

feriamo a quest'ultimo, avente cilindrata eguale a quella aspirata dal nostro, constateremo che la perdita di energia per incompleta espansione sarà notevolmente minore; avremo quindi un miglior rendimento, una più bassa temperatura di scarico a tutto vantaggio della corrispon-

una potenza inferiore a quella che potrebbe dare. Immaginiamo che allorché le resistenze aumentano e quindi la velocità diminuisce, si operi sulla aspirazione aumentandone la durata sino a corrispondere a tutta la corsa. (Tale variazione non costituisce, dal solo punto di vista meccanico, un problema di difficile risoluzione e pertanto, dato il carattere generico di queste note, lo daremo come risolto). Evidentemente la cilindrata aspirata sarà raddoppiata rispetto a quella iniziale per cui se il volume della camera di scoppio rimanesse inalterato, il rapporto di compressione raddoppierebbe; ecco invece che nel nostro motore sarà possibile provvedere automaticamente, e cioè in relazione all'aumento della durata dell'aspirazione, ad aumentare proporzionalmente il volume della camera di scoppio in maniera da mantenere inalterato il rapporto.

Otterremo così un motore a potenza pressoché costante che se proprio non potrà fare a meno del cambio, sarà però dotato di una elasticità sconosciuta sinora nel campo dei motori endotermici.

dente valvola e... lo scarico pressoché silenzioso dato che i gas uscirebbero dal cilindro ad una pressione di poco superiore all'atmosferica.

Inoltre un tale motore permetterebbe persino di pensare all'abolizione del cambio di velocità.

Esso infatti, abbiamo visto, normalmente fornisce ad ogni scoppio

Possiamo ora schiudere queste note, che non hanno certo la pretesa di voler preconizzare l'avvento di un qualsiasi nuovo manovellismo. Esse intendono richiamare l'attenzione sul fatto che il motore da motocicletta così come è oggi costitui-

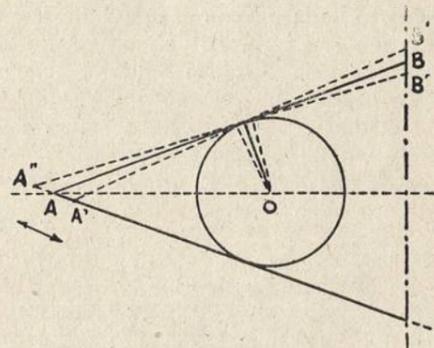


Fig. 12

to ha raggiunto una perfezione tale da far dubitare nella possibilità di un ulteriore sensibile progresso seguendo gli attuali indirizzi e che si rende quindi necessario avviare le ricerche e gli studi secondo altre direzioni forse, sino ad oggi, impensate.

Daniele Piccardi

La Sanremo - Poggio dei Fiori

BRILLANTE INIZIO DEL RINATO SPORT AUTOMOBILISTICO NAZIONALE

La ripresa dell'attività sportiva automobilistica in Alta Italia ha avuto il suo inizio ufficiale con la corsa in salita Sanremo-Poggio dei Fiori, svoltasi il 19 maggio al cospetto del mare e di un pubblico entusiasta assiepato in ogni dove. L'importanza della manifestazione superava, per evidenti ragioni ideali, lo stesso aspetto tecnico e sportivo della gara la quale, per avere raccolto intorno a sé ben sessantadue iscritti provenienti da ogni parte d'Italia — dal Piemonte alla Campania — ha assunto veramente un carattere nazionale.

E' fuori dubbio che alla vittoria di Franco Bertani, primo assoluto in classifica generale, segue, in ordine di importanza, la vittoria dell'organizzazione che ha saputo intonare l'avvenimento al ritmo appassionante delle più riuscite giornate sportive dei tempi belli. Va fatto merito di ciò a Renzo Castagneto il quale, per essere stato il gran « regista » oltre che il direttore di corsa, è riuscito con la sua volontà, a ricondurre alla fede i componenti del comitato locale i quali, per mancanza di esperienza organizzativa, dopo un lontano facile entusiasmo, parve che, per un certo momento, la fede avessero perduta. Ad ogni modo, la C.I.R.T. di Sanremo benemerita promotrice della manifestazione, fece poi il possibile per illuminare dopo la corsa, con la luce ed i colori — sia pure artificiali di un ricevimento elegante — tutta l'importanza che la manifestazione aveva avuto in sé stessa fin dal nascere, e nella quale essa non aveva pensato probabilmente di poter credere.

