



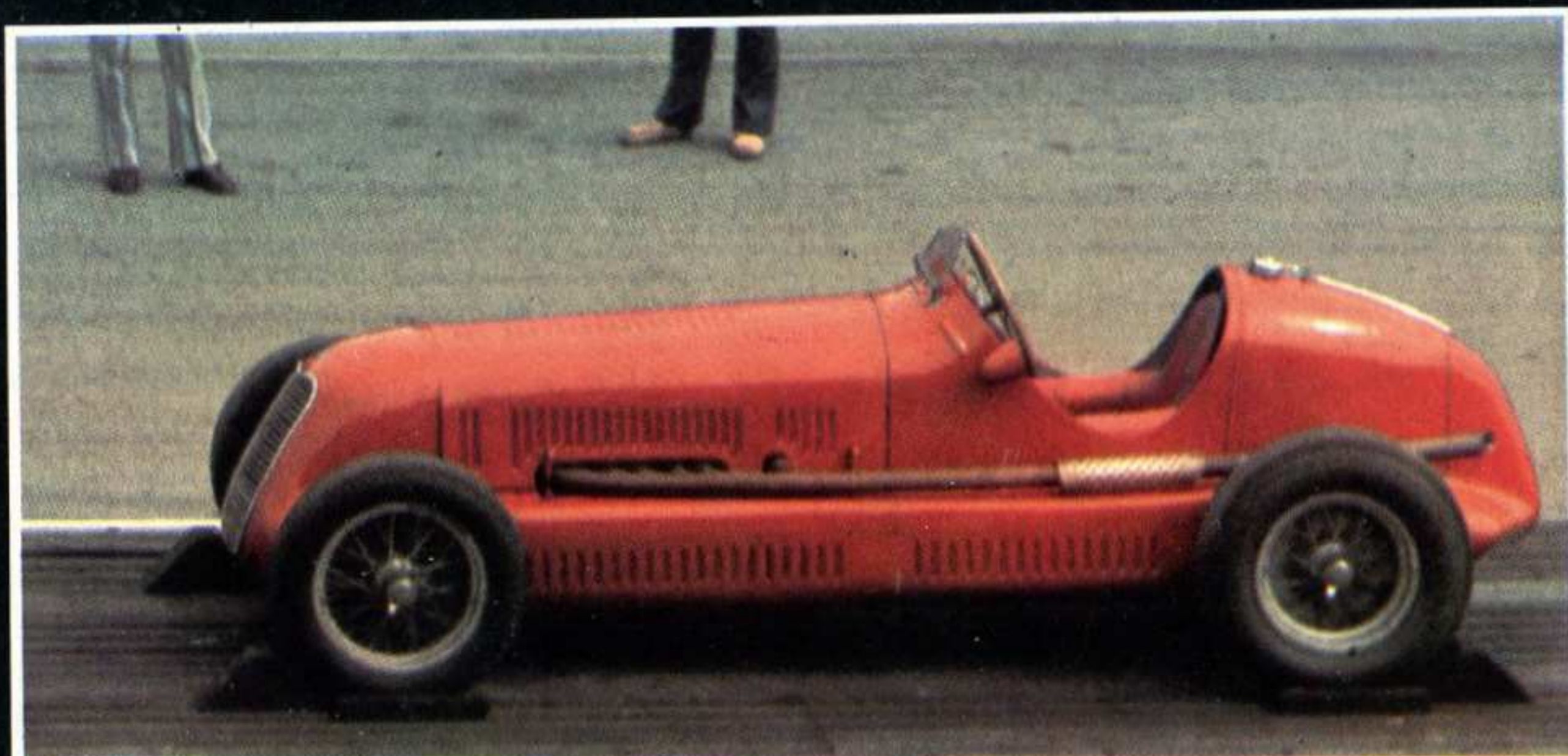
ALFA ROMEO P 2 - 1924

piloti muoiono, le macchine no. Per gli uni (sono uomini) il destino è segnato. Per le altre non sempre. Succede che qualcuna sopravvive allo scempio del martello e della fiamma ossidrica, per ritrovare altre giovinezze regalate dall'amore controcorrente di qualche appassionato. I musei sono numerosi e straripano. I privati lanciati sulle orme del collezionismo sono moltissimi. E molti sono coloro che in garage possono vantare almeno un'auto d'epoca: un teuf teuf.

La gran massa le vede e s'incuriosisce. Ma non pochi sono coloro che ammirano. Di più: che si commuovono. Quando l'auto fatalmente sopravvissuta è da corsa, allora quello che provano è emozione. Si tratta naturalmente di « palati fini », che rivivono in un attimo il passato di un bolide coi suoi uomini, le sue corse, le sue vittorie. Coi suoi tormentati chilometri, insomma.



ALFA ROMEO P 3 - 1932
G. P. D'ITALIA 1932 - 1933 - 1934



MASERATI 6C 1500 - 1937
G. P. D'ITALIA 1937 - 1938

Domenica 10 settembre gli appassionati convenuti ai bordi della pista di Monza hanno vissuto un eccezionale fuori programma. Prima della beffa-Ickx e della conferma-Fittipaldi, c'è stato tutto il tempo di pensare al passato.

Sfilavano lente e dignitose, le vecchie signore delle piste, e sembravano portate non da autocarri ma da altrettante sedie gestatorie. Linee che ferivano gli occhi dei giovani, ma che ammorbidivano il cuore dei più anziani. Colori vivi, lamiere a specchio. Si sarebbe potuto posarle sull'asfalto, e Monza avrebbe recuperato un gran premio.

Non c'erano tutte, ovviamente. Solo una campionatura, tanto per dare l'idea di quello che le industrie italiane hanno fatto in automobilismo da sessant'anni in qua.

Facciamo retromarcia e rivediamole in azione.

I dinosauri di MONZA

CONTINUAZ. DA PAGINA 38

FIAT F. 2

Il suo anno fu il 1907. Anno fondamentale nella storia dell'automobilismo e particolarmente della Fiat che, dopo aver pensato e costruito questo modello, s'inserì di forza nel novero delle case automobilistiche.

Dietro a questa sigla, «F2», tutta una storia.

Nell'inverno del 1907, un giorno imprecisato, Giovanni Agnelli (gran capo) entra al Caffè Alaria. Siamo a Torino e l'arredamento belle époque dell'«ofelleria» accoglie un piccolo gruppo di appassionati automobilistici. Agnelli — e tutti lo guardano — posa su un tavolo tre cartoncini con altrettante sigle. Un mistero, anche perché la scena conclude una piuttosto animata discussione sulla più o meno presunta inferiorità delle macchine da corsa italiane, Fiat in testa. Quando parla, Agnelli dice:

«Quando una fabbrica si presenta con tre titoli di nobiltà come questi, ogni affermazione è superflua: "20 B" significa Nazzaro, Targa Florio; "F 2" Nazzaro, Grand Prix de France; "8 B" Nazzaro, Coppa dell'Imperatore. Potete essere certi che queste tre vittorie non sfuggiranno alla Fiat e suggelleranno la nostra supremazia: non ho altro da aggiungere.»

una cilindrata di 7363 cc, il secondo di 8004, il terzo di 16.286. Anche il passo e la carreggiata (come l'ingombro) sono diversi. Dove si avvicinano fra loro è nel peso (1050, 1175, 1025 kg rispettivamente): ma le velocità massime consentite a ciascuno sono tali da giustificare il diverso impiego, i diversi tracciati, le diverse distanze: novantacinque all'ora per il 28/40 HP, centotrenta per il «Taunus», contosessanta per il 130 HP».

Le tre sigle, ancora per poco misteriose, riguardano la vettura che — con lungimiranza — Agnelli ha destinato a Felice Nazzaro: 20 B, F 2, 8 B. Esse sono completate da altre sei sigle molto simili: «20 A» e «20 C» sono le macchine della Targa Florio per Vincenzo Lancia ed Alessandro Cagno. «F 1» e «F 3» siglano le vetture di Lancia e di Wagner al G.P. di Francia, «8 A» e «8 B» contrassegnano le automobili ancora di Lancia e Wagner sul circuito di Taunus.

La Targa Florio si corre il 21 aprile. Nazzaro, Lancia e Cagno si trovano di fronte al più agguerrito automobilismo europeo. Wagner (fra poco compagno di colori, ma per ora avversario ben deciso), Hémerly, Duray e Gabriel sono le punte di uno schieramento di 46 equipaggi.

«Emozionante e combattuta fino all'ultimo giro — scrivono — la gara, che già si svolge secondo il sistema delle partenze separate, vede giungere per primo al traguardo finale Duray, seguito dappresso da Lancia e Nazzaro. I francesi esultano per quella che sembra una grande vittoria; ma un attimo dopo, appena la giuria ha stilato

anche Agnelli. Il primo a partire è Vincenzo Lancia. Ad un minuto tutti gli altri. Nazzaro parte molto prudentemente: il suo piede (quello dell'acceleratore) si trasforma in una specie di contagocce. Il suo piano di gara è di una semplicità sconcertante: aumentare gradatamente l'andatura, mentre tutti gli altri o rompono, o volano fuori, o rimangono in secca. E' il caso di Lancia che rimane senza carburante a venti chilometri dal traguardo.

