

Chrysler alla 23^a edizione della Mille Miglia Storica

Il marchio Chrysler partecipa per il secondo anno consecutivo alla Mille Miglia Storica con due vetture leggendarie.

19 maggio 2005

Joe Eberhardt, Executive Vice President Global Sales, Marketing and Service Chrysler Group, alla guida di una Chrysler Saratoga Coupè del 1951.

Thomas Hausch, International Sales and Marketing Director Chrysler Group, al volante di una Chrysler 77 roadster del 1930.

Chrysler rievoca una tradizione sportiva fatta di passione ed affidabilità.

Auburn Hills, Michigan (USA). Una Chrysler 77 roadster del 1930 ed una Chrysler Saratoga coupè del 1951 prendono il via all'edizione 2005 della Mille Miglia Storica, una delle più importanti competizioni per auto d'epoca del mondo riservata a modelli che parteciparono alla Mille Miglia degli anni trenta.

Per rievocare la tradizione sportiva del gruppo Chrysler, due piloti d'eccezione gareggeranno accompagnati da giornalisti internazionali: Joe Eberhardt, Executive Vice President Global Sales, Marketing and Service Chrysler Group, sarà al volante della Saratoga coupè, mentre Thomas Hausch, Executive Director International Sales & Marketing Chrysler Group, parteciperà alla guida della Chrysler 77 roadster.

“Benchè Chrysler non abbia mai avuto una squadra ufficiale, la partecipazione di vetture Chrysler a molte importanti corse su strada è stata un riconoscimento all'attenzione che Walter P. Chrysler ha sempre dedicato all'eccellenza tecnica ed al suo impegno nel produrre automobili accessibili, potenti ed affidabili” ha ricordato Joe Eberhardt. “Siamo orgogliosi di riprendere il posto che Chrysler occupa di diritto tra i grandi marchi sportivi”.

Chrysler 77 roadster è diretta discendente del famoso modello che Walter P. Chrysler presentò con il suo nome nel 1924. Nel 1930 la 77 montava un 6 cilindri di 4.400 cc da 93 CV, un cambio a 4 marce e freni idraulici. Pesava 1.591 kg e

costava solo 1.665 Dollari. Le Chrysler vinsero nella loro classe alla Mille Miglia del 1929 e del 1930.

La Chrysler Saratoga del 1951 si classificò undicesima alla famosa Carrera Panamericana che quell'anno si corse sulle strade del Messico. Due anni dopo un analogo modello, versione 1953, partecipò alla Mille Miglia pilotato da Paul Frère e da Andre Milhoux. Queste vetture erano equipaggiate con il primo dei famosi motori HEMI lanciati proprio nel 1951. Si trattava di un 5.400-V8 da 180 CV. Era equipaggiato su una versione sportiva che pesava 1.791 kg e costava 3.000 Dollari.

“Negli anni venti e trenta, Chrysler era nota per essere ‘l’azienda della tecnica’. I suoi ingegneri erano fortemente impegnati a migliorare le prestazioni e l’affidabilità delle vetture. Per questo motivo non vedo l’ora di guidare la Chrysler 77 che dovrebbe dire la sua tra tanti straordinari marchi storici” ha detto Thomas Hausch, Executive Director, International Sales & Marketing.

La Chrysler Saratoga pilotata da Eberhardt beneficia di altri vent’anni di evoluzione tecnica, un vantaggio importante in una massacrante gara per modelli d’epoca. “Guidare un’automobile equipaggiata con il motore HEMI originale è qualcosa di molto speciale” ha detto Eberhardt. “Si ha davvero la sensazione che ci sia una discendenza diretta tra questa vettura ed i modelli di oggi: la stessa miscela di prestazioni, comfort ed affidabilità”.

La partecipazione di Chrysler Group alla Mille Miglia storica avviene quando nuovi modelli Chrysler vengono presentati in Europa. L’introduzione della recente Chrysler 300 C, equipaggiata con il propulsore 5.7 HEMI V8, coincide con il cinquantesimo anniversario della presentazione dell’originale modello 300.

Chrysler 77 Roadster versione 1930

Pagina 3

Proprietario: DaimlerChrysler Classic, Stoccarda

Provenienza: sconosciuta. Il cofano ad alette indica un periodo di produzione di inizio serie, caratteristica che fu abbandonata nel corso del primo anno a causa di problemi di raffreddamento.

Le 77 erano le Chrysler di maggiori dimensioni, dopo le Imperial. Chrysler utilizzava un sistema di numerazione per i suoi modelli che si riferiva alle elevate velocità raggiunte dal propulsore: la serie era composta da 66, 70, 77 e Imperial (in precedenza 80). Tutte queste vetture hanno in comune una tecnica analoga con la B-70, la vettura originale introdotta nel 1924 che creò le basi del grande successo del marchio Chrysler negli anni '20. I modelli Chrysler successivi condividevano le caratteristiche di progettazione della B-70: motore a sei cilindri con testate a L ad alta velocità e compressione, testate cilindri Ricardo, lubrificazione a pressione con filtraggio, asse anteriore cavo, ammortizzatori idraulici (a doppia azione a partire dal 1930) e freni idraulici.