Da parte sua la stampa quotidiana politica ha già dimostrato di non saper capire un bel niente di quanto contribuisca oggi alla ricostituzione di tanti ideali disgraziatamente infranti, la tenace volontà e l'encomiabile sforzo di autentici sportivi automobilisti che da ogni parte d'Italia convengono in un cavalleresco agone di rombanti motori. Già dopo la luminosa vittoria del nostro Gigi Villoresi in terra di Francia il dì dopo Pasqua,

— prima clamorosa vittoria italiana all'estero con quel che segue, dopo la guerra — ci accorgemmo che furono i francesi con il loro entusiasmo e con la loro stampa a parlare dei nostri uomini e delle nostre macchine quasi

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

Classifica	CONCORRENTE	Tempo
1°	Bertani Franco (*)	5'25"
2°	Rocco Giovanni	5'30"2
2°	Borelli Giuseppe	5'30"2
4°	Comirato Alberto	5'31"
5°	Fioruzzi Emilio	5'32"4
6°	Olivieri Dante	5'33"
7°	Minetti Eugenio	5'33"1
8°	Todini Oreste	5'41"4
9°	Castiglioni Umberto	5'42"1
10°	Quintavalla Giovanni	5'42"3
11°	Monticelli Aldo	5'43"4
12°	Cerato Armando	5'44"2
13°	Cappelletti Dante	5'45"
14°	Paolini Franco	5'46"
15°	Tinazzi Alfredo	5'48"
16°	Spoletini Leo	5'51"2
17°	Vergati Loreto	5'52"1
18°	Zanetti Luigi	5'53"
19°	Martignoni Bruno	6'
20°	Margoni Giulio	6' 1"1
21°	Giusti Giorgio	6'03"1
22°	Buzzatti Mario	6'06"
23°	Marroni Liberto	6'06"1
24°	Baravelli Giulio	6'06"4
25°	Leoni Gianni	6'09"1
26°	Cortesi Oreste	6'13"1
27°	Tonini Luigi	6'16"3
28°	Leonardi Sesto	6'18"2
29°	Gobbi Carlo	6'18"4
30°	Arezzi Gianni	6'19"1
31°	Bulgheroni Edoardo	6'21"1
32°	Pesci Carlo	6'24"1
33°	Cai Silvano	6'25"
34°	Liguori Tommaso	6'27"3
35°	Di Mattia Giuseppe	6'31"3
36°	Avalle Mario	6'42"4
37°	Sanguellini Vittorio	7'
38°	De Santis Gino	7'01"
39°	Gorla Andrea	7'13"3
40°	Fissore Matteo	8'21"4

(*) Media km./h. 78.092.

quasi, assai più ed assai meglio dei nostri giornali. Migliaia e migliaia di francesi avevano dovuto applaudirci, e pochi e malamente in Italia l'hanno saputo. Poveri nostri giornali quotidiani, i quali, in mezzo a tante diatribe sanno tuttavia trovare lo spazio

anche su tre colonne per certi articoli di cronaca nera che dovrebbero avvilire l'intera umanità! Niente meraviglia dunque, se la stampa quotidiana politica ha tanto brillantemente ignorato la bella corsa in salita svoltasi su uno dei più pittoreschi percorsi dei quali possano disporre le corse automobilistiche di tutto il mondo. Ma in questo caso la colpa è proprio tutta della stampa? Non è anche un pochino degli organizzatori?

* * *

Il percorso della gara, che dal livello del mare sale fino alla modesta quota di 260 metri, era stato raddoppiato rispetto a quello delle precedenti edizioni. Infatti il traguardo di partenza era stato collocato in pieno corso Imperatrice, ed i concorrenti, dopo 800 metri di piano lungo uno dei più bei viali d'Europa, attaccavano, con una curva ad angolo retto, la salita vera e propria snodantesi tra giardini e cespugli di rose o garofani in fiore. Il percorso misurava 7 chilometri e 50 metri, ed il traguardo d'arrivo era disposto in località San Bartolomeo, sul Poggio.