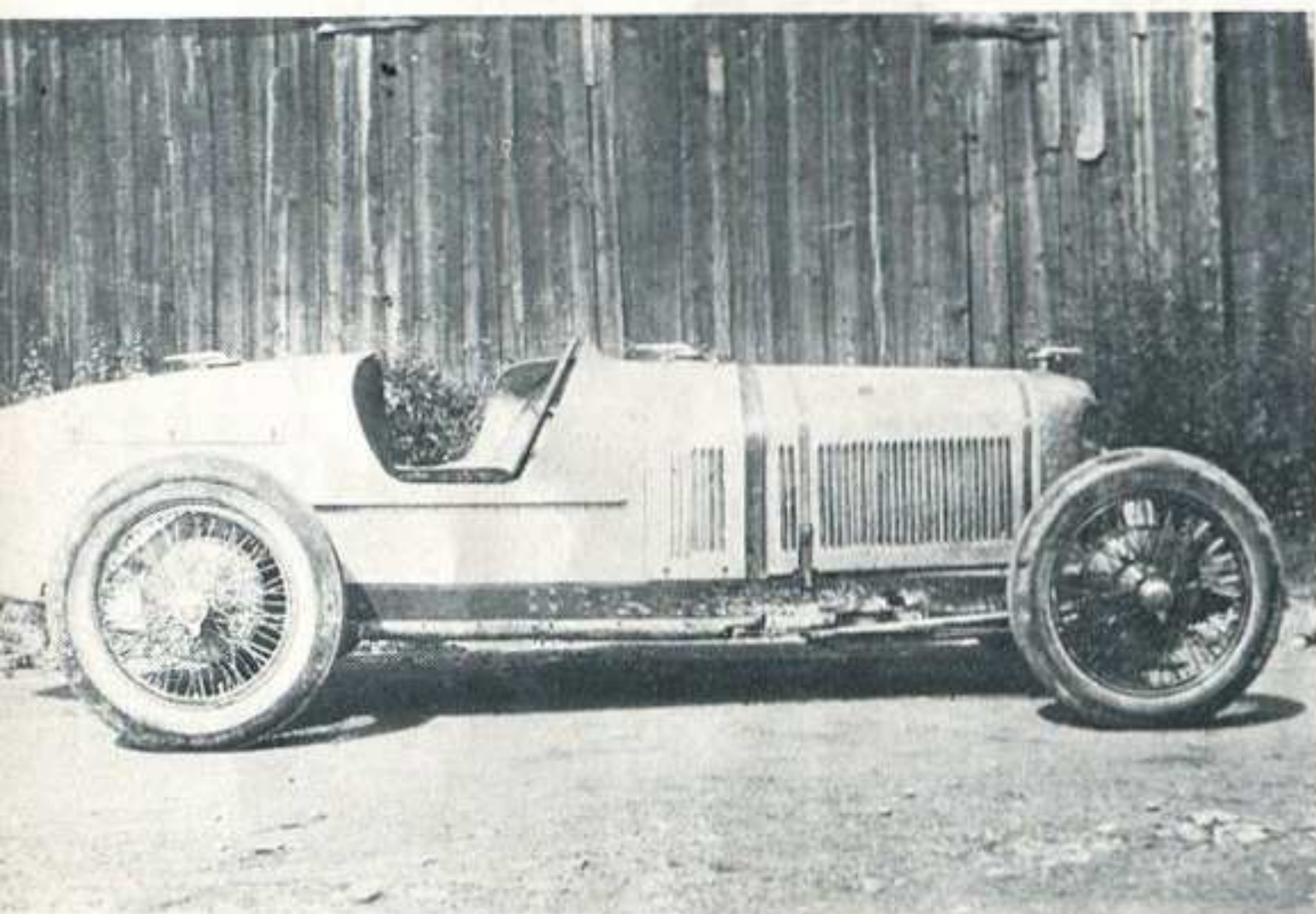
«E' convincimento diffuso — scrive Severo Boschi, e c'è da credergli — che proprio questa sia la corsa capolavoro di Nazzaro e della sua "F 2"».

FIAT «MEFISTOFELE»

Fu la macchina della fantasia. Del terrore e della fantasia. Diciottomila di cilindrata. Andò a finire che la chiamarono «Mefistofele».

Era la Fiat anti-Napier, concepita per rispondere alla tracotante sicurezza della Casa inglese, che più di una volta — a ritornello — aveva asserito di essere in grado di battere sulla pista di Brooklands Nazzaro e la sua Fiat. La sfida avviene l'8 giugno 1908. La gara è stabilita in dieci giri del circuito, pari a 45,360 chilometri.

La vessillifera inglese è pilotata da Newton che rompe fin dalle prime battute. Nazzaro ha campo vinto, ma non rallenta e termina la sfida — voltatasi in un monologo — a poco meno di 200 all'ora di media. Il destino



Sopra a sinistra, la gloriosa Alfa Romeo P2 in uno dei primi esemplari costruiti. Fu progettata da Jano nel 1921/22. A sinistra: una Alfa P3 sulle tormentate strade della Coppa Ciano, a Livorno. Sopra: la prima edizione della P3 presentata a Mussolini nel 1932 personalmente da Tazio Nuvolari. Ufficialmente la P3 si chiamava «tipo B»

La prima grande automobile da corsa della Casa torinese è reclamizzata in questo modo, forse ancor prima del suo passaggio dal tavolo da disegno all'officina. L'ha pensata un avvocato: Carlo Cavalli, che ha preso il posto del vecchio ingegner Enrico. Prese la laurea in legge per obbedienza (tanto poteva fare la volontà paterna), proseguì la vita dedicandosi alla progettazione. Nel 1907, appunto, si trova responsabile tecnico alla Fiat. Una Fiat assetata di vittoria, per trovare una tutt'altro che scontata supremazia. Il calendario segna tre corse: la Targa Florio sul circuito delle Madonie, la Coppa dell'Imperatore sul nastro di Taunus e il Gran Premio di Francia a Dieppe.

Tre corse e tre formule: la situazione dell'alesaggio, la limitazione della cilindrata, la limitazione del consumo.

Carlo Cavalli pensa e dal suo cervello sortisce un'unica idea con tre logiche conseguenze: la 28/40 HP «Targa Florio», e la «Taunus» e la 130 HP Grand Prix de France.

«Si valgono tutte e tre» dice una scrupolissima relazione tecnica «di motori quattro cilindri verticali bilobocci; hanno quattro marce, la trasmissione a catena, il freno a pedale sul differenziale, a mano sulle ruote posteriori; i cerchi delle ruote in legno, il sistema d'accensione derivante dall'ormai affermato magnete BT. Ma per il resto si differenziano sostanzialmente fra di loro. Il primo e il secondo girano ad un regime di rotazione di 1200 giri, il terzo a 1600; il primo eroga sessanta cavalli, il secondo settandue, il terzo centotrenta; il primo ha

il computo del tempo impiegato da ogni corridore a percorrere i tre giri del circuito (450 chilometri in tutto), è ben chiaro che il vittorioso è Felice Nazzaro, seguito da Lancia a circa un quarto d'ora, da Fabbry ad una ventina di minuti, da Duray ad oltre ventisei».

In giugno, si corre al Taunus la Coppa dell'Imperatore. La gara è retta dalla formula della cilindrata (otto cilindri al massimo, con un peso minimo di 1175 chilogrammi). Il programma avverte che le vetture che prenderanno la partenza sono 92: 33 tedesche, 21 francesi, 19 italiane, 10 belghe, 4 inglesi, 3 svizzere, 2 austriache. Wagner è già emigrato alla Fiat e guida la terza vettura. E' Nazzaro che vince, sfoggiando una maestria ed un controllo di guida che avranno solo in Achille Varzi il loro naturale proseguimento.

La macchina dell'avvocato Cavalli si dimostra pressoché imbattibile. Tutta l'Europa automobilistica accusa il colpo. Un colpo che diventa vera ed autentica botta il 2 luglio a Dieppe per la terza vittoria in programma. Il numero delle vetture da battere è nutrito, ma ragionevole: 37. Di queste, ben 20 sono francesi. La Fiat iscrive la stessa squadra vittoriosa al Taunus: Lancia con la «F. 1», Nazzaro con la «F. 2» e Wagner con la «F. 3». La formula impone un consumo non superiore ai trenta litri ogni 100 chilometri. La distanza da coprire è di 769,880 chilometri. I litri occorrenti sono circa 230.

