



Al Trofeo della Velocità, corsosi a Roma sulla pista del Littorio: Lama, Brusi, Cavacchiuti e Nocchi, subito dopo l'uscita dalla curva sopraelevata (foto Del Papa).

La velocità in motocicletta e la costruzione italiana

Il Gran Premio d'Italia motociclistico e il Trofeo Internazionale della velocità, disputatisi contemporaneamente sul romano autodromo del Littorio, non hanno conseguito quel clamoroso successo di partecipanti che si sperava e che l'una e l'altra competizione avrebbero ben meritato. Non è qui il caso di ricercare i motivi, parecchi e di vario ordine, che hanno frustrato le legittime aspirazioni degli sportivi italiani e il lavoro degli organizzatori. E' il caso piuttosto di rilevare come, in compenso, più che brillante sia stato il successo tecnico della doppia manifestazione, intendendo con successo tecnico l'eccellenza, se non l'eccezionalità, dei risultati ottenuti.

Di fronte alle velocità medie realizzate in tutte le quattro classi in cui erano divise le mac-

chine concorrenti, conviene riconoscere che, malgrado tutto, il Trofeo della velocità è riuscito davvero un trionfo della velocità motociclistica. Sull'intero percorso infatti i vincitori hanno marciato a medie che variano, dalle minime alle massime cilindrato, da ben più di 114 a 148 chilometri all'ora, mentre i giri più veloci furono compiuti a 129 chilometri all'ora nella classe di 175 cmc., a quasi 143 all'ora nella 250 cmc., a più di 144 nella 350 e a quasi 157 nella 500.

Sono velocità elevatissime, quali nemmeno si sognavano pochi anni fa, e ancor più considerevoli ove si tenga conto che il circuito non manca di curve, forse più insidiose che difficili, ma comunque tali da richiedere rallentamenti, e non possiede un fondo dei più per-



Lama e Serafini, concorrenti nella categoria 175, "curvano" con precisione.

fetti. Gli è che in campo motociclistico si sono compiuti in questi ultimi tempi progressi enormi così da rendere possibili velocità che sembravano utopistiche per l'autoveicolo a due ruote la cui apparente instabilità e la cui sensibilità ad ogni irregolarità o rugosità del terreno si riteneva costituissero ostacoli insormontabili al conseguimento di medie di tale ordine.

Le reali possibilità della motocicletta avevano già avuto sanzioni autorevoli e probatorie nei primati mondiali alla cui conquista sinora l'industria italiana si è mantenuta pressochè estranea. La contesa a distanza accesasi fra i costruttori inglesi e tedeschi per il primato mondiale assoluto, contesa che ha appassionato per mesi e mesi i motociclisti e in genere gli sportivi tutti, è stata eloquente in proposito. Su brevissime distanze di un chilometro o di un miglio con partenza lanciata e su rettilinei scelti fra i migliori d'Europa, il duello Wright-Henne è valso a portare il limite massimo della velocità ad oltre 244 chilometri al-

l'ora per merito del biondo Henne in sella ad una possente B.M.W. di 750 cmc. L'inglese, con una A.J.S. di 1000 cmc., ha tentato e ritentato invano di far riattraversare la Manica all'ambito primato. E gli scacchi subiti in questi ultimi tempi nei suoi ripetuti tentativi si afferma siano da imputarsi più che ad altro alla non perfetta levigatezza dei terreni prescelti i quali, compromettendo molto seriamente la stabilità delle due ruote, impediscono di sfruttare a pieno la capacità del possente motore.

Altre prove, volte a spossare Henne del titolo massimo, si annunciano da parte di altri aspiranti con macchine munite di dispositivi di guida che ne rendano indiretto, o, più esattamente, demoltiplicato, il comando così da facilitare la tenuta di strada. E' però da osservare che Henne e la B.M.W. non possono aver detto ancora l'ultima parola perchè finora non hanno usufruito di cilindrate superiori ai 750 cmc. E in realtà la bella motocicletta tedesca, con il suo motore a due cilindri oriz-

zontali opposti collocati in senso trasversale e col suo razionalissimo e ben equilibrato telaio in lamiera, possiede tutti i requisiti tecnici e costruttivi per raggiungere mete che si possono considerare pressochè precluse ad altri tipi di macchina. Non esclusi un'ottima stabilità e un incomparabile rendimento caratteristici delle soluzioni meccaniche adottate.

Conviene aggiungere che ci si è avvicinati ai 250 chilometri all'ora, sempre su brevissime distanze che riducono ad attimi lo sforzo parossistico del mezzo meccanico e la spasmodica tensione nervosa del guidatore, grazie all'applicazione del compressore che in campo motociclistico, anche sportivo, non trova, e forse non può trovare, quella larga diffusione che gode in campo automobilistico.

Non bisogna dunque tener l'occhio a tali massimi quando si voglia valutare le medie realizzate in gara, su percorsi ricchi di curve, con la necessità di continui rallentamenti e allargamenti che si verificano quando non si è soli sulla pista, ma si hanno dietro, davanti, ai fianchi avversari altrettanto o più o meno veloci da evitare o da superare. Dove inoltre i chilometri da percorrere non sono uno: nè pochi, ma cento o duecento o più ancora. Così che non basta ottenere in qualsiasi modo dal

motore una grande potenza, la massima possibile, ma è altresì necessario che il motore resista alla fatica per parecchio tempo: una mezz'ora, un'ora o anche al di là di un'ora. E per tutto questo tempo della macchina non è sollecitato soltanto il motore, ma tutti gli organi, mentre anche il telaio ha il suo lavoro su un percorso a curve richiedente buona stabilità e tale da esigere un mezzo meccanico, sia pure da corsa, non privo di tutte quelle caratteristiche che sogliono definire turistiche in quanto indissolubili dalla macchina turistica.

Appunto fra le velocità sinora realizzate in gara, quelle conseguite nel Gran Premio d'Italia e nel Trofeo della Velocità sono fra le più elevate, superate soltanto da quelle dell'autodromo dell'Avus a Berlino dove con una macchina di 500 cmc. si è girato a oltre 165 all'ora sul giro e ad oltre 161 all'ora sull'intero percorso che fu compiuto a più di 142 chilometri di media dalle macchine di 350 cmc. e a quasi 137 da quelle di 250.

Ma ciò si comprende quando si consideri il tracciato dell'autodromo tedesco e quello della pista romana. Là si tratta di due lunghi rettilinei di una diecina di chilometri l'uno, collegati da due curve, qui di un circuito di non



Rossetti, Aranda e Cerato in piena velocità.

20 più di tre chilometri con tre o quattro curve non tutte comode e comunque sequentisi a così breve distanza da non permettere sui brevi rettilinei intercorrenti fra l'una e l'altra di riguadagnare il tempo perduto nei rallentamenti. Ciò per concludere non solo che in Italia abbiamo una delle piste motoristiche più veloci d'Europa o che i nostri campioni non temono rivali in fatto di audacia e di abilità, ma che le nostre motociclette, non certo preparate soltanto per i primati, anzi in grado di compiere, lanciate a pieno regime, qualche centinaio di chilometri senza eccessivamente risentire lo sforzo (non più ad ogni modo di una normale macchina da viaggio), non temono avversari nemmeno in fatto di velocità pur su percorsi che, se non sono proprio accidentati, sono certamente sinuosi. Perché furono proprio le motociclette italiane (M.M. e Guzzi) che a Roma conquistarono i primati più significativi.

Del resto non manca la dimostrazione più convincente e assolutamente indiscutibile delle nostre possibilità anche in fatto di record. Quando ci si decida di affrontarli si dà prova di saper fare. Non c'è bisogno di rindare al passato, a quelle dozzine di primati su ogni distanza e per tutte le categorie che abbiamo conquistato anni fa. Basta considerare il record conquistato nei pressi di Bologna dalla motoleggera M.M. guidata dal piccolo Bonazzi: il chilometro lanciato a 162 all'ora con una base percorsa a quasi 166. Risultato ottenuto con una motoleggera, cioè con un motore di soli 175 cmc. e senza quel compressore che si è ritenuto necessario per raggiungere, con una cilindrata sei volte maggiore, una velocità una volta e mezzo più grande. Sappiamo benissimo che la velocità non è in proporzione così semplice con la cilindrata del motore, ma il confronto, sia pure così grossolano, ci sembra atto a dimostrare come anche in Italia si sappia, sol che lo si voglia, aspi-



Carlo Fumagalli, vincitore nella categoria 500 e primo assoluto

rare alla conquista del primato mondiale assoluto. Lo si vorrà? Sarebbe veramente molto importante e significativo che l'industria italiana portasse il suo contributo ad elevare ancor più il limite della massima velocità in senso assoluto conseguita in motocicletta.

F. I. Z.

APERITIVO RABARBARO MILANO **ZUCCA** **APERITIVO RABARBARO VIA C. FARINI, 4**