



# Nella IV Coppa delle Dolomiti, vince Marzotto con la Ferrari

Devendo fare per la terza volta il commento critico della ormai classicissima Coppa delle Dolomiti, il mio non indifferente bagaglio di aggettivi e di luoghi comuni laudativi, si trova alquanto esaurito e privo di qualsiasi carattere di originalità.

Ho commentato la seconda e la terza edizione della corsa dolomitica dopo avervi partecipato come concorrente, e questa volta invece ne sono stato spettatore appassionato. Se le impressioni avute sono state di genere diverso e forse meno violente anche se più gustose, pure la sostanza non cambia. Una corsa unica al mondo, un percorso completo e terribilmente probante, una organizzazione che potrebbe essere citata a modello in ogni Paese anche evolutissimo dal lato organizzativo. Tutte cose già dette e ripetute.

Cortina ha poi completato il successo clamoroso scegliendo dal suo scrigno una giornata mirabile che è stata una vera gemma brillantissima. In una atmosfera, pura, calma, di trasparenza cristallina, una giornata in cui era una vera gioia ammirare nel loro più spettacoloso splendore le meraviglie della natura dolomitica ed in cui ogni aspetto delle bellezze di Cortina e di tutta la zona incomparabile erano esaltate al massimo.

E la corsa non ha voluto essere da meno della sua patrona ed è stata in tutto degna della grande occasione. Infatti abbiamo assistito ad una gara in cui tutti si sono prodigati allo spasimo, in cui tutti hanno lottato senza un istante di sosta e che si è risolta con una volata finale emozionantissima. Il crollo di tutti i records e l'assenza assoluta di incidenti degni di questo nome, sono poi i più bei corollari di una giornata di sport che merita di non essere dimenticata nella storia delle nostre competizioni.

Noi siamo molto prevenuti contro le corse su «strade aperte». Le condizioni attuali del traffico sulle strade di Italia, la loro troppa frequenza e, diciamo pure, la disinvoltura con cui vengono organizzate e con cui centurie di concorrenti vengono gettati allo sbaraglio ed affidati alla ormai sfruttatissima protezione di San Cristoforo, ci hanno costretto ad essere contrari alla loro diffusione.

Ebbene, nel Calendario Automobilistico Italiano, noi vorremmo vedere figurare solamente il «Giro di Sicilia» e la «Coppa delle Dolomiti», perchè organizzate su di un percorso che è ermeticamente chiuso e sicuro, e la nostra amatissima «Mille Miglia» se sarà possibile snellirla e renderla pari alle moderne esigenze data la sua importanza eccezionale: e basta! La «Stella Alpina» è cosa differente e sta a sé.

Con questo mi sembra di avere fatto il migliore elogio che si possa fare di una manifestazione che accampa un diritto inequivocabile ad una vita rigogliosa e feconda di risultati.

La «Coppa delle Dolomiti», in quanto titolatissima prova di Campionato italiano Sport e Turismo, è un ottimo termometro per misurare la temperatura del nostro sport e quindi potremo fare alcune considerazioni in proposito.

Il numero degli iscritti è stato stranamente in tutto identico a quello del 1949, ossia di 60 nella Categoria Turismo e di 80 nella Categoria Sport (includendo anche la

---

Dalla galleria sopra Pocol sul Falzarego sbuca a piena andatura Giannino Marzotto che si avvia alla conquista di una nuova e fulgidissima vittoria, sempre con la valida collaborazione della Ferrari 2340.



Luigi Zanetti, della Patavium, vincitore della 750 Turismo.



Significativa la vittoria di Cetera fra le 1100 Turismo.

Categoria Gran Turismo Internazionale). Però dobbiamo constatare che il contenuto della Categoria Turismo era ancora meno consistente di quello del 1949! Infatti ben 37 erano le Fiat « Topolino » e la classe 1100 cc. figurava colla scarsa cifra di 8 (sì, proprio 8!) iscritti mentre 15 erano nel gruppo superiore.