Alle ore 15 esatte, la signora Soldaini di Sanremo, al cenno del cronometrista Linke, dava il via al primo partente della classe fino a 750 c.c. La lunga teoria di macchine allineate per due, su due file, in attesa della partenza che avveniva ogni due minuti, il rombo dei motori, l'aspetto festante della folla che sotto il bellissimo sole si stendeva in due interminabili ali sul corso e si sbracciava dalle case e dai giardini (il tutto condito dal forte pigmento dell'emozione) hanno dato fin dall'inizio l'impronta di una grande giornata sportiva.

Più d'un pilota con relativo meccanico aveva passato la notte, anziché tra le allettanti grazie del Casinò, nel poco accogliente clima di qualche garage a riparare i guai derivati dalle prove compreso quello di qualche seria boccatura. E così, tale è stata la passione e la volontà di tutti i partecipanti, che riuscirono a prendere il via ben 47 vetture.

OLIVETTI MULTISUMMA
ADDIZIONATRICE E MOLTIPLICATRICE ELETTRICA SCRIVENTE



Franco Bertani della Squadra Stanguellini, primo assoluto con la Fiat 1100



Eugenio Minetti della Scuderia Ambrosiana primo tra le 1500 su Lancia Aprilia

La vittoria di Franco Bertani su Fiat 1100, primo assoluto in 5' e 25" alla media di km. 78,092, era prevista data la notorietà che il bravo pilota s'era già acquistata prima della guerra.

C'era l'incognita di Minetti della Scuderia Ambrosiana, il quale, disponendo di una Aprilia 1500 convenientemente approntata per la categoria

sport nazionale, avrebbe potuto correre con probabilità di successo al lauro della giornata. Ma Minetti preso tra due fuochi dalle noie lasciategli dal chirurgo per un lieve intervento di poco tempo fa e dai fastidi derivati da un imperfetto funzionamento dell'accensione, ha dovuto limitare il suo ruolo a quello di primo arrivato nella classe fino a 1500 c.c., in

5'33"1. Il napoletano Giovanni Rocco su Fiat 1100 e Giuseppe Borelli da Genova su Alfa Romeo 2500 SS, hanno conquistato entrambi, a pari merito, il secondo posto nella classifica generale col tempo ragguardevole di 5'30"2, distanziando di meno di 29 secondi il bravo Comirato da Treviso su Fiat 1100.

Tra le classifiche per classi, quella



Preparativi per la partenza alla S. Remo - Colle dei Fiori. Al centro il Direttore della corsa comm. Castagneto

della classe fino a 750 c.c. ci ha dato una sorpresa: è certo che la corsa di Sanremo ha aggiunto un nuovo nome alla bella schiera dei nostri giovani ed ardentissimi piloti. Infatti Gianni Leoni, su Fiat 500 ha fatto, tra le sue cilindrate, il miglior tempo (6'9"1), essendo questa la prima corsa automobilistica alla quale prendeva parte in vita sua.

Leoni proviene dal motociclismo; nel recente circuito motociclistico di Barcellona egli era arrivato secondo, a ruota con Tenni, su Guzzi 250 con compressore.

Cortesi, Leonardi ed Arezzi, che in partenza erano dati come i favoriti nella stessa classe, si sono classificati, tra la generale meraviglia, tutti e tre dopo il giovane motociclista assurdo ora alle battaglie dell'automobilismo.

Nella classe fino a 1500 cc., dietro Minetti e Castiglioni — quest'ultimo ha compiuto una bella corsa al volante di una Aprilia carrozzata fuori serie e da turismo —, si è classificato 3° Giorgio Giusti al volante di un'Aprilia 1500 allestita molto bene dalla Casa dell'Auto di Torino. Lungo il percorso il pilota aveva dovuto fermarsi e scendere di macchina per noie al comando dell'acceleratore; tuttavia è riuscito a tagliare il traguardo a 38" dal primo della classe.

La categoria sport internazionale è stata vinta in 5'42"3 dall'indomito campione della vecchia guardia Giovanni Quintavalla il quale pilotava una Fiat «Coppa d'oro» con motore di 1100. Marroni Liberto da Roma, su Fiat 1100 si è classificato al 2° posto in 6'6"1.

Tra le scuderie e gruppi da corsa rappresentati, abbiamo salutato il ritorno della vecchia «Ambrosiana», e l'allineamento delle scuderie «Milan» e «Partenope» nate dopo la guerra. La «Milan» era rappresentata dallo stesso Ruggeri che in partenza era pure dato tra i favoriti per il primo posto nella classifica generale. Senonché il distacco d'un tubo dell'olio all'atto del via impedì alla macchina rimasta senza lubrificante, di finire la corsa.

Ricordiamo anche la partecipazione del gruppo sportivo dell'Automobile Club di Roma, gruppo di costituzione recente, del quale sono animatori insieme a Favia del Core i fratelli Alberto ed Enrico Marroni.

Le macchine del primo assoluto e dei primi due arrivati della classe fino a 750 cc. erano state preparate dalla Scuderia Stanguellini di Modena, la

quale, ancora una volta, ha dimostrato la sua ottima organizzazione tecnica. Peccato che proprio Vittorio Stanguellini abbia voluto farsi criticare dai concorrenti e dal pubblico, partecipando egli stesso alla corsa nella categoria internazionale dove l'assegnazione del premio in denaro era sicura dato il numero ridotto dei partenti, con una vettura Fiat 1100 ancora... diaframmata!

Secondo il nostro parere esistono, come dovranno continuare ad esistere, anche fra gli articoli del più completo regolamento, liberi margini nei quali si possa spaziare senza essere inchiodati dalla codificazione. Entro tali margini gli sportivi devono piuttosto sentirsi guidati dal senso imperativo di quell'«animus» cavalleresco tradizionale per loro, sul quale sarebbe ben triste, in mezzo a tante altre

CLASSIFICHE

Numero di partenza	CONCORRENTE	Marca	Tempo	Classifica	Media
CATEGORIA SPORT NAZIONALE					
CLASSE 1° - 750 CMC.:					
28	Leoni Gianni	Fiat	6'09"1	1°	68,743
16	Cortesi Oreste	Fiat	6'13"1	2°	68,006
24	Leonardi Sesto	Fiat	6'18"2	3°	67,072
4	Arezzi Gianni	Fiat	6'19"1	4°	66,930
8	Pesci Carlo	Fiat	6'24"1	5°	
14	Liguori Tommaso	Fiat	6'27"3	6°	
22	Avaleri Mario	Fiat	6'42"4	7°	
20	Gorla Andrea	Fiat	7'13"3	8°	
10	Fissore Matteo	Fiat	8'21"4	9°	
CLASSE 2° - 1100 CMC.:					
60	Bertani Franco	Fiat	5'25"	1°	78,092
50	Rocco Giovanni	Fiat	5'30"2	2°	76,815
38	Comirato Alberto	Fiat	5'31"	3°	76,677
36	Fioruzzi Emilio	Fiat	5'32"4	4°	76,262
54	Olivieri Dante	Fiat	5'33"	5°	
58	Todini Oreste	Fiat	5'41"4	6°	
66	Monticelli Aldo	Fiat	5'43"4	7°	
34	Cappelletti Dante	Fiat	5'45"	8°	
80	Tinazzi Alfredo	Fiat	5'48"	9°	
82	Spoletini Leo	Fiat	5'51"2	10°	
48	Vergati Loreto	Fiat	5'52"1	11°	
74	Zanetti Luigi	Fiat	5'53"	12°	
44	Martignoni Bruno	Fiat	6'	13°	
46	Margoni Giulio	Fiat	6'01"1	14°	
56	Buzzatti Mario	Fiat	6'06"	15°	
84	Baravelli Giulio	Fiat	6'06"4	16°	
76	Tonini Luigi	Fiat	6'16"3	17°	
52	Cai Silvano	Fiat	6'25"	18°	
68	Di Mattia Giuseppe	Fiat	6'31"3	19°	
CLASSE 3°					
FINO A 1500 CMC.:					
96	Minetti Eugenio	Aprilia	5'33"1	1°	76,170
94	Castiglioni Umberto	Aprilia	5'42"1	2°	74,167
106	Giusti Giorgio	Aprilia	6'03"1	3°	69,879
100	Gobbi Carlo	Fiat	6'18"4	4°	
98	Bulgheroni Edoardo	Aprilia	6'21"1	5°	
CLASSE 4°					
OLTRE 1500 CMC.:					
130	Borelli Giuseppe	Alfa	5'30"2	1°	76,815
126	Cerato Armando	Alfa	5'44"2	2°	73,693
116	Paolini Franco	Alfa	5'46"	3°	73,352
CATEGORIA SPORT INTERNAZIONALE					
CLASSE 1100 CMC.:					
134	Quintavalla Giovanni	Fiat	5'42"3	1°	74,080
132	Marroni Liberto	Fiat	6'06"1	2°	69,306
136	Stanguellini Vittorio	Fiat	7'	3°	60,428
CLASSE 1500 CMC.:					
150	De Santis Gino	Fiat	7'01"	1°	60,285