In una splendida giornata, circa duemila italiani accorrono per sostenere i nostri colori. In tribuna d'onore c'è

della macchina è segnato. Ma è uno strano destino. La «Mefistofele» scompare infatti dalla scena sportiva, sia italiana che inglese. Risputa solo alla fine della prima guerra mondiale (1921) in mano a John Duff, il quale aveva provveduto a montare nuovi pistoni d'alluminio per incrementare la già notevole potenza (300 HP). Senonché, nel corso di un tentativo sulla pista di Brooklands, nel 1922, il carter della «Mefistofele» cedette alle eccessive sollecitazioni e due cilindri del motore si staccarono.

Acquistata successivamente da Eldridge (dato che gli uomini più veloci del mondo non sapevano rinunciare) la «Mefistofele» venne completamente ricostruita. Il vecchio motore fu sostituito con un Fiat 12 A di sei cilindri, con alesaggio e corsa di mm 160x180. Così rinnovata, la «Mefistofele» ricomparve nell'estate del 1923, ancora sulla pista di Brooklands, e nello stesso anno, in giugno, segnò un notevole primato di velocità: 124,33 miglia orarie.

Nel 1924, Eldridge attaccò sul nastro di Arpaion il primato assoluto del chilometro e del miglio lanciato. Il tentativo riuscì: 142 miglia orarie. Ma il record non poté essere omologato essendo la vettura priva della retromarcia. Ma Eldridge, più testardo che mai, si fece approntare dalla Fiat un cambio speciale, lo montò e riuscì poco dopo a migliorare il record che René Thomas su Delage aveva nel frattempo stabilito con 230 chilometri all'ora. Eldridge e la Fiat corsero invece a 234,986.

La «Mefistofele» con Eldridge tentò anche i record

sui 5 chilometri e sulle 5 miglia a Montlhéry. Poi di nuovo un lungo oblio.

La macchina — veramente immortale — ricomparve nel 1957. Era stata acquistata da un certo Naylor, di Manchester, il quale assieme a Grasbam e Briggs (mezzi amici e mezzi soci) riuscì a rimetterla in efficienza.

ALFA ROMEO P 2

Sfrecciò davanti a un quasi imberbe Giovanni Canestrini, giornalista alle primissime corse e ancora pieno di stupore. Era il 9 giugno 1924 e la scena avvenne sul rettilineo senza fine del circuito di Cremona. La P 2 pilotata da Antonio Ascari che aveva al suo fianco Luigi Bazzi. Canestrini riportò questa sensazione:

« Il primo giro di Ascari fece una enorme impressione, protesi nell'attesa lungo il ciglio della strada, con gli occhi puntati sul lungo nostro stradale, ci sembrò che non una macchina ma un proiettile passasse davanti a noi. L'argentea vettura (non era ancora verniciata n.d.a.) procedeva stabilissima sul fondo non perfetto ed il canto del suo motore dava la sensazione immediata di una potenza inusitata.

I cavalli a disposizione erano 140 e Ascari sui dieci chilometri cronometrati aveva raggiunto la media di 195 all'ora.

La macchina è inventata di sana pianta da Vittorio Jano. Man mano che il progetto passa dalla mente alla

ché: nel '24 la P 2 può vantare 140 cavalli, nel '25 155, nel '30 175. Dal 1924 al 1930, i cavalli guadagnati sono dunque 35. Ma bisogna tener conto che su questi sei anni, almeno tre furono di assoluto « riposo » per la P 2, confinata in un angolo della sala esperienze per il ritiro della Casa. L'ultimo stadio di evoluzione di questa eccezionale macchina dice che il « peso-potenza » era stato ridotto da 5,3 a 4,4 e i cavalli litro portati da 70 a 87,5.

Il Gran Premio d'Italia del 17 ottobre 1924 resta una delle più riuscite gare disputate dalla P 2 durante i sette anni della sua « vita ». A Monza era guidata da Antonio Ascari — già lo si è visto — il suo profeta. Fu una grande giornata. Una di quelle corse che si risolvono in una frase: partita in testa, arrivata in testa. Alla fine di quelle cinque ore e mezza di corsa, la P 2 e Monza erano la macchina e la pista più veloci del mondo. Più veloci perfino di Indianapolis e delle sue varie « special ».

All'ottavo giro la P 2 di Ascari (numero 1) doppia Zborowsky, il conte polacco completamente vestito di nero. Ancora otto giri e doppia la Mercedes di Masetti. Bastano 23 giri in tutto per doppiare addirittura le sorelle di squadra. Succede alla curvetta sud.

« I quattro bolidi rossi sul nero rialzato della curva — scrive la "Gazzetta dello Sport" — sembravano quattro chiazze di carminio gettate su di una immensa tavolozza da un artista invisibile; e passano così tutte e quattro nel giro successivo, vicinissime, destando entusiasmo ed ammirazione. »

Nel 1929 proprio la P 2 scoprirà Achille Varzi, che è in grado di mettersi subito un campionato italiano alle spalle.

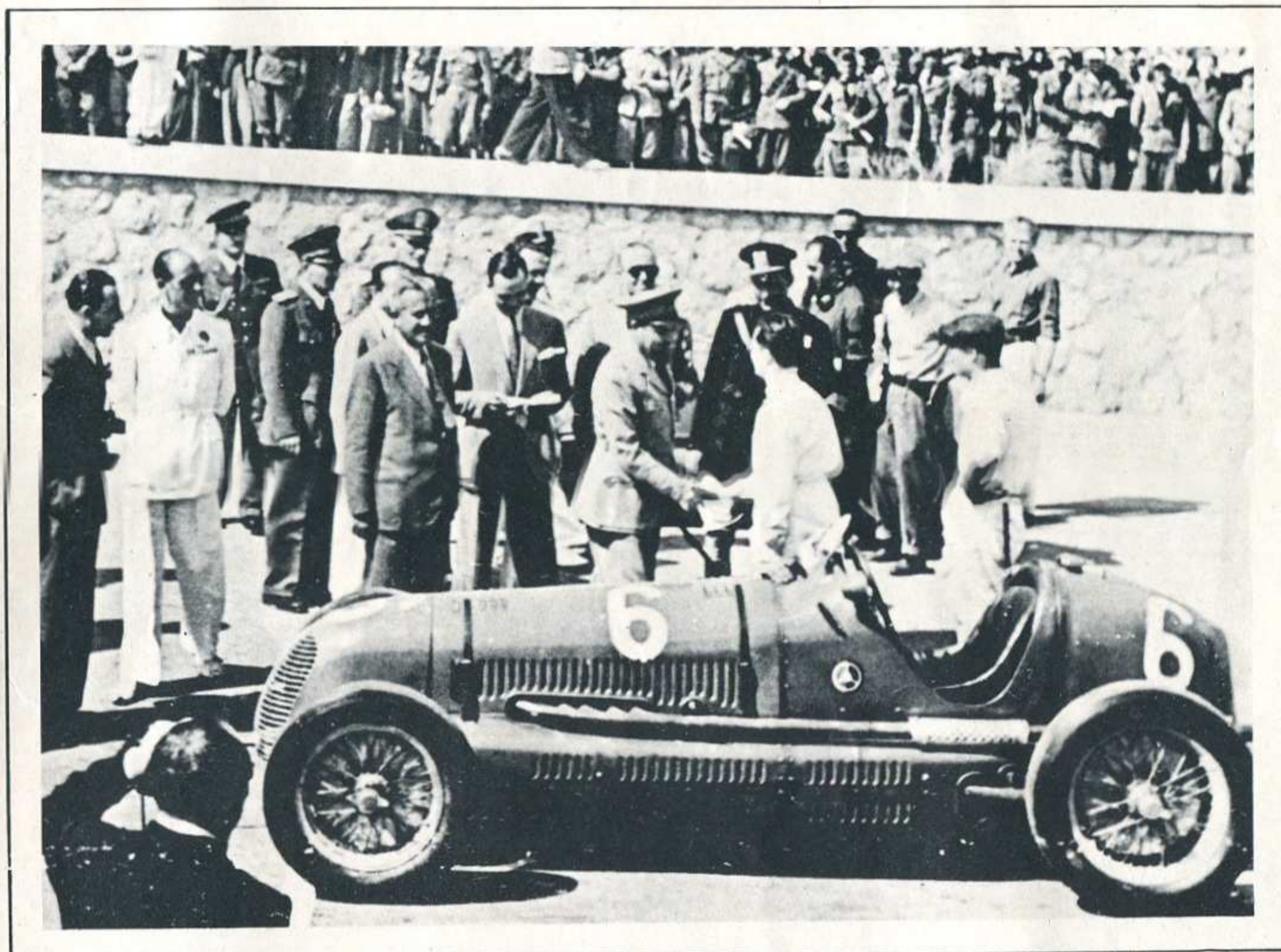
ALFA ROMEO P 3

Secondo il freddo linguaggio tecnico, si chiamerebbe « tipo B ». Ma è passata alla storia col nome di P 3, proseguimento ideale della fortunatissima P 2. La prima versione della macchina, uscita nel '32, attingeva i 230 orari. L'ultima, quella di tre anni dopo, sorpassava i 270.

