

CON PIÙ GRIP

di Maurizio Schifano, foto di Paolo Carlini

IL TELAIO VA IN CRISI

SOLLECITAZIONI IMPREVISTE

Viaro ha maturato una lunga esperienza sulle sportive anteguerra del Portello. I pneumatici Dunlop ad alta aderenza impongono uno stile di guida diverso: non slittando, sollecitano il telaio e soprattutto i raggi delle ruote, che possono spezzarsi.

Possente, ma con la fluidità tipica dei 6 cilindri in linea, esaltata da una carburazione perfettamente a punto, il pezzo forte di questa macchina è senz'altro il motore. Peccato che la sera prima della nostra prova si sia rotto il pignone del motorino d'avviamento. Poco male: una spinta, neanche troppo energica, e il motore è partito subito; dopo tutto il rapporto di compressione, 5,3:1, è molto basso (anche per la presenza del compressore). Lo scarico made in Usa

ha probabilmente la marmitta vuota, ma il sound è ugualmente discreto; la risposta all'acceleratore è pronta ed esaltante; facile, ma non consigliabile, superare i 5000 giri/min. Si parte; la frizione d'epoca a dischi multipli non è per niente modulabile e bisogna farci il piede: assolutamente proibito farla pattinare, pena mandare arrosto un disco dopo l'altro. In rettilineo tutto bene, grazie allo sterzo fermo e pesante. La pedaliera "moderna" voluta da

Luciano Viaro scongiura spiacevoli errori e la cloche del cambio con prolunga angolata evita di dover cercare il pomello sotto il cruscotto a ogni cambio marcia. In curva qualche patema: il telaio non è poi così rigido, tende a flettere; il problema è accentuato dal grip formidabile dei pneumatici Dunlop "Racing" nuovi di zecca e per giunta della misura massima consentita (5,50-18 contro uno standard di 5,25-18). Queste gomme non ne vogliono sapere di



LA NUOVA AVVENTURA DI "BIG LUCIANO"

L'incontro tra Luciano Viaro e l'americano Mark Gessler, attuale proprietario di questa macchina, ha dato il via alla creazione della scuderia "Sports", finanziata in parte dalla compagnia di assicurazioni statunitense Hagerty. La scuderia dispone al momento di quattro vetture: l'Alfa Romeo del nostro servizio (con equipaggio Viaro-Gessler), un'Alfa Romeo "1900 SS" Zagato (anch'essa proveniente dagli Stati Uniti, con equipaggio Hagerty-Forsyth), un'Aston Martin "Le Mans" (con equipaggio Claramunt-Elicabe) e una Nash-Healey (con equipaggio Gamberini-Nobili). Queste ultime due vetture sono immatricolate in Italia. La scuderia, che sarà presentata ufficialmente a Sirmione il 5 maggio 2010, quest'anno sarà iscritta alla Mille Miglia e a due competizioni omologhe che si svolgeranno in Argentina e in Giappone. Una troupe di operatori al seguito filmerà le vetture, per realizzare una serie di documentari che saranno distribuiti in Europa e negli Stati Uniti.



ASTON MARTIN



NASH-HEALEY

pattinare, quindi le spinte centrifughe si scaricano sugli assi e sul telaio. Occorre fare attenzione, anche per non spezzare qualche raggio. Viaro, abituato ai Michelin montati sulle vetture del museo Alfa Romeo, che pattinano che è un piacere, deve farci la mano. In compenso la frenata migliora: vantaggio notevole, dato che i grossi tamburi fanno una gran bella figura, ma in quanto a efficacia, specie a caldo, sono scarsi per un'auto che, non scordiamolo, tocca i 170 km/h. ■

