

# AVVINCENTI DUELLI DELLA XXIII MILLE MIGLIA

### La corsa bresciana interessa l'industria francese

## La "Dauphine", modificata per la M. M.

La Mille Miglia è una gara che interessa numerose industrie non solo italiane ma europee. Questo interesse è dato non solo dalla risonanza della competizione bresciana, ma dalle risultanze tecniche che essa può dare e che assumono una particolare importanza se si tratta di una vettura di recente costruzione da collaudare e da lanciare.

Per queste ragioni la Renault ha predisposto una accurata e gigantesca organizzazione in vista dell'esordio agonistico del suo ultimo modello la «Dauphine», appunto nella Mille Miglia.

Dato che la categoria in cui verrà inclusa la vettura è la «Turismo speciale», la casa francese ha opportunamente modificato il motore di questo modello, restando naturalmente nei limiti imposti dal regolamento.

Queste modifiche pur essendo sensibili, non alterano sostanzialmente le caratteristiche della «Dauphine». Il motore è più spinto, ed è equipaggiato da un carburatore e doppio corpo, di

tubi di aspirazione e di scarico più grandi.

Nel modello normale, come è noto, il cambio dispone solitamente di tre marce; questa riduzione è stata consentita da una adeguata scelta di rapporti intermedi tali da consentire al guidatore di mantenere agevolmente una eccellente velocità media, o di accelerare e decelerare a volontà. Ma naturalmente per una competizione dura e dalle difficoltà varie e multiformi come la Mille Miglia, un cambio a tre marce non era sufficiente; si è fatto perciò ricorso ad un cambio a cinque rapporti. Inoltre bisogna rilevare che nel cofano anteriore è stato aggiunto un serbatoio supplementare che aumenta considerevolmente l'autonomia della vettura.

Non hanno subito invece modificazioni lo sterzo, i freni, le sospensioni e la carrozzeria. A questo proposito la casa fa notare che la «Dauphine» — impegnata nella Mille Miglia nella categoria «Turismo speciale» da



Le «Dauphine» per la Mille Miglia sono dotate di un serbatoio supplementare posto nel cofano anteriore.



Monsieur Landon, capo del reparto corse della Renault, al volante della nuova «Dauphine» durante una prova del percorso.

750 a 1000 cc. — si trovano a dover competere con vetture particolarmente carrozzate che possono trarre giovamento da un minor peso, da una linea più sportiva ed aerodinamica e sgombrano nello stesso tempo da tutte quelle attrezzature di cui normalmente dispongono le vetture da turismo per il confort e l'abitabilità.

Alla Mille Miglia prenderanno parte cinque «Dauphine» ufficiali, guidate da campioni famosi da tempo noti per le loro vittorie in campo sportivo. Essi sono: Maurice Trintignant vincitore di Le Mans, del Tourist Trophy, del G. P. Buenos Aires e del campionato francese nel 1954 e del G. P. d'Europa a Monaco nel 1955; Louis Rosier campione di Francia nel 1949, 50, 51, 52; di Paul Frère distintosi in numerose competizioni tra cui Le Mans e il G. P. del Belgio; Jean Rédélé e Louis Pons vincitori di categoria della Mille Miglia 1954; del Rallye des Alpes, della Liegi-Roma-Liegi e del Tour de France Auto; e la coridrice belga Gilberte Thirion vincitrice tra l'altro nel 1955 della Stella Alpina, della Coppa delle Dame e della 12 Ore di Huy. Come si vede la «Dauphine» è affidata in buone mani; esse saranno delle terribili concorrenti per le vetture italiane ed in particolare della 1100 Fiat.

### Piloti di fama al G. P. Napoli

Non si è ancora spento l'eco del concreto successo della Corsa in salita «Agnano, Cappella Cangiani» — ed ecco — i Dirigenti dell'Automobile Club Napoli nuovamente al lavoro, e questa volta per l'organizzazione del XIII Gran Premio Napoli, fissato — come è già stato confermato dal calendario internazionale — per domenica 6 maggio.

Quanto di meglio oggi si può contare nel campo della Formula 1 certo sarà in gara sul Circuito di Posillipo. A cominciare dal Campione del mondo, l'argentino Fangio, che ha condotto alla vittoria la «Ferrari», nel circuito di Siracusa.

