecipazione imponente di macchine le più svariate.

La Fiat « Nuova 1100 » che schierava tre vetture ha ancora una volta confermato le sue eccellenti qualità di fondo dominando nella propria classe. Gli equipaggi Polensky-Schluter, Bergan-Schjoelberg, Busch-Lindholm sono infatti finiti nell'ordine ai primi tre posti.

Ecco la classifica generale:
 1. Johansson-Jensen (Ford Zephyr 6); 2. Polensky-Schluter (Fiat 1100); 3. Mathiesen-Stefferd (Jaguar); 4. Bergan-Schjoelberg (Fiat 1100); 5. Hartely-Tillboern (Ford Zephyr 6).

Coppa delle Dame: 1. Greta Molander-Helga Lundberg (Saab).

Assegnata alla Lancia la Coppa «Automobilia», 1953

La Coppa « Automobilia » posta in palio ogni anno dalla nota pubblicazione tecnica francese e destinata alla Casa costruttrice straniera che ha ottenuto i migliori piazzamenti nelle otto più importanti competizioni di durata e di velocità disputate nel corso dell'anno, è stata assegnata, come già nel 1952, anche per il 1953 alla Lancia.

Le prove scelte erano: il Rallye di Montecarlo, il Criterium Internazionale Femminile Paris-Saint Raphael, la Mille Miglia, la Targa Florio, le 24 Ore di Le Mans, il Rallye des Alpes, la Liegi-Roma-Liegi ed il Tour de France.

In ciascuna di queste corse per la classifica definitiva si è tenuto conto

Il "SALON" di Parigi

(Continuazione da pag. 33)

ga, ha una maschera sobria efficace ed elegante. Il motore è un 6 cil. 2473 cc. con valvole in testa. La carrozzeria è autoportante a 2 luci, la visibilità è assai migliorata, il confort anche. Molte le migliorie sostanziali nell'autotelaio. Il cambio (come nel modello « Rekord » più piccolo) è a 3 velocità tutte sincronizzate. Si tratta insomma di una bellissima vettura di medio calibro adatta a chi voglia trovare il punto d'incontro fra le tendenze d'America e d'Europa all'indice del buon senso e dell'equilibrio. Il prezzo straordinariamente basso di questa vettura in Germania (circa L. 1.100.00) appare veramente eccezionale.

La Mercedes presenta la sua « 300 » ben nota nelle varie edizioni e la nuova « 180 » che abbiamo già descritto su queste colonne e che sembra perdere un poco della caratteristica linea classicissima della grande casa di Stoccarda, con la modernizzazione inevitabilmente subita.

Nulla di speciale alla Goliath ed alla Volkswagen. Interessantissima invece la mostra di Porsche dove accanto ai suoi modelli ben noti, ora internamente più spaziosi e ben sistemati, appare la splendida macchina aperta da competizione, munita del nuovo motore 1500 cc. a doppio asse a cammes in testa (4 assi a cammes) montato, come nei prototipi più recenti, anteriormente al ponte posteriore. Questa vettura dalla linea magnifica, funzionale e filante, pesa 500 Kg., il motore rende 110 Hp. a 7000 giri e si dice superi i 225 Km. all'ora! Ecco una macchina che dovrebbe poter dire una parola molto autorevole nelle competizioni 1954.

La produzione tedesca, anch'essa presente a Parigi con modelli di ogni calibro e destinati agli usi più svariati, dall'utilitarista, al turismo medio e di lusso e finalmente allo sport, è indubbiamente pericolosa per qualsiasi industria concorrente e merita ogni considerazione.

Gli altri costruttori

Inizieremo la rassegna dalla spagnola Pegaso che è sempre una vettura sportiva di grande attrazione. Oltre al suo gruppo motore cambio e propulsore superbamente disegnato dall'ing. Ricart, questa battaglia casa espone un discutibile cabriolet di Saoutchik e la famosa « Thrill », berlina rossa e nera di Touring con le alette deflettrici dei filetti laterali, già vista a Torino. Più di ogni altra Pegaso esposta ci è piaciuta per altro

la berlina verde elettrico della stessa Touring del tipo costruito in serie e che a nostro avviso è una macchina veramente indovinata e di linea perfetta.

Come è noto, la Pegaso monta il suo bel motore 8 cil. a V. di 2816 cc. derivato dall'analogo 2472 cc. già noto. Vi sono differenti messe a punto di questi motori, più o meno spinte e comportanti l'uso di carburatori Weber singoli, oppure multipli.