L'unica categoria o classe che abbia visto all'arrivo la totalità dei partenti, è stata la bistrattata Categoria « Gran Turismo Internazionale ». Una bella dimostrazione di efficienza e preparazione di macchine e piloti. Alcuni rilevano che la partecipazione a questa Categoria non è molto numerosa. Anzitutto essa è la sola per la quale non sia previsto un Campionato Italiano e che quindi non abbia

il richiamo obbligatorio di partecipazione e l'aureola di un titolo e di una classifica a fine stagione. Poi, seguendo il cattivo esempio dato dagli organizzatori della « Mille Miglia », esempio che per la sua autorevolezza tutti seguono pedissequamente, si raggruppano tutte le cilindrate in una sola classe.

Mentre logicamente le 750 cc. (e ce ne sarebbero moltissime, vero Zagato?) sono assolutamente tagliate fuori da ogni possibilità di gara, le vetture da 1100 cc e da 1500 cc temono le vetture di grossa taglia e viceversa queste ultime temono su certi percorsi le vetture più agili e quindi è logico che non si possono pretendere, almeno per ora, delle falangi di concorrenti.

Ad ogni modo i 9 della « Gran Turismo » erano sempre più dei 7 partiti della 1100 Turismo (in confronto dei 16 dello scorso anno) e degli 8 partiti della « oltre 1100 cc. Turismo » (in confronto dei 12 partiti nel 1949). Sono queste cifre una ennesima prova dello scadere di popolarità di questa disgraziata Categoria Turismo ormai a corto di fiato.

Le verifiche « post corsa » sono state quest'anno alquanto semplificate e spicciative. Un altro segno dei tempi nuovi e delle tendenze... liberistiche!

### La corsa delle Vetture da Turismo

Ma passiamo alla cronaca delle varie vicende di questa grande giornata. La cronaca fa la storia e le aride cifre costituiscono per altro i dati fondamentali di un quadro d'insieme di cui si possono vagliare gli aspetti più belli e suggestivi.

Abbiamo già accennato a grandi linee gli aspetti di questa gara. Numericamente la Categoria è stata salvata dall'imponente numero di « Topolino » che d'altronde non possono costituire la vera ossatura di questo gruppo.

Fra gli iscritti delle 750 cc. figuravano tutti i più accreditati aspiranti al titolo e la lotta è stata accanita fra i migliori se pure nella classifica finale si vedono, dopo i primissimi, degli sbalzi tali da far pensare ad enormi differenze di valori o ad odissee fuori dal comune!

Comunque bellissima la prova e la vittoria di Zanetti-Lualdi che hanno clamorosamente battuto di un larghissimo margine il record precedente sul percorso totale ed hanno superato di oltre 4 minuti i più diretti avversari, Monti, il notissimo Filippi, il tenace Zafferi che ha avuto noie al cambio, e Citterio. In questa classe i primi 12 hanno battuto il record dell'anno scorso! Risultato da non ascrivere alle macchine (per definizione identiche a quelle delle edizioni precedenti) ma probabilmente alle condizioni ambientali ed allo slancio fortunato dei piloti.

Nella sparuta pattuglia delle 1100 cc. un altro record battuto sul percorso totale dal sorprendente Cetera che si è preso il lusso di superare di misura e precisamente di circa 50 secondi, il primato che era appannaggio di un campione che sa il fatto suo, Diego Capelli. Quindi la vittoria del fortissimo Cetera ha tutti i crismi del valore in senso assoluto. Alquati, uno dei più titolati, è stato net-



Giovanni Bracco con la Maserati 2000 ha contrastato il passo al vincitore Marzotto che lo ha preceduto sul traguardo di soli 14".

tamente secondo e Mancini altro favorito, terzo lontano.

Nella classe maggiore la lotta si doveva ritenere limitata ai due equipaggi Marzotto, come sempre assai temibili, ed al fortissimo « Ippocampo ». Infatti, dopo una apparizione di Marzotto al comando, Castiglioni, pardon, « Ippocampo » prendeva autorevolmente la testa per non cederla più fino alla fine conseguendo il risultato clamoroso di migliorare un record che era imbattuto dal 1948 e che apparteneva nientemeno che a Gianni Marzotto! « Ippocampo » lo migliorava di 28 secondi nonostante la sua posizione in classifica fosse inattaccabile e questo risultato sensazionale è il premio migliore di una corsa condotta con rara perizia.