### Mentre è in allestimento una 2500 Ferrari per Le Mans

## Macchine e piloti si preparano

MODENA — La Mille Miglia (e questa è una cosa nota) sta particolarmente a cuore ai costruttori modenesi e perché sono legati a questa corsa da tanti ricordi personali e perché il loro nome è abbinato a quello di molti successi nella competizione bresciana, che è attesa quest'anno con particolare interesse. Non è nostro compito esaminare le probabilità di successo o fare una analisi... preventiva di quelle che potranno essere le vicende e le risultanze della gara sempre spettacolarmente affascinante e tecnicamente importantissima. Per quanto riguarda il nostro osservatorio emiliano possiamo dirvi, senza tema di smentita, che Ferrari, Maserati, Stanguellini e Osca si sono preparati in modo da recitare una parte di primissimo piano. Prima di parlare delle macchine vi diciamo dei corridori: stile nascondere una solare vettura: Ferrari e Maserati hanno le più belle squadre che oggi si possano disporre. Ferrari vanta il campione del mondo Manuel Fangio, ma Maserati ha l'uomo che ha vinto l'edizione passata della Mille Miglia; Ferrari ha un pilota numero uno che per non aver mai avuto successo in questa corsa aspira a completare la sua magnifica collana di vittorie; Moss, dal canto suo, sa di essere in grado di battere l'avversario e lo ha dimostrato. Per il «cavallino» ci sono poi Castellotti, il sorprendente pilota lombardo che va guadagnando sempre più in sicurezza e autorità, e poi il romanissimo Luigi Musso, pilota che ha doti da vendere. E che ne dite di Peters Collins, uomo capace di affermarsi nelle corse sport a lunga distanza come nelle prove del Gran

Premio? Un corridore di razza, il biondo inglese. Maserati, accanto a Moss, allinea anche il romano Piero Taruffi e il francese Behra più qualche altro specialista nelle categorie inferiori. Siamo dunque alla pari come potenza di uomini. Vediamo ora come si presenta il campo macchine: Ferrari avrà le ormai colaudatissime 3500 a 4 cilindri che hanno spazzato la coalizione avversaria a Dakar, Agadir, Sebring e Giro di Sicilia. Ferrari è già al comando della classifica del campionato del mondo mentre cercherà di non lasciarsi sorprendere. Ma oltre alle 4 cilindri ci saranno anche le tre litri e mezzo a 12 cilindri sperimentate con non molta sfortuna agli effetti del piazzamento nella corsa ma con interessanti rilievi tecnici. Castellotti, infatti, aveva già seminato in partenza, prima del suo ritiro, tutti gli avversari.

Ma ci viene una «voce» (le solite voci indiscrete) a dirci che si sta preparando a Maranello anche una 2500 a 4 cilindri che nulla avrebbe a che fare col motore dagli stessi dati che venne impiegato, al tempo della «supersqualo», nella formula uno della Ferrari.

Siccome a Le Mans si avrà una cilindrata massima sino a 2500 non sarebbe improbabile che Ferrari provasse anche in sordina questa macchina nella Mille Miglia. Maserati sta lavorando attorno al suo 3500 e speriamo riesca a concludere in tempo utile la preparazione, che non si presenta facile perché si tratta di nuovissimo motore che alle prime esperienze avrebbe dato rimarchevoli risultati. Poi si avrà anche il notissimo e già vittorioso

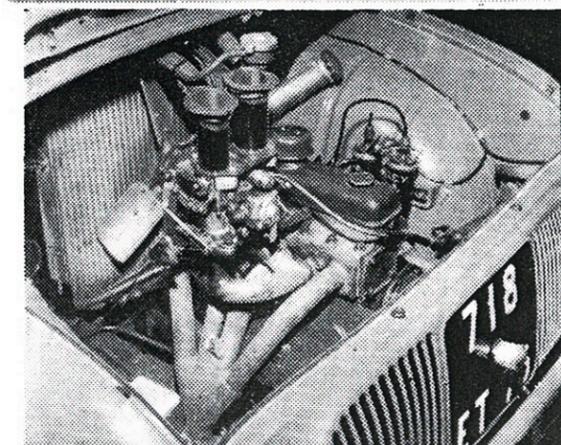
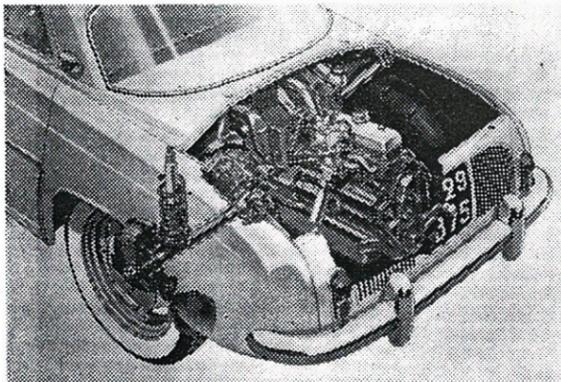
3000 a 6 cilindri e il due litri al quale verrà affiancato anche il 1500 a 4 cilindri. Maserati ha molte categorie nelle quali impegnarsi. Ha anche le due litri e la 1500 con attacchi che le provengono dall'interno e dall'esterno. Ma il Tridente saprà farsi valere e questo glielo auguriamo di tutto cuore.