Come la maggior parte delle Case automobilistiche americane, Chrysler non aveva una propria scuderia, ma la progettazione dei primi modelli Chrysler era così avanzata che queste incontrarono immediatamente grande favore come vetture da competizione, affermandosi nelle gare automobilistiche europee su strada. Le loro limitazioni nel raggiungere la velocità di punta erano compensate dalla resistenza, dalla frenata, dalla maneggevolezza e dal prezzo di acquisto estremamente conveniente. Alla Mille Miglia del 1928 si piazzarono al 2° e 3° posto della categoria, poi al primo posto sia nel 1929 che nel 1930. Alla 24 ore di Spa arrivarono prime nella categoria in tutti gli anni tra il 1929 e il 1931. Registrarono ottime posizioni a Le Mans nel 1925, 1928 e 1929. Nel 1928 finirono al 3° e 4° posto della classifica generale. Pur restando alle spalle delle vittoriose Bentley, ottennero un notevole successo, confermandosi automobili estremamente competitive.

Caratteristiche tecniche:

Peso: 1.558 kg.

Passo: 315 cm

Pneumatici: 18 x 6"

Produzione: furono prodotte nel 1930, 1.729 unità

Prezzo base: \$1.665

Motore: 4.410 cc, 93 CV a 3.200 g/m; alesaggio x corsa: 84,7 x 127 mm

(il motore originale Chrysler della B-70 aveva una cilindrata di 3295 cc e 68 CV, la B-70 roadster del 1924 era più leggera di circa 272 kg e, il passo era di 9 cm più corto della 77. Nel 1924 la B-70 costava \$1.525)

Nel 1930 Chrysler guidava la trasformazione dell'industria automobilistica Americana dalla carburazione ascendente a quella discendente che richiedeva

l'impiego di una pompa ad alimentazione meccanica al posto del vecchio sistema di depressione.

Pagina 4

Freni: Con la B-70, Chrysler introdusse una versione perfezionata del sistema di freni idraulici Malcolm Lockheed, originariamente costituito da ganasce esterne a contrazione; nel 1929 Chrysler passò completamente alle ganasce interne ad espansione. In questo periodo i freni idraulici erano una caratteristica esclusiva dei prodotti della Chrysler Corporation; Mercedes adottò i freni idraulici solo nel 1933, la GM nel 1935, Packard nel 1937 e Ford nel 1939.

Trasmissione: Nel 1930 Chrysler passò dal cambio a 3 marce avanti con schema d'innesto a H della 77 ad un cambio a 4 marce "dual-range".

Chrysler Saratoga Club Coupe del 1951

Pagina 5

Proprietario: Walter P. Chrysler Museum, DaimlerChrysler Corporation, Auburn Hills, Michigan

Provenienza: La Chrysler Saratoga Club Coupè arrivò 11^{ma} alla Carrera Panamericana del 1951 in Messico. Si trattava di una vettura di serie prelevata dal salone automobilistico di Horace Holly Motors a Abilene, Texas, adattata con minime modifiche e guidata da Clyde Johnson e Royal Russell. Solo dei problemi agli pneumatici le impedirono un risultato più brillante. La vettura rimase a lungo di proprietà di Horace Holly, poi venne venduta al Walter P. Chrysler Museum, che ha provveduto a riportarla all'assetto originario con cui partecipò alla gara.

Il famoso motore HEMI® della Chrysler debuttò con il modello 1951, sostituendo un motore ad otto cilindri in linea con testate a L la cui configurazione base era stata utilizzata da Chrysler Corporation fin dal 1930. Sebbene l'efficienza delle camere di combustione emisferiche fosse nota da decenni, il loro impiego nelle vetture di serie era limitato, poiché l'alloggiamento centrale delle candele nelle testate dei cilindri a cupola significava disporre le valvole in testa sui lati opposti della candela, con gli steli valvole inclinati ad angoli contrapposti. Nei motori tradizionali, due file di valvole dovevano azionare uno o due alberi a camme in testa per ogni testata: ciò si traduceva in elevati costi di produzione e notevoli difficoltà di manutenzione. Gli ingegneri Chrysler preferivano la maggiore efficienza di una semitestata con la configurazione "a cuneo" delle valvole in testa che allineava tutte le valvole in un'unica fila. Il vantaggio dei motori del tipo a cuneo consisteva nell'impiego di un singolo albero a camme dentro il basamento per attivare le valvole tramite aste delle punterie e un perno di bilanciere sulla sommità di ogni testata cilindri. Gli ingegneri Chrysler adattarono questa configurazione al motore ufficialmente denominato "Firepower V-8" ridisegnando le testate con l'impiego di due perni di bilancieri con aste delle punterie disposte ad angolo per alloggiare i due perni. Gli ingegneri lo battezzarono "il motore a doppio bilanciere" (non "l'HEMI"); questo pur essendo più pesante, più largo e più costoso del propulsore a valvole in testa a cuneo utilizzato dalla concorrenza, era un motore di gran lunga superiore. Sebbene non fosse stato progettato per le competizioni, il nuovo propulsore era presente nelle Chrysler utilizzate per le gare su strada e quelle su pista per vetture di serie, e fu poi montato ovunque, dalle vetture sportive alle drag racer.

Caratteristiche tecniche:

Motore: "Firepower" V-8; cilindrata: 5.400 cc; alesaggio x corsa: 97 x 92 mm.;

rapporto di compressione: 7.5 : 1; potenza: 180 CV a 4000 giri/min

Passo: 317,5 cm.

Peso: 1.791 kg.

Pneumatici: 8.00 x 15"

Produzione: di questo modello sono state prodotte nel 1951, 8.105 unità

Prezzo base: \$2.989