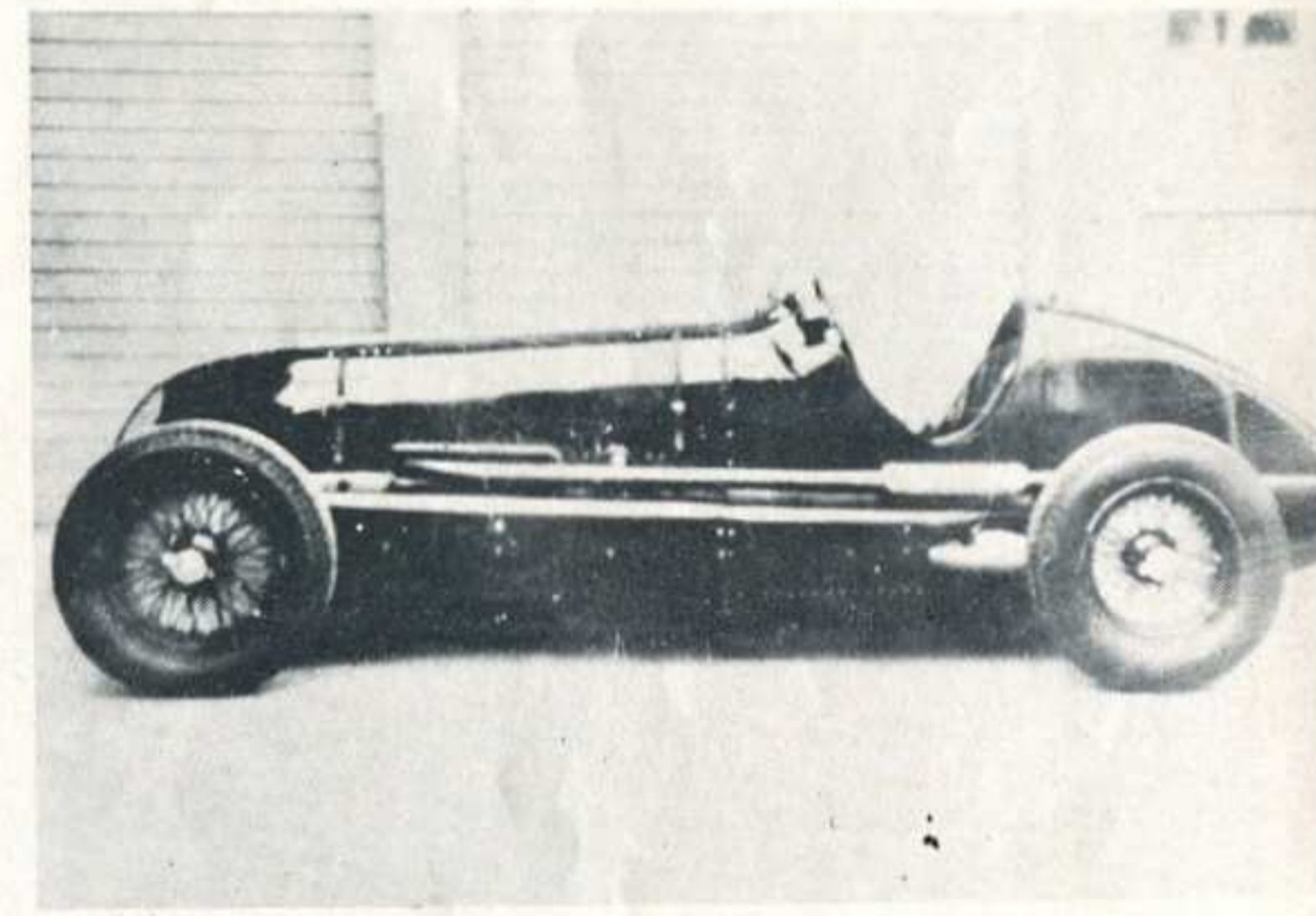
Sottile e rigida, la P 3 è incisa nella memoria di quanti la videro, anche una volta sola, in una delle numerosissime corse in cui fu schierata. E ancora, con evidenza non sbiadita, ritorna nelle fotografie che l'hanno fermata centinaia di volte. Subì due radicali modifiche: la prima nel '34, la seconda nel '35. Quindi le versioni passate alla storia sono tre: 1932, col peso potenza 3,2 e i cavalli litro 81; 1934 col peso potenza 2,8 e i cavalli litro 88; 1935 col peso potenza 2,7 e i cavalli litro 84. Tre cilindrate 2654 cc, 2905 cc' 3165 cc. Tre punte massime: 230, 260, 275.

Quante le corse? Non esiste l'elenco completo. Quante le vittorie? Innumerevoli. Fu guidata dai più grandi assi del suo tempo: Nuvolari, Varzi, Caracciola, Moll, Borzacchini, Campari.

Debutta il 5 giugno 1932 a Monza, per il Gran Premio d'Italia. Una strana formula: la corsa si deve infatti disputare sulle cinque ore. La macchina di punta del nuo-



Sopra: Alberto Ascari stringe la mano a Italo Balbo prima della partenza del circuito di Tripoli del 1940, con la Maserati 6 cilindri. Sopra a destra, le prime prove a Monza dell'Alfa Romeo 158, nel 1938. Questo modello sarà poi ripreso nel dopoguerra, con ulteriori sviluppi. A destra: il prototipo della Maserati 6 CM 1500 del 1938



carta e dalla carta alla pratica realizzazione, Jano è quasi intrattabile; sente che sta per concretare qualcosa di grosso. Non resta che affidarsi ai dati tecnici per avere l'esatta misura del passo che l'Alfa Romeo è riuscita a compiere con la realizzazione della P 2. La 40/60 HP del '22 presenta un rapporto peso-potenza di 13,4 e 13,5 cavalli litro. Praticamente i primi barlumi di tecnica sono stati appena superati: curve di potenza coricate, potenza ottenuta esclusivamente attraverso la cilindrata, basso numero di giri, motore uniforme, praticamente sempre in coppia (a 1000 giri in quarta la velocità è già di 60 all'ora).

Osservate il grado di sfruttamento del motore pressoché nullo con quei suoi 13,5 cavalli-litro. Osservate anche come con gli anni, anzi coi mesi, una costante evoluzione porti inesorabilmente il motore dell'Alfa Romeo verso concezioni moderne. Le curve di potenza si alzano, il rapporto peso-potenza si fa sempre più favorevole, i cavalli-litro aumentano, i giri aumentano. Insomma si configurano già i motori « difficili », tirati.

Il rapporto peso-potenza della P 1 (la macchina da gran premio costruita e disfa'ta nel 1923, senza nemmeno il debutto) è 10,6. Quello della P 2 5,3. I cavalli litro della P 1 sono 40. Quelli della P 2 (edizione 1924) 70. Il peso del primo modello 850 chili, del secondo 750. La velocità 180, contro 225.

Ce n'è di troppo per sintetizzare il passo. Appena nata, la P 2 appare come espressione limite di una tecnica già forzata al massimo. Naturalmente ci si sbaglia. Ecco per-

Al trentaduesimo giro Minoia (che guida un'altra P 2) abbassa il record della pista portandolo a 3'35"2. Due giri di tempo e Ascari risponde con 3'34"1. Verso la fine Arturo Mercanti, direttore di corsa, ha un'impennata. Spaventato per un'uscita un po' troppo alta di Ascari alla curvetta — il pilota l'abbardava velocissimo, sfiorando i sacchetti di sabbia posti a protezione del limite esterno — manda al box dell'Alfa un ordine personale che è restato senza dubbio unico nella storia delle corse di velocità: « Se Ascari continua a fare curva grande e curvetta in modo pericoloso per sé e per gli altri, dovrei essere costretto a fermarlo. »

Pochi mesi dopo la stessa macchina e lo stesso pilota otterranno un'analogo affermazione sulla pista belga di Spa. 28 giugno. Nemeno un mese di tempo (26 luglio) e sul circuito di Montlhéry, durante un massacrante Gran Premio di Francia corsa tra due staccionate assassine, la P 2 di Antonio Ascari si rovescia raschiando la pista. Ascari soccombe.

Passa ancora poco più di un mese in un clima di morte. Ritorna Monza: prove per il Gran Premio d'Italia, assunto per un momento ad un non ben definito Campionato mondiale. E' martedì 1 settembre. Durante una prova velocissima — sul fare delle 13 — si rovescia un uomo che era stato preso di peso dalla sella di una moto e messo sul sedfelo di una macchina: un motociclista d'assalto: Tazio Nuvolari.

vissimo schieramento (la numero 8) è affidata a Tazio Nuvolari. Caschetto rosso, calzoni chiusi alle caviglie, Nuvolari — semirigido — dà la mano a Starace che passa (pomposo e fumoso) nello schieramento prima della partenza. La gara è risolta in un monologo. Nuvolari sebbene afflitto da un leggero mal di stomaco — così almeno rivelano — conduce la gara nettamente in testa, dominando col giro più veloce a più di 180 orari. Nessuna emozione.

Ugualmente al Gran Premio di Francia, il 13 luglio. Nuvolari, Caracciola, Borzacchini fanno man bassa delle prime tre posizioni dell'arrivo. La dimostrazione di superiorità è assoluta: si assisterà ad una cosa simile solo nel '52 con Ascari e la Ferrari, nel '55 con la Mercedes e, a mezzo degli anni Sessanta, con Clark e la Lotus.

Da Reims (dove appunto il 3 luglio si era corso il G.P. di Francia) i giornalisti telegrafano « Niente di nuovo ». Non sarà stato certamente così. Ma è bello pensarlo. In effetti un giornale — tra i tanti scrive proprio: « Niente di nuovo a Reims: primi Nuvolari e la P 3 ». Si tratta del « Guerin Sportivo », già molto avanti nello stile giornalistico.

La progressione della macchina (e dei suoi piloti) continua impressionante. Il 17 luglio si corre il Gran Premio di Germania. Nuvolari è ancora in testa, imprevedibile. Ma ordini di scuderia (cosa non rara nella storia dei

CONTINUA A PAGINA 43

I dinosauri di MONZA

CONTINUAZ. DA PAGINA 41

Gran Premi) lo obbligano ad arrivare secondo, a lasciare la vittoria a Rodolfo Caracciola, pilota tedesco, quindi più in grado di assicurare con una sua vittoria un seguito commerciale in terra tedesca.

Anche nel 1933 la prima versione della macchina trova uno spunto velocissimo a Monza. Il mattino del 10 settembre si corre il Gran Premio d'Italia. Fagioli (appunto sulla P3) vince clamorosamente, battendo il binomio Nuvolari-Maserati. Successe tutto al penultimo giro, dopo una corsa tiratissima. Nuvolari e Fagioli si trovano in un fazzoletto, praticamente attaccati. Si dispongono per il «rusch» finale che dovrà essere emozionantissimo dato che Nuvolari è... Nuvolari e Fagioli sta attraversando uno dei suoi migliori periodi.

Ma tutto va in fumo. La Maserati di Tazio soffre l'afflosciamento di un pneumatico. Fagioli ha via libera.

Nel 1934 prima modifica. Così incrementata, la macchina vince con Chiron il Gran Premio di Francia. Una corsa molto importante perché vede il debutto delle nuovissime Mercedes. Macchine che vengono da lontano per andare molto lontano. Il debutto è quasi a sensazione. Non vincono (come succederà a Reims nel 1954) ma impressionano.

pratica a quel 28 luglio 1935, sull'asfalto di Adenau, sotto un cielo plumbeo. Jano — a Milano — sta già pensando alla sostituzione. E' già tempo della tipo C.

L'ALFETTA 1951

Tra la P3 e l'Alfetta del 1951 (modello 159) ci sono di mezzo almeno sette tipi di monoposto ed una guerra mondiale. Il celebre modello 158, nato nel 1938, con 1500 centimetri cubici di cilindrata, vince il primo campionato del mondo nel 1950 con il dottor Giuseppe Farina, detto Nino.

Fu una macchina impegnatissima. La chiamarono addirittura « metafisica », forse per sottolinearne al massimo la radicale riuscita.

Non fu solo macchina, fu « donna »: per forme e per temperamento. Le prime fasciate di lamiera rossa, il secondo ottenuto da un perfetto compressore che la faceva girare a 9500 giri. Quella stessa vettura che sbalordiva gli appassionati di tutto il mondo per la puntualità delle sue affermazioni, era la stessa che riusciva a sbalordire gli uomini che l'avevano creata e pilotata, (in questo sicuramente e fatalmente « donna »). La stessa che faceva piangere Enzo Ferrari quando riusciva a batterla.

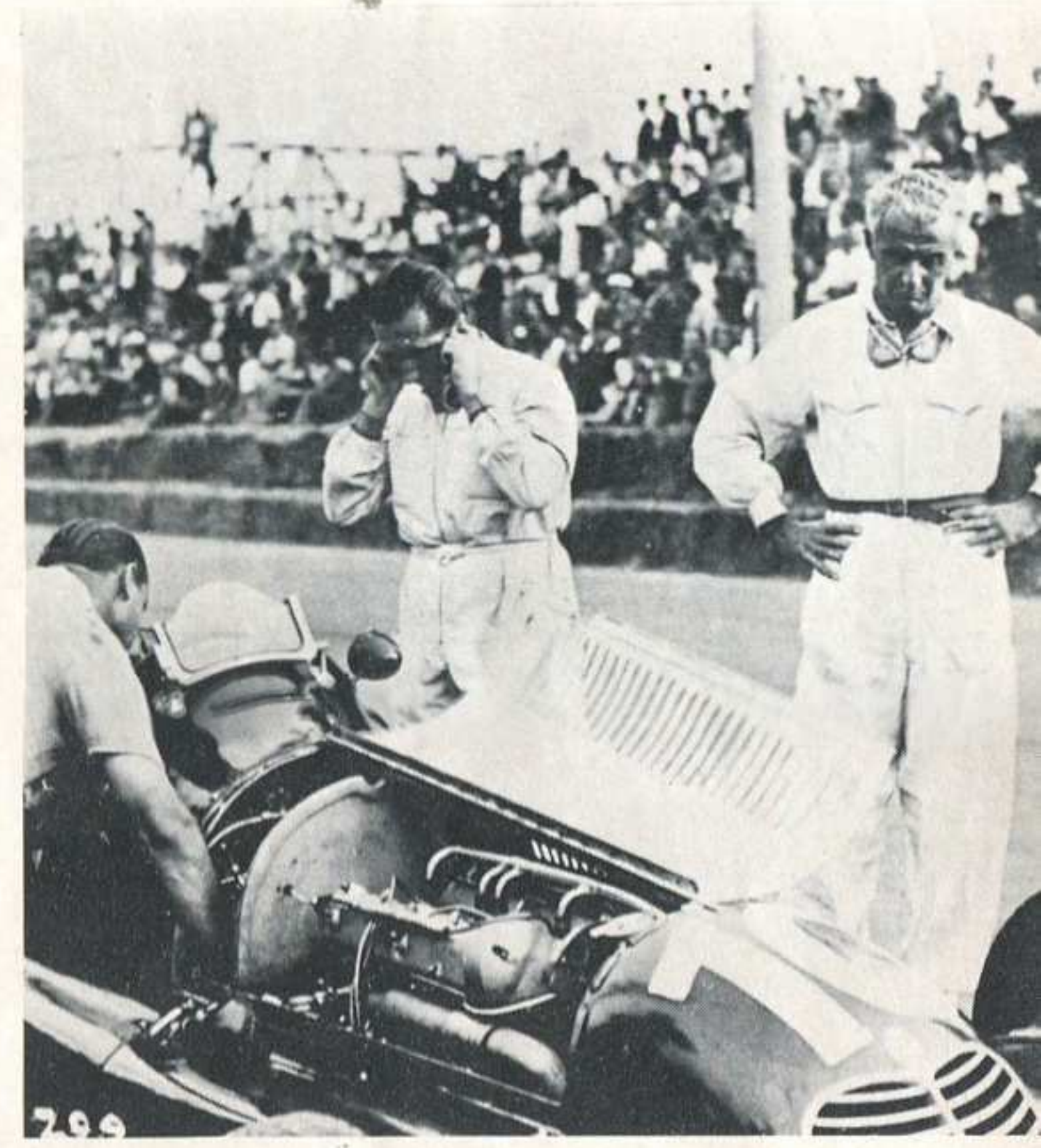
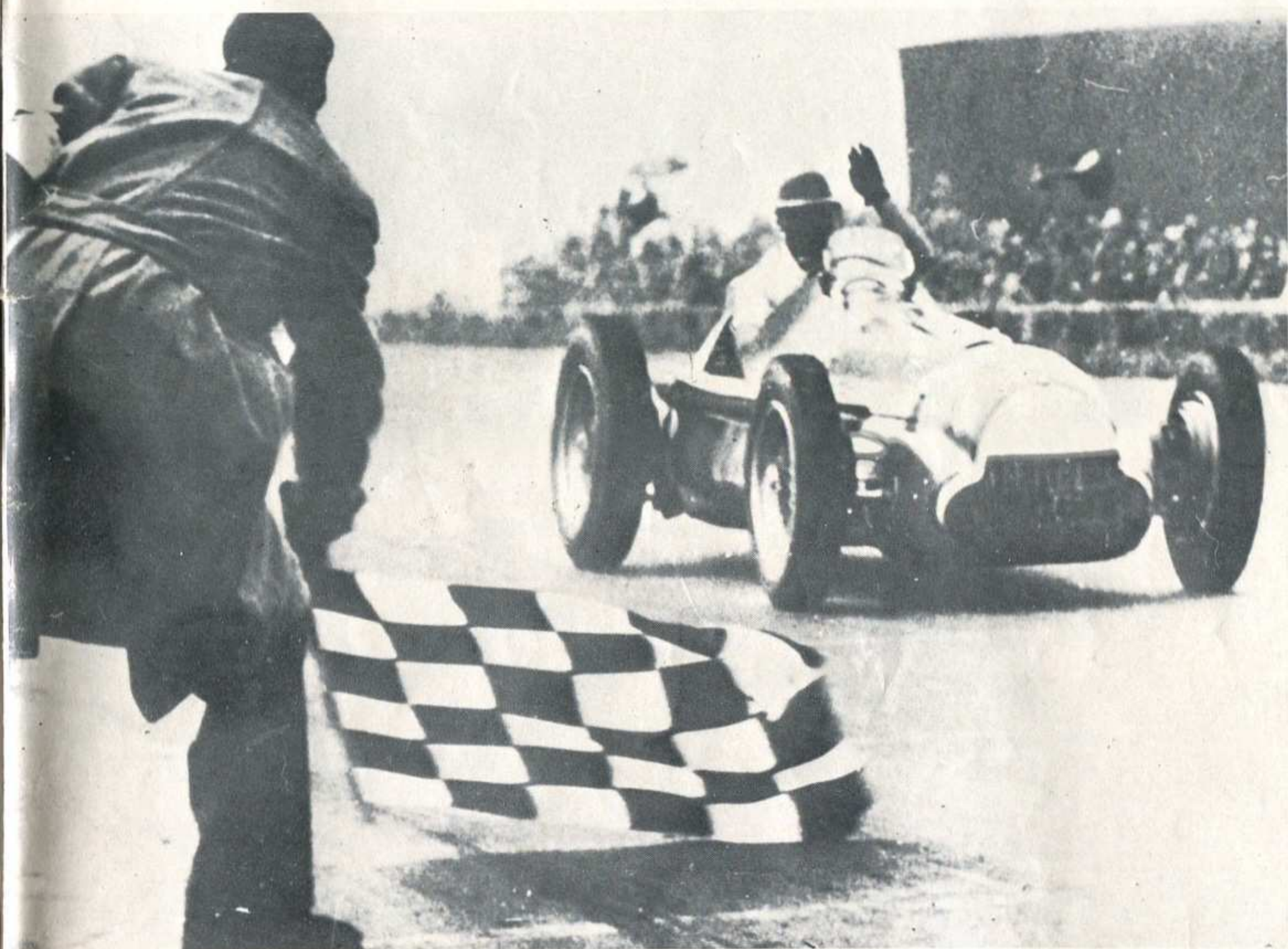
Non è stata solo una macchina, è stata una moda. Non è stato solo un progetto ben riuscito, ma è stata anche un'idea sfiorata dal Padreterno. A ventidue anni di distanza, per denominare una berlina nuovo modello —