Per Stanguellini va detto della preparazione che si svolge attorno ai 1100 e ai 750 nuovissimi. Per i 1100 avremo Siracusa e Placido, i due uomini di punta di Stanguellini in questa categoria, e nel 750, ove si svilupperà una lotta a... coltello con gli uomini dell'Osca, Stanguellini avrà il francese Faure, Cecchini campione italiano e Zannini, il veneto che si sta facendo luce, qualificando per i migliori italiani della categoria.

E dobbiamo accennare anche alla preparazione che si sta svolgendo da parte dell'Osca di Bologna. I fratelli Maserati saranno presenti coi loro 1500 (bellissima la vittoria alla Consuma!) e coi 1100 ai quali verranno affiancati i 750 di nuovissima creazione. Sulla efficienza delle vetture non si può che ripetere quanto è stato detto e sul valore dei piloti non si può assolutamente nascondere che i nomi di Villorosi, Maglioli, Cabianca, del monegasco, anziano, ma validissimo Chiron, rappresentano dei veri punti di forza.

Questo il «quadro» emiliano. Per il resto dobbiamo dirvi delle continue visite di piloti e di tecnici e della intensa attività sul percorso, del quale Modena e Bologna, dopo Brescia, sono diventati altrettanti quartieri di tappa per tutti i corridori inquadri nelle squadre emiliane.

Mario Morselli



Per la Mille Miglia, la Renault ha modificato in parte il motore della «Dauphine», comprimendolo leggermente. Ecco in alto il motore nella sua versione normale, e in basso come appare dopo le modifiche.

MODELLI ESCLUSIVI DI GRAN LUSSO • STUDIO E REALIZZAZIONE DI PROTOTIPI • STUDIO SCIENTIFICO DI LINEA E DI FUNZIONALITÀ NELLA CARROZZERIA

**carrozzeria**

**TORINO**

## Cabianca e l'Osca si affermano alla Consuma

Dopo la bella vittoria delle Torricelle, e la splendida affermazione del Giro di Sicilia, l'Osca 1500 ha colto un nuovo successo sulla salita della Consuma superando anche questa volta numerose vetture di maggior potenza e cilindrata.

Anche in questa occasione — così come alle Torricelle — si è imposto Giulio Cabianca che ha preceduto di ben 21" (su un tempo totale di 6' e mezzo) Sbracci su Ferrari 2000 TR e poi Biffa, Giuseppe Musso e Gerini tutti su Maserati 2000, Bordini su Gordini 3000 e Giardini su Maserati 2000. Il veronese come si vede ha superato molti piloti di fama, l'Osca ha anche colto una bella vittoria nella classe 1100 con Balzarini, men-

tre la Stanguellini ha vinto con Zannini la 750.

- LE CLASSIFICHE CLASSIFICA GENERALE**
1. Cabianca Giulio (Osca 1500) km. 10.500, media-km. 98,105, in 6'25"3;
  2. Sbracci Siro (Ferr. 2000) 6'46"2;
  3. Buffa Attilio (Maserati 2000) 6'47"5;
  4. Musso Giuseppe (Maserati 2000)
- GRAN TURISMO**
- E TURISMO SPECIALE**
- Classe 750 cmc.: 1. Carini (Fiat Zagato 750) 8'09", media 76,300.
- Classe 1300 cmc.: 1. Govoni (Giulietta sprint) 7'35"3, media 83,022.
- Classe 2000: 1. Tedeschi (Maserati 2000) 7'06"7, media 88,586; 2. Ribaldi (id.) 7'07"8.
- Classe oltre 2000: 1. Lualdi (Aure-

lia) 7'00"9 media 89,807; 2. Zampiero (Mercedes 500 S.L.) 7'05"3.

- TURISMO NORMALE**
- Classe 750 cmc.: 1. Gianni (Fiat 600) 8'57"8, media 72,860.
- Classe 1300: 1. Ciolfi (Giulietta) 8'08", media 77,459.
- Classe oltre 1300: 1. Carloti (Alfa 1900) 7'42"1, media 81,800.
- SPORT**
- Classe 2000: 1. Cabianca (Osca 1500) 6'25"3, media 98,105; 2. Sbracci (Ferrari 2000) 6'46"2.
- Oltre 2000: 1. Gerini (Maserati 3000) 6'49"6, media 92,285.
- Classe 750: 1. Zannini (Stanguellini 750) 7'25"6, media 84,829.
- Classe 1100: 1. Balzarini (Osca 1100) 6'58"6, media 90,300; 2. Brandi (id.)