Lo scorso anno Castiglioni (è ora di finirla con uno pseudonimo ormai trasparentissimo!) aveva compiuto la sua corsa collo stesso mezzo in 9 minuti di più. Il miglioramento è in gran parte dovuto al chiaro crescere di forma del pilota che vorremmo ormai vedere impegnato in categorie più significative.

Castiglioni è ormai un guidatore completo: ha stile, coraggio e classe. Ad majora!

I più giovani della tribù Marzotto si sono gettati in corsa con entusiasmo travolgente e Paolo è stato tradito da noie di freni e candele che ne hanno rallentato la marcia.

E' stato Vittorio a finire buon secondo con un tempo notevole. Ottima anche la prova di Cestelli-Ciu colla sua Alfa Romeo.

### La gara del gruppo «Gran Turismo Internazionale»,

In classe unica erano aggruppate delle vetture eterogenee che, partite in 9, sono tutte regolarmente arrivate al traguardo dando una bella prova d'insieme. Non c'era dubbio per il risultato finale poichè Ammendola accoppiato con Pinzero, era il vincitore assoluto della « La Coppa delle Dolomiti » e brillante protagonista della 3a. Ben assecondato dalla sua bella Alfa Romeo 2500 cc. Touring, Ammendola ha vinto in modo nettissimo segnando un tempo non disprezzabile date le caratteristiche della sua vettura. Bene Ostali, Piotti, Zugni che lo hanno seguito a distanza più o meno ravvicinata.

### Le gare della «Sport»,

Nel gruppo delle 750 cc. lotta asprissima come sempre e forte selezione. Anche qui crollo del record totale ad opera dei vincitori Pasqualin-Nicolosi che hanno battuto il primato precedente di oltre 3 minuti. Anche qui i fatti sono la migliore prova di una bella gara tirata e vinta per poco più di 30 secondi su Zannini sempre bravissimo ed anche lui più veloce del vecchio record. Più staccato Bini e gli altri superstiti di una accanita contesa. Sfortunato tra gli altri Bordonì che pure aveva molti numeri.

Anche nella classe 1100 cc. grande selezione come sempre. In questa classe figuravano concorrenti fortissimi con mezzi disparati e ben a punto e subito la lotta è divampata. Alla distanza si è ancora una volta imposto

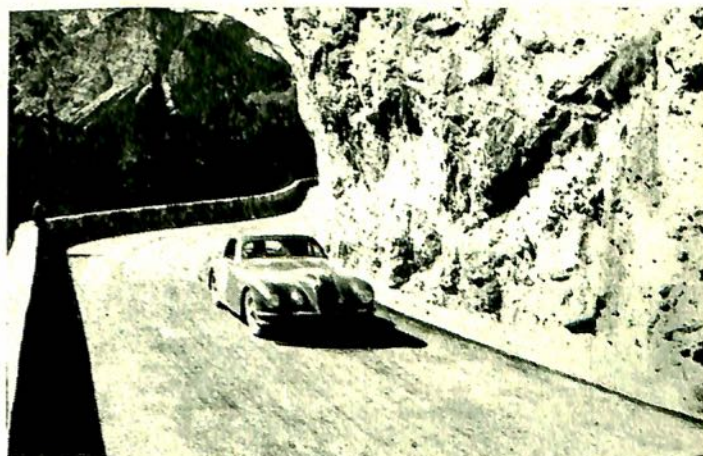


Nel più classico scenario dolomitico Sergio Sighinolfi inizia con la Fiat-Stanguellini la gara che al termine lo vedeva primo fra le 1100 sport e quarto assoluto.