internazionale di Tripoli una nuova formula: la 1500 cc senza esclusione del compressore. Una sortita quasi in extremis per cercare di mettere al palo Auto Union e Mercedes. Per la prima ci si riesce. Per la seconda no. Per Tripoli, edizione 1939, la stregonesca Mercedes allinea la W 165, progettata e costruita a tempo di record. E vince

La bocca rimane molto amara ad Alfa Romeo e a Maserati, che con le loro 1500 avevano sperato di monopolizzare la corsa.

Ecco entrare in scena la Maserati e il suo modello da 1500. Due versioni: un quattro cilindri e un sei cilindri. Qui interessa la sei cilindri, una macchina non sensazionale ma che ha fornito tuttavia delle ottime prestazioni. La vettura iniziò nel 1936 con la vittoria al G.P. dell'Eifel, guidata dal conte Trossi. Possedeva un'architettura molto moderna: ruote anteriori indipendenti per mezzo di barre di torsione, telaio monoposto rigido, motore appunto a sei cilindri bialbero con compressore Roots, 155 cavalli a 6300 giri. Nel 1938 le sei cilindri del Tridente apparvero su di un telaio abbassato, con molle posteriori « semicantilever » e con notevole incremento di potenza.

La macchina, nel 1938, vince la gara d'apertura a Tripoli con Piero Taruffi (gara naturalmente destinata alla litro e mezzo). Vince poi il circuito di Napoli con Aldo Marazza, un giovane che si sta facendo le ossa molto celermente, ma che purtroppo ha i giorni contati. Vince



A sinistra, Manuel Fangio vince a Silverstone, la prima batteria del Daily Express Trophy, al volante dell'Alfa Romeo 159. Siamo nel maggio del 1951, e quell'anno il binomio Fangio-Alfa sarà campione del mondo. Sopra, Ciccio Ascari e Gigi Villorosi a Strasburgo, nel 1947, davanti alla Maserati 4 CL a 4 valvole per cilindro

E' iniziata la supremazia tedesca e con essa è iniziata la « via crucis » dell'automobilismo italiano costretto a stringere i denti per difendersi.

Ma inizia così anche il capitolo più affascinante e più degno di essere ricordato. Come infatti è ricordato. Un uomo e una macchina si fondono per superare ogni logica e consegnarsi all'immortalità. 28 luglio 1935, Gran Premio di Germania, sul già terribile Nurburgring. Mercedes ed Auto Union in gran quantità: nove ne contano i compiaciuti tedeschi. Ma in mezzo — a cuneo — la macchina numero 12, la P3 di Tazio Nuvolari, che non si lascia intimidire da quello schieramento, né dalla sfuriata iniziale del giovane Rosemeyer, né da quella di Caracciola, né dal guasto improvviso alla pompa della benzina (40 secondi persi, quando i decimi sono oro!).

Ecco la Mercedes di Brauchitsch che resiste e pare destinata alla vittoria. La P3 incalza veloce (ma non tanto quanto la Mercedes), stabile, maneggevole. Più « intatta » e — diciamo pure — meglio guidata.

Nuvolari non sa di essere destinato alla vittoria. Sa di essere secondo e tanto gli basta. Ma mentre sta per completare l'ultimo giro, Brauchitsch patisce lo scoppio di un pneumatico che — fatale imprudenza — non era stato cambiato.

La P3 divora le ultime centinaia di metri tagliando il traguardo, dapprima scambiata per una ritardataria e solo in un secondo momento riconosciuta come la vincitrice.

La storia di questa macchina commovente si ferma in

berlina all'avanguardia — non seppero fare di meglio che rispolverare l'antico glorioso nome: Alfetta. Oggi le Alfette — nipotine della 158-159 — circolano libere per le strade di tutti i giorni.

Nata con 195 cavalli, nel 1938, l'anno dopo ne aveva già 225. Riaffiorata dopo la guerra, negli anni '47 e '48, la sua potenza era ascesa a 275 cavalli che nel '50 — alla seconda ripresa — erano diventati 350.

Ribattezzata « 159 » nel 1951, quel colossale motore ebbe il coraggio di esprimere fino a 425 cavalli, diventati 450 alla fine della stagione, in vista di quel Gran Premio di Spagna da cui sortì bicampione del mondo e in più profetessa per aver lanciato in titolo quel Manuel Fangio destinato ad altri quattro traguardi simili.

Quando ancora si chiamava « 158 » e nel cofano racchiudeva una manciata di cavalli in meno (sempre comunque tanti) la macchina vinse il Gran Premio d'Italia (3 settembre 1950) pilotata da Farina, al quale procurò un'intensissima emozione: quella di tagliare il traguardo in prima posizione ma ridotta ai minimi termini. Senza cioè la capacità meccanica di fare un solo giro in più.

MASERATI 1500 - 6 cilindri 1937-1938-1939

Per contrastare l'ormai assoluto predominio tedesco, Italia ed Inghilterra si « alleano » e creano per la corsa

ancora la Targa Florio con Rocco che precede Ralph, Soffietti, De Teffé e Villorosi, tutti sulla sei cilindri. La quale può vantare altre mani esperte che sanno portarla alla vittoria un po' qua e un po' là: Cortese, Bira, John Peter Wakefield, De Graffenried, Hug.

Il 1939 è aperto con due sonanti affermazioni in Sud Africa: a East London vince Gigi Villorosi e a Città del Capo Franco Cortese. Sono due vittorie che rimpinguano il bottino già notevole del Tridente.

MASERATI 4 CL

La chiamarono il capolavoro di Maserati. Era un quattro cilindri a 16 valvole con motore quadro (78x78 mm). Potenza 220 HP ad 8000 giri. La siglarono semplicemente 4CL.