Quintavalla su Fiat Balilla primo delle 1100 Sport Internazionale



Arezzi su Fiat 500 Siata attende la partenza

tristezze attuali, pensare di non poter più fare il giusto assegnamento.

Renato Balestrero e Franco Spotorno che hanno con noi rappresentato ufficialmente la Commissione Sportiva, hanno durato fatica a contenere — sacrificandolo alla loro veste di au-

torità sportive nell'esercizio della funzione — il giovanile impulso di validi piloti sempre sulla breccia e pronti a rientrare nel combattimento.

Remo Colombino, Soldaini e Daffinà, del Comitato locale, sono stati, oltre a tutto, ospiti perfetti e generosi.

All'organizzazione ha prestato man forte il bravo Galletti della C.I.R.T. di Sanremo, con i suoi appassionati collaboratori. Al traguardo d'arrivo ha funzionato il cronometrista Bonvini.

Rodolfo Mugnai



VEICOLI ELETTRICI

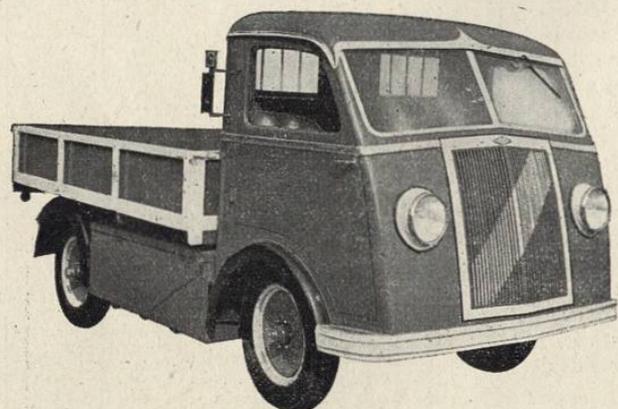
TUTTI I TIPI PER TUTTI GLI USI



È superata la difficoltà di rifornimento

costano pochi centesimi al chilometro

CERCANSI RAPPRESENTANTI ZONE LIBERE



Via Procaccini N. 2 • MILANO • Telef.: 95.090 - 95.091

CAMBIANO I PILOTI MA LA MASERATI VINCE SEMPRE

**AL GRAN PREMIO DI
MARSIGLIA LA VITTORIA
PREMIA SOMMER**

12 MAGGIO 1946

Il nostro grande Nuvolari è tornato a dare i brividi alle folle sportive. E' tornato il nostro Nuvolari, il grande campione che a conclusione dell'attività sportiva d'anteguerra volle vincere anche l'ultima corsa internazionale del 1939, il Gran Premio di Belgrado disputatosi mentre già il cannone tedesco tuonava ai confini della aggredita Polonia.

Ma Nuvolari ha dovuto riprendere l'attività con una amarezza. Al Gran Premio di Marsiglia ove sulla carta aveva la vittoria in tasca, ha dovuto invece ritirarsi per incidente meccanico, una cosa da poco, ma quanto è bastato per toglierlo di gara.