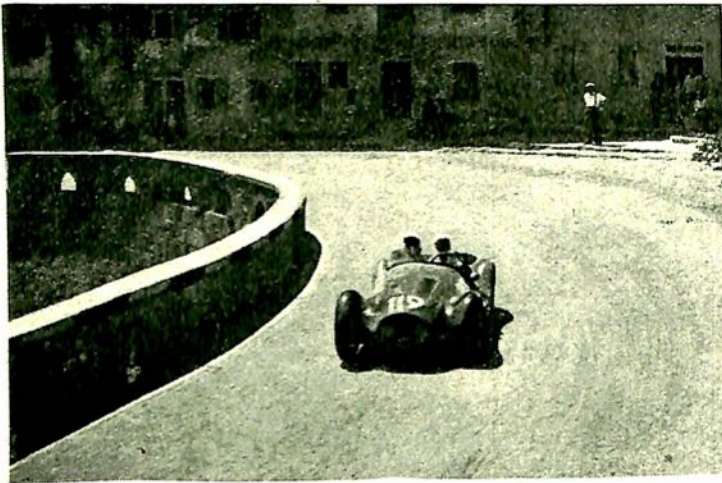
un corridore che ormai è da considerarsi un pilota completo: Sighinolfi, che ha guidato con grande perizia ed ottimo stile la sua gagliarda Fiat-Stanguellini. Anche qui il record precedente è stato battuto di circa 4 minuti; una bellissima performance, soprattutto perchè Sighinolfi è stato l'unico a battere il record e perchè ha vinto con larghissimo margine. Al secondo posto troviamo Fagioli-Cacciari colla Osca ad un solo albero a cames in testa. Il grande Fagioli, l'uomo dei 300 Km. all'ora di Spa e di Reims non ha esitato a scendere in gara su terreno sco-



Pulitissimo, «Ippocampo» esce con l'Aprilia da una curva puntando su una nuova indiscutibile vittoria nella Turismo oltre 1100.



Nella Gran Turismo Internazionale Ammendola ha raccolto l'altoro di vincitore pilotando magistralmente l'Alfa Romeo 2500.



Una nuova valorosa prova ha compiuto il sempre entusiasta ed incensurabile Luigi Fagioli che ha portato la «OSCA» 1100 al secondo posto di classe.

nosciuto con una 1100 e si è difeso da par suo con inestinguibile passione. Ottimo terzo vicinissimo Pietro Scotti sulla bella *Ermini*, anche lui mascherato da un pseudonimo di nuova lega! I coniugi Comirato, nuovissimi alla loro vettura *Osca* hanno fatto ottime cose. Bravo Giorgetti che ha corso in meno delle fatidiche 4 ore. In questa classe, fra il secondo, il terzo, il quarto, il quinto si sono staccati fra loro di un minuto circa l'uno. Precisa graduatoria! Sfortunati per varie ragioni Diego Capelli, Simontacchi, Bormioli, il recordman spodestato, e bravi anche il tenace Bettinazzi, Mantovani e Gidoni.

Ed eccoci a parlare della classe massima, quella che ha dato il tono alla corsa e che è stata anche quella che ha avuto un esito incertissimo fino alla fine.

Venuti a mancare, all'ultimo momento, Cortese e Schwelm che colle loro vetture inglesi avrebbero dato il sapore internazionale alla gara, la competizione è venuta a restringersi fra Giovanni Bracco, il recordman assoluto della «Coppa delle Dolomiti» dove aveva saputo regolare un uomo come Gigi Villoresi, e Giannino Marzotto, il travolgente vincitore della «Mille Miglia 1950» che sul percorso della «Coppa delle Dolomiti» aveva già dato eccelse prove di valore.

Outsiders di primo piano Franco Rol che disponeva di una *Maserati* «2 litri», Carini colla *Osca* 1350 cc. e «last but not least» il gioviale Franco Cornacchia che era al volante di una *Ferrari* 2340 cc. uguale a quella di Marzotto.

La *Maserati* di Bracco disponeva di almeno 30 cavalli di meno delle possenti *Ferrari* di Marzotto e di Cornacchia ma doveva essere almeno altrettanto bene frenata e stabile e non meno maneggevole e forse più leggera.

Giannino Marzotto è passato all'attacco con slancio misurato ma poi il biellese contrattaccava irruente e passava in vantaggio notevole. