

INTER AUTO

AUTO  AVIO

MOTO



ANNO
V

AUTOMOTOR
ORGANIZZAZIONE PER LA VENDITA DI RICAMBI AUTOMOBILISTICI
INGRANAGGI DALDI & MATTEUCCI - VIA OMBONI 8 - MILANO

NUMERO
4



Lo sfortunato Comirato fila verso la sua spettacolosa sbiellata

Il G.P. di Rio de Janeiro

Il circuito della Gavea è di per sé fra i più difficili e si può dire anche fra i più pericolosi che si conoscano, il nastro stradale svolgendosi in più punti lungo dossi quasi a picco sul mare e ad altezza tale da lasciar pochi dubbi circa le conseguenze di una uscita di strada. Il tracciato, che ha uno sviluppo di 10,7 km., è inoltre piuttosto movimentato; ed è comprensibile come un percorso del genere debba essere attentamente e lungamente provato, specie da chi non è del luogo.

Così fece, fra altri, anche il nostro Villorresi, che in allenamento ottenne contro i 7'20" del brasiliano Landi un 7'26" sul giro; tempo da considerare senz'altro buono, anche se non eccellente.

Ma a poco valse la preparazione, del resto prematuramente interrotta dalle circostanze di cui diciamo appresso, quando una pioggia diluviale, dopo aver fatto sospendere gli alle-

LA CLASSIFICA

1. Landi (Brasile) su Alfa Romeo in 2'4";
2. Villorresi (Italia) su Maserati in 2'10";
3. Raph (Francia) su Maserati;
4. Bianco (Brasile) su Maserati;
5. Abrunhosa (Brasile) su Studebaker.

namenti, trasse dall'alto sul percorso montagne di terriccio e scariche di grossi blocchi rocciosi. Continuando l'alluvione anche durante la notte precedente la corsa, venne chiesto un rinvio; ma gli organizzatori non ritennero di aderirvi e concessero solo una riduzione della distanza da 215 a 165 km., pari a 15 giri, e provvedendo a far sgomberare il tracciato come meglio si poteva. Il pubblico affluì egualmente ma al momento di dare la partenza si dovette concedere un rinvio di mezz'ora data la pessima visibilità. E' ovvio che in tali condizioni la gara non potè comunque svolgersi nella sua pienezza e che i concorrenti non si impegnarono realmente a fondo, se non altro per elementari motivi di sicurezza; tanto che lo stesso Villorresi, dopo aver occupato il secondo posto, evidentemente non volle forzare per non impegnare troppo il vincitore, Landi, e spingerlo a manovre arrischiate. Nondimeno Landi ottenne una media di circa 80 km/h., che può considerarsi ancora cospicua.

La corsa è stata inizialmente abbastanza mo-

vimentata, e dopo pochi giri sia Palmieri che i brasiliani Lange e Mauro dovevano abbandonare. Al settimo giro seguivano Landi nell'ordine: Villorresi, Varzi, Bianco, Abrunhosa, Cassini e Raph; Villorresi si trovava allora a circa due minuti e mezzo dal primo. Si ritirava poi Varzi per una avaria di candele e le posizioni di testa restavano invariate fino alla fine, Landi terminando con sei minuti di distacco dopo aver tenuto costantemente il primo posto a partire dal secondo giro.

Vittoria della Cisitalia a Hockenheim

Davanti ad un pubblico valutato ad oltre 100.000 persone si è svolta in Germania la prima gara automobilistica del dopo guerra. Essa ha avuto luogo a Hockenheim, nella zona americana, su di un percorso che ripetuto cinque volte totalizzava 38,6 km.

I piloti erano tutti tedeschi, ma delle nove macchine concorrenti ben otto erano italiane. Fra esse una Cisitalia nuova fiammante, pilotata dal popolare Hans Stuck, che terminava nettamente vittorioso in 16'20"5, alla media cioè di 141,500 km/h. Gli altri guidatori sono stati vittime in varia misura di irregolarità meccaniche.

E' forse interessante rilevare che, non disponendo di vetture da corsa proprie, i tedeschi hanno voluto tuttavia dare una dimostrazione delle possibilità dei loro prodotti. Durante le prove infatti una berlina biposto BMW di perfetta linea aerodinamica ha raggiunto sul giro una velocità di oltre 154 km/h.