La macchina, negli anni dell'immediato dopoguerra, tenne valorosamente testa all'Alfa Romeo 158. Fu progettata direttamente dai fratelli Maserati che realizzarono per il suo motore un carter facilmente smontabile, così da permettere un facile accesso all'albero a gomito i cui supporti si trovavano nella metà superiore del carter stesso.

La struttura dei cilindri, poi, eliminava la guarnizione. Particolare interessante: una delle traverse del telaio era costituita dal serbatoio dell'olio, costruito in lega leggera

CONTINUA A PAGINA 44

I dinosauri di MONZA

CONTINUAZ. DA PAGINA 43

e imbullonato sotto il posto di guida. Tale serbatoio era cavo al centro per consentire il passaggio dell'albero di trasmissione. Il differenziale ed un gruppo di due ingranaggi cilindrici di riduzione — che abbassavano l'albero di trasmissione — erano contenuti nella scatola sul ponte, quest'ultima divisa in due parti, lungo la linea centrale. Tale assetto imponeva un lavoro piuttosto lungo e complicato, allorché, per cambiare il rapporto, si doveva smontare il complesso.

La potenza nelle ultime versioni giunse ai 280 HP attuali a 7500 giri.

Nel 1948 la vettura venne sottoposta da parte dell'ing. Speluzzi ad alcune radicali «preparazioni». Speluzzi aprontò alcuni motori in cui la potenza venne incrementata fino a 325 cavalli, per mezzo di un compressore Roots a due stadi di grande portata. Il motore venne in parte ridisegnato, con speciale attenzione ai passaggi dell'acqua intorno alle valvole di scarico. Un albero motore scomponibile, che consentiva l'uso di bielle intere, ed altri accorgimenti, misero tutto il sistema di propulsione in grado di sopportare meglio le maggiori sollecitazioni cui era sottoposto.

tendo al suo pilota, Alberto Ascari, di vincere il campionato del mondo in entrambi gli anni.

Strano ma vero, la «500» era una formula due e non una formula uno. E questo a causa del regolamento che per il campionato del mondo prevedeva — in quegli anni — una «duemila». E questo in attesa della nuova formula che dal 1954 avrebbe imposto le «duemilacinquecento».

Il primo motore di questa macchina, già bassa e filante, già «moderna», aveva un alesaggio e una corsa di 90x78 mm e sviluppava una potenza di 170 HP a 7000 giri, con un rapporto di compressione di oltre 11 a 1. Per migliorare la curva di potenza a tutti i regimi, il motore era provvisto di doppia accensione.

Nella seconda tappa della sua evoluzione, la vettura erogava 180 HP a 7500 giri. Alla fine del suo impiego — era diventata la «553» (le ultime due cifre indicanti l'anno di costruzione) — i cavalli disponibili erano 190. La vettura risultava molto compatta, con un passo di soli 2160 mm; la sospensione anteriore era indipendente a quadrilateri trasversali, quella posteriore del tipo De Dion. Il cambio in posizione arretrata era a quattro rapporti e il peso restava al di sotto dei 600 chili. Ecco — sommariamente — le caratteristiche tecniche di una vettura straordinariamente felice, sia nell'impostazione tecnica che nei risultati.

Si diceva prima di Alberto Ascari e dei suoi due campionati mondiali. Si diceva della quasi incredibile costan-

piato, l'irruente e simpaticissimo pilota s'incolla al destinato campione del mondo senza mollarlo. Corre addirittura con una pipa in bocca, esempio unico.

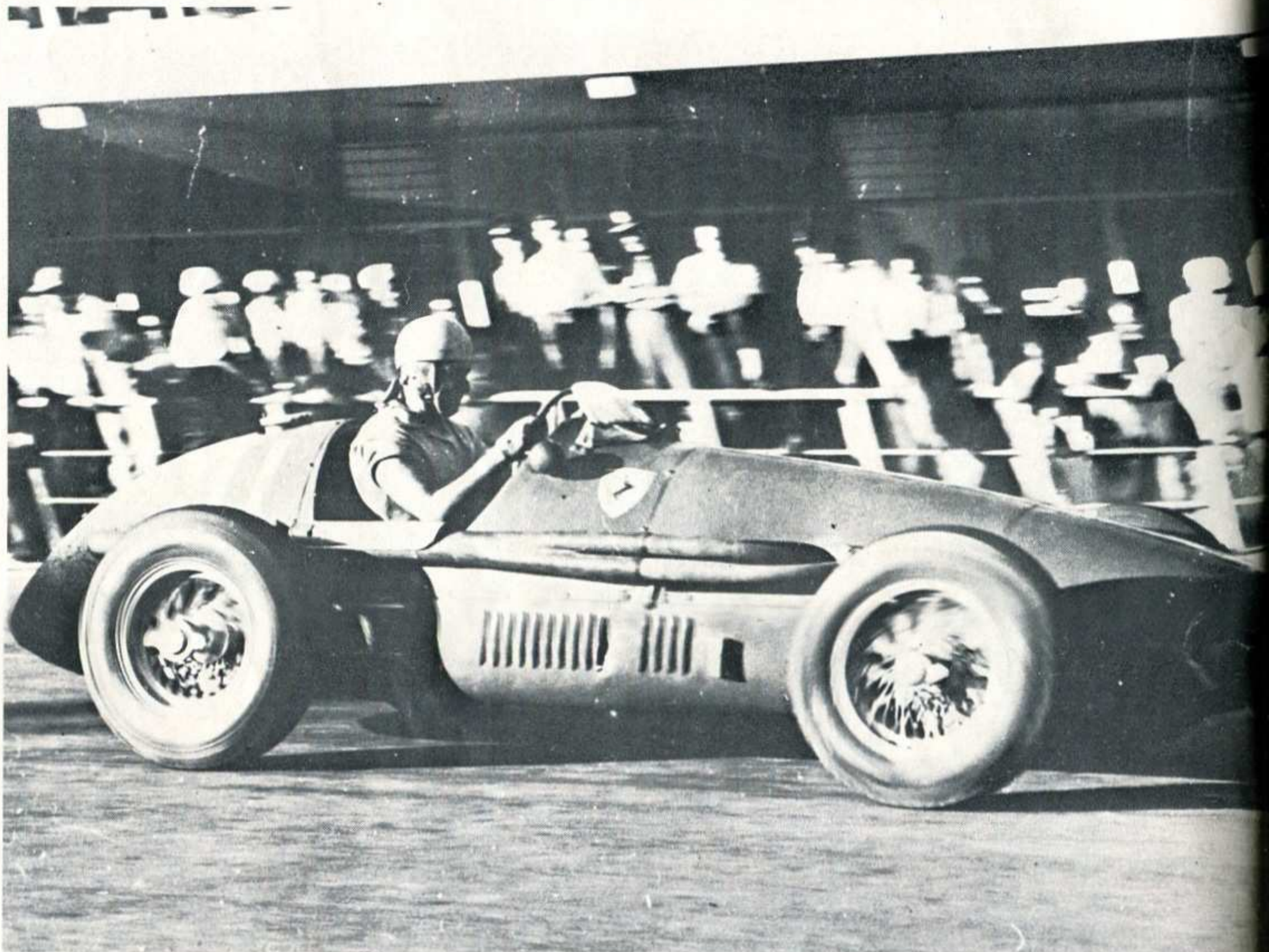
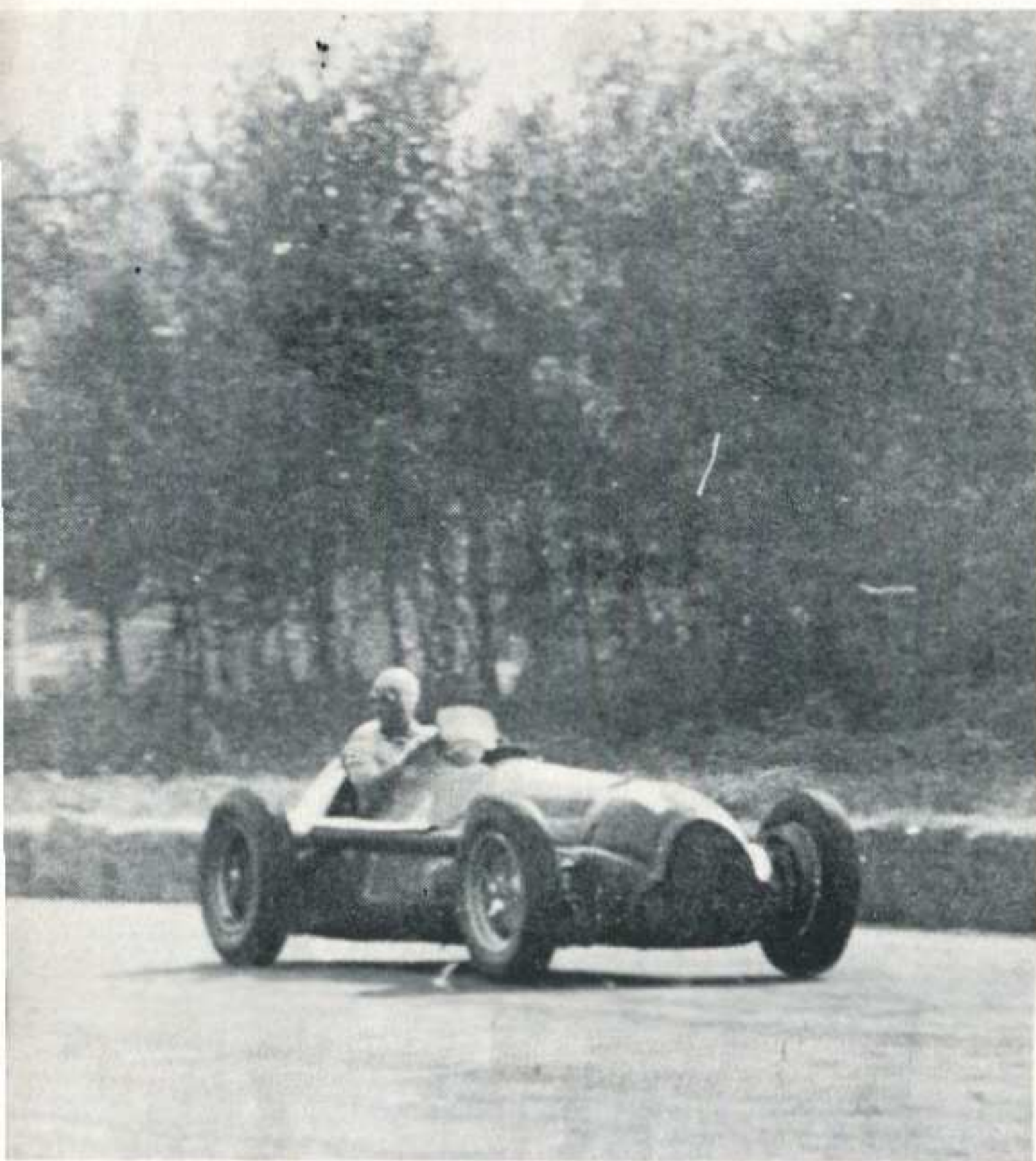
Il «caso Bonetto» dura venti giri: dal 50esimo al 70esimo. Poi Ascari può raggiungere il traguardo in assoluta sicurezza. Anche se per questo la sua media finale risulta leggermente inferiore a quella ottenuta nel 1948 da Jean Pierre Wimille su Alfa Romeo 158, su identica distanza e in identiche condizioni: un secondo e quattro decimi in più sul tempo totale.