Conosciuta la cecoslovacca Skoda di 1221 cc. ma invece addirittura rivoluzionaria la Washmobile studiata e costruita da una casa olandese. Ecco un autotelaio davvero sconcertante! Questa macchina, che si chiama con l'invitante appellativo di « Joymobile » (vettura gioiosa) presenta le seguenti caratteristiche: motore a 4 cil. Diesel 1780 cc. a tempi, valvole in testa con raffreddamento a circuito chiuso sotto pressione per mezzo dello stesso fluido che serve per la trasmissione e che per essere della quantità di ben 70 litri, serve a disperdere tutto il calore eliminando quindi il radiatore.

La trasmissione « turbomatic » è brevettata in tutti i paesi. Ogni ruota posteriore è mossa da una turbina idraulica fissata (come il motore) allo chassis tubolare per mezzo di elementi in gomma. Queste turbine sono mosse dal fluido di trasmissione che viene messo in pressione da due pompe azionate dal motore. Il cambio è così eliminato. Questo sistema di trasmissione darebbe un rendimento del 74-67% secondo il regime. Esiste un invertitore per far funzionare il motore da freno e per ottenere la marcia indietro. La sospensione è pneumatica e meccanica allo stesso tempo, i freni idraulici. La carrozzeria a 6 posti progettata per questa rivoluzionaria vettura è naturalmente in materia plastica. È allo studio anche un modello con motore a 6 cil. di 4450 cc. sempre a ciclo Diesel. Non vogliamo pronunciarci sopra questa rivoluzionaria vettura che presenta indubbiamente dei motivi di grande interesse ma che per altro ci sembra troppo ottimistica nella sua originalissima impostazione. Comunque si tratterà di un passo nel futuro oppure di un salto nel buio?... Con questo interrogativo che lasciamo senza risposta chiudiamo per ora la nostra rassegna sul Salone di Parigi 1953 rimandando i nostri lettori ad un prossimo articolo in cui si parlerà particolarmente della Carrozzeria al Salone francese ed a quello inglese che sta per aprirsi a Londra.

GIOVANNI LURANI

(Foto Mailander, Millanta e altri)

delle dieci prime vetture classificate. Ecco la classifica definitiva:

Lancia punti 188; Jaguar p. 178; Ferrarari p. 138; Alfa Romeo p. 94; Porsche p. 85; Osca p. 56; Cunningham p. 44; Maserati p. 42; Fiat p. 25; Healey p. 18; Sunbeam p. 15; Aston-Martin e Hillman p. 9; Allard e Frazer-Nash p. 7.

Stabiliti nuovi records mondiali sulla pista di Bonneville

La famosa pista di Bonneville è da qualche tempo teatro di formidabili tentativi di records, tra i quali i più spettacolosi sono certamente quelli effettuati da Mal Hooper.

L'audace pilota che disponeva di una vettura speciale equipaggiata di un motore Chrysler modificato di circa 4 litri di cilindrata, vale a dire di una vettura della classe internazionale « C » che va da 3 litri a 5 litri, ha infatti stabilito i seguenti records mondiali:

1 miglio lanciato, alla media oraria di km. 380,377;

1 chilometro lanciato, alla media oraria di km. 378,623;

5 chilometri lanciati, alla media oraria di km. 370,625;

5 miglia lanciate, alla media oraria di km. 374,244;

10 chilometri lanciati, alla media oraria di km. 373,200;

10 miglia lanciate, alla media oraria di Km. 347,537.

I rapporti necessari per l'omologazione di questi records sono stati inviati subito alla F.I.A.

La gincana di Arco

Favorita da una bella giornata di sole, si è svolta domenica 11 ottobre, nella importante Stazione Climatica del Basso Sarca, una Ginkana automobilistica alla quale ha presenziato un numero pubblico che si è assai divertito... alle spalle di un centinaio di concorrenti.

Vincitore assoluto è risultato il Dr. Franco Zanoni, che passato dalla moto alla vettura, ha fatto una brillantissima gara al volante della sua Lancia Ardea.