Durante la riunione di Hockenheim si sono svolte anche gare motociclistiche, che tuttavia non hanno dato risultati di particolare rilievo.

Il G. P. di Perpignano

Sui 58 giri di questo breve circuito e sulla distanza di 150 km. si sono data battaglia dodici piloti fra i migliori dello sport automobilistico francese. La lotta è stata vivace ed ha prodotto una notevole selezione, causando cinque ritiri, fra i quali quelli dei favoriti, Wimille e Sommer, il primo vittima di inconvenienti alla lubrificazione, il secondo di una rottura al cambio.

La prova, favorita dal tempo, ha richiamato grande numero di spettatori ed ha vi-

Giro più veloce: il 3° di Leonardi in 2'17", alla media di km/h. 68,997. - Non partito: Ambrosini. - Ritirati: Daccò al 14° giro, Galanti all'8°, Martignoni al 4°.

Classe II - Fino a 1100 cmc.:

1. Torelli (Fiat 1100) che compie i 25 giri in 53'34"4 alla media di km/h. 70,852; 2. Nissotti (id.) 56'15"4; 3. Zanetti, 57'56"6.

Giro più veloce: il 12°, di Scagliarini in 2'4" alla media di km/h. 76,209. - Non partiti: Testi e Montagna. - Ritirati: Comirato al 14° giro, Scagliarini al 13°, Nuvolari al 10°, Fioruzzi al 9°, Bellini al 7°, Paganì al 1°.

Classe III - Oltre 1100 cmc.:

1. Giraud (Delahaye), 25 giri in 52'40", alla media di km/h. 73,370; 2. Balestrero (Alfa Romeo 2300) 54'19"; 3. Ghersi Pietro (Alfa Romeo 2000) 54'28"; 4. Rovelli (B. M. W. 2000) 53'22" (24 giri); 5. Azzi (Aprilia 1500) 53'06"4 (23 giri).

Giro più veloce il 23° di Giraud in 2'02"6, alla media di km/h. 77,080. - Ritirati: Anzolini al 13° giro, Catina al 7°, Alloisio al 5°, Moore al 2°.

sto la vittoria di Chaboud con discreto distacco.

La classifica:

1. Chaboud (Talbot) in 1.35'6", alla media di 92,882 km/h.;
2. Louveau (Delage) in 1.35'47";
3. Giraud-Cabantous (Delahaye);
4. Levegh (Delage);
5. Grignard (Delahaye);
6. Rozier (Talbot);
7. Trilhaud (Delahaye).

La vettura nazionale da corsa francese

E' noto che il «Centre d'études techniques automobiles» ha avuto dal governo francese l'incarico di studiare e realizzare una vettura da corsa di carattere nazionale e che in tale attività doveva aver parte preminente l'ing. Lory, già della Delage.

Sembra ora che tale vettura non parteciperà punto alle grandi manifestazioni internazionali, trattandosi, a quanto taluno ritiene di poter precisare, di un veicolo sperimentale capace di elevatissime velocità ma destinato in sostanza ad esperimenti i cui risultati dovrebbero andare a beneficio di tutta l'industria interessata.

Dalle indicazioni finora trapelate risulterebbe comunque che ci si trova di fronte ad una 1500 cmc. con motore ad otto cilindri disposti in V di 90°, sovralimentato mediante compressore tipo Roots e con regime massimo prossimo agli 8000 giri.

La costruzione non sembra presentare nulla di rivoluzionario nei particolari; la stessa trasmissione è praticamente normale, avendosi una comune frizione monodisco ed un cambio a cinque rapporti, un po' diverso dai soliti in quanto farebbe blocco col ponte posteriore. Pare che si siano dedicate speciali cure ai freni, facendo anche esperienze estese sui materiali d'attrito.

Le sospensioni sono indipendenti a tutte e quattro le ruote e si valgono di barre di torsione. Il telaio è di lamiera d'acciaio, spiccatamente rigido. Per quanto riguarda la profilatura del veicolo, si sa che essa è stata studiata molto accuratamente, dato che il centro dispone anche di una galleria del vento. L'attenzione è stata rivolta in modo particolare alla resistenza dovuta alle esigenze del raffreddamento.

La macchina dovrebbe essere provata da Sommer, ma, come si è già detto, sembra esclusa una prova in gara, non solo per quest'anno, ma anche per quello prossimo.