Nel 1953 il ritmo cambia di poco. Nel frattempo le Maserati erano cresciute alquanto e Fangio si era ritrovato in perfetta efficienza. Comunque la Ferrari «500» era ancora lontana dall'aver esaurito le sue risorse.

L'anno è aperto con una vittoria al Gran Premio d'Argentina: 18 gennaio. Il 7 giugno altra vittoria in Olanda. Il 21 giugno tripletta in Belgio, anche se per un soffio, dato che Fangio e la sua Maserati si erano dimostrati assolutamente competitivi.

Il 5 luglio Ascari passa la mano al giovanissimo Mike Hawthorn che alla guida di un'altra Ferrari si aggiudica clamorosamente il Gran Premio di Francia, sbaragliando la massima coalizione disponibile sul mercato: quella formata da Ascari appunto, da Fangio e da Gonzales.

Il 18 luglio Ascari ritorna alla vittoria in Inghilterra, Fangio è secondo. Il 2 agosto autentica beffa per Ascari (ma non per la Ferrari che vince ugualmente). Si corre il Gran Premio di Germania sul Nurburgring: il pilota milanese è in testa, si sta proflando la sua terza vittoria



Nella ripresa del dopoguerra, l'Alfa risfoderò la sua 158, con numerosi aggiornamenti. Eccone un esemplare in collaudo a Monza nel '48. A destra, Alberto Ascari con la Ferrari 4 cilindri di Formula 2 con la quale si laureò campione del mondo nel 1952 e nel 1953. La foto si riferisce al G. P. di Buenos Aires del 1953

«La Maserati 4 CL — testimoniarono — dalla caratteristica maschera del radiatore di forma ovale su cui spiccava il tridente della Casa, risultava più piccola e leggera della rivale 158 e quindi in grado di imporsi sui circuiti più tortuosi. Di dieci gare importanti del 1947, tre furono vinte dai piloti della Maserati: a Pau, a Reims, a Jersey. Quattro dalle Alfa Romeo: Berna, Spa, Bari, Torino.

Nel 1948 la 4 CL s'imponneva nuovamente a Pau, a Montecarlo, a Ginevra, a San Remo, ad Albi, a Silverstone e a Pena Rhin. Mentre le Alfa vinsero a Berna, Reims, Torino e Monza.

Nel 1949 il Tridente riusciva ancora ad imporsi a San Remo per merito del sempre più maturo Alberto Ascari. Poi ancora a Pau, ad Albi, con Fangio, e a Silverstone.

Gli anni 1950 e '51 videro il predominio delle macchine del Portello. E mentre le ossa delle Ferrari apparivano sempre più robuste, le Maserati sparivano quasi completamente dai primi posti. Segno che la gloriosa 4 CL aveva dato tutto quanto poteva.

FERRARI « 500 » 1952-1953

Figlia prediletta — seppur non primogenita — di Aurelio Lampredi, la Ferrari conosciuta con la sigla «500» fu una delle migliori macchine da corsa di tutti i tempi. «Visse» a pieno ritmo tra il 1952 e il 1953, consen-

za del binomio (uomo-macchina) nel correre a ritmo costante e nel vincere, pure a ritmo costante.

Saltato il Gran Premio di Svizzera perché impegnato nell'esperienza di Indianapolis, Ascari inizia il campionato mondiale 1952 con un colpo in meno in canna. Ma pare sicurissimo. Non sa comunque che il compito gli sarà enormemente facilitato dall'autodistruzione di Fangio, che si mette fuori causa praticamente per tutta l'annata. Questo accade l'8 giugno durante la disputa del Gran Premio di Monza (una gara non titolata), mentre Ascari aveva rischiato di correre ad Indianapolis il 30 maggio.

Questa noncuranza nel saltare una prova mondiale (preziosa per il suo punteggio) indica l'assoluta fiducia che il pilota riponeva nella macchina a lui destinata. Difatti, puntualissime, arrivavano una dopo l'altra le vittorie a tutte le prove del campionato: Belgio, Inghilterra, Germania, Olanda, Italia. L'ascesa all'iride termina proprio a Monza dove, a due passi da casa, Ascari conclude trionfalmente una stagione irripetibile.

La corsa del 7 settembre 1952 ha molta storia. Nessun pilota, nessuna macchina — comunque resistono alla distanza. Commovente l'impegno di Gonzales e della Maserati che restano al comando fino al trentaseiesimo giro (giungendo a distanziare Ascari, che viaggia gomito a gomito con Villoresi, perfino di 25 secondi).

Ma la sfuriata del complesso italo-argentino non è credibile, soprattutto perché la Maserati era partita con il serbatoio a mezzo. Dopo Gonzales, Bonetto. Seppur dop-

consecutiva su quel massacrante circuito. Ma perde una ruota, la anteriore destra. Vince Farina, pure su Ferrari.

Il 23 agosto è la volta del Gran Premio della Svizzera, sul circuito di Berna, dove Ascari deve prodigarsi in un inseguimento su Farina: in sedici giri ricupera un minuto e venti secondi di distacco. Alla sera del 23 agosto è praticamente campione del mondo, nessuno essendo in grado di insidiargli la posizione, comunque vada l'altra corsa in programma.

Il 13 settembre è regolarmente al via al Gran Premio d'Italia. E' una corsa di piloti più che di macchine. La Maserati e la Ferrari praticamente si equivalgono. La gara è decisa sul piano squisitamente umano. Corrono Ascari, Fangio, Farina e Marimon. La carta decisiva si gioca all'ultima curva dell'ultimo giro. Ascari è in testa, ma sbanda forse a causa dell'eccessiva velocità, o del fondo sdruciolevole o per aver improvvisamente trovato nella sua traiettoria una macchina assai più lenta. Ascari dunque sbanda. Farina non può evitarlo. Nemmeno Marimon. L'unico ad uscirne indenne da quella situazione d'emergenza (come farà altre volte) è Fangio, che corre verso la vittoria.

Un Gran Premio davvero mozzafiato. Con «lui» il 1953 era finito. Ed era finito anche il periodo della formula di transizione. Il primo gennaio 1954 entrava in vigore la nuova formula uno da 2500 cc. E la Ferrari «500» aveva finito la sua parabola.

c. d. a.