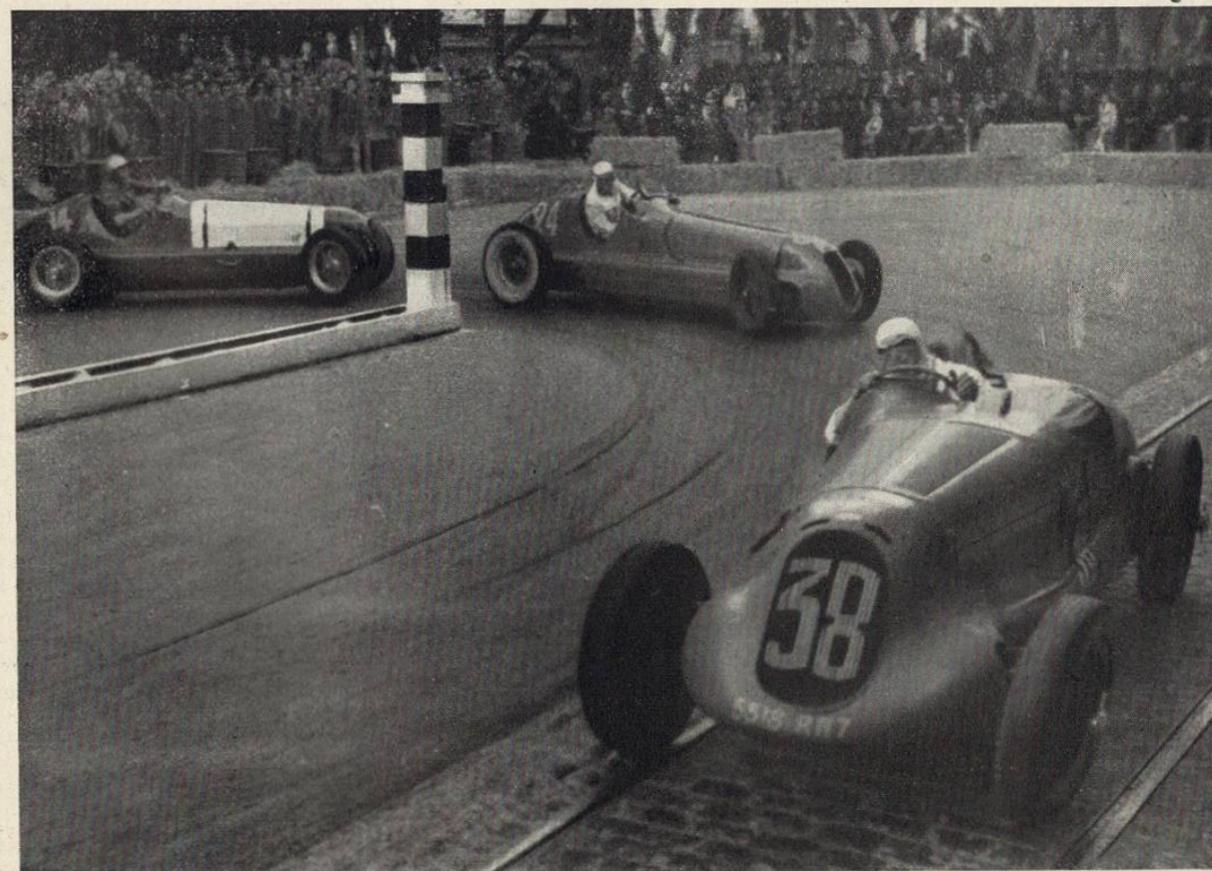
Nessuno però a Marsiglia ha voluto menomamente mettere in dubbio

che la vittoria spettava a Nuvolari di diritto e primo fra tutti il vincitore effettivo che ha voluto che il « maestro » si accocolasse alla meglio con lui sulla macchina per compiere insieme il giro d'onore. E' stato per la verità molto bello e sportivo questo gesto di Sommer e l'applauso con cui la folla ha salutato lungo tutto il circuito i due campioni affratellati nella vittoria ha un significato che per noi italiani oltrepassa quello puramente sportivo.

E il tricolore della nostra sventurata Italia ha riflesso nuovamente in terra di Francia in virtù di queste miracolose Maserati che al momento sono indubbiamente le macchine più a posto che sia dato trovare sui campi di gare internazionali.

Prima a Nizza ed ora a Marsiglia le nostre rosse macchine hanno lasciato dietro di esse nella scia azzurrina dello scarico il nome del nostro Paese che per i suoi meriti reali ed indiscussi tornerà piano piano ad essere benvisto come un tempo. Ed alle nostre macchine il vanto di esser state le vessillifere di questa rinascita morale del nostro popolo all'estero.

La giornata marsigliese ha avuto un successo grandioso. Favorita nel



Un passaggio durante il G. P. di Marsiglia. Il n. 24 è il bravo Ruggeri