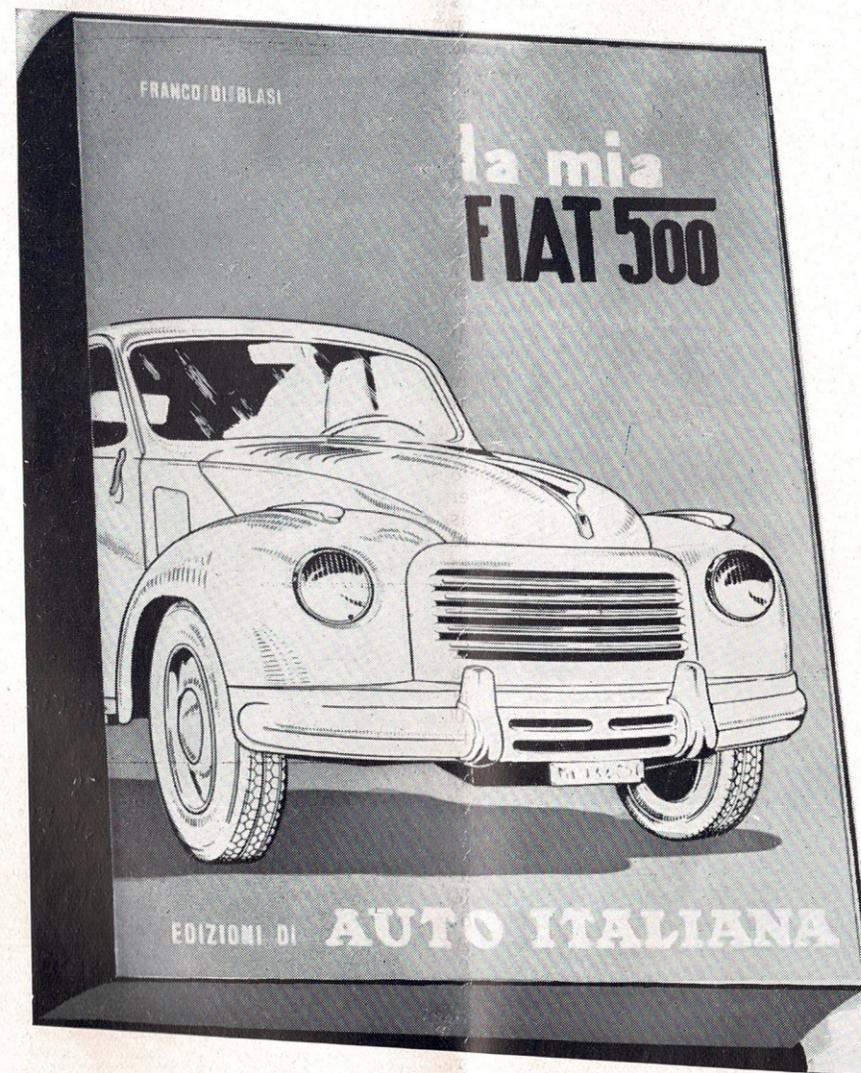
Ecco le classifiche:

Classe fino a 750 cc.: 1. Rodenghi Fausto in 2'32"; 2. Trentinaglia Renzo in 2'51"; 3. Strauss Pietro in 3'1"; 4. Geloso Romano in 3'2"; 5. Dall'Agnolo Giacomo in 3'5".

Classe fino a 1100 cc.: 1. Zanoni Franco in 2'32"; 2. Vecchi Fausto in 3'7"; 3. Bertelli Rino in 3'30"; 4. a pari merito Tonini Giovanni e Angelini Franco in 3'32".

Classe oltre 1100 cc.: 1. Canobbio Pierluigi in 4'8"; 2. Pernici Gianni in 4'10"; 3. Fambri Camillo in 4'37"; 4. Depaoli Gianni in 4'41"; 5. Zampieri Armando in 4'46".

Il vademecum del topolinista



230 pagine
104 illustrazioni
2 tavole a colori
Lire 500 la copia

ridotte a lire 400 per gli abbonati alla rivista AUTO ITALIANA
 Richiedetelo alla "Edisport" Milano
 Via Passarella 10 - Fare i versamenti sul Conto Corren. Post. n. 3/8412

Publicazione - unica nel suo genere in Italia - dedicata alla nostra più diffusa autovettura.

Uno specialista vi descrive minutamente i tipi A, B, e C in tutte le loro particolarità: vi dà consigli di guida e molte nozioni utili ad una razionale manutenzione. Vi indica come migliorare le prestazioni della "500" e vi illustra tecnicamente alcuni accessori. Appositi capitoli sono dedicati al campeggio ed alle norme di circolazione.

INDISPENSABILE A TUTTI I RIPARATORI

In vendita nelle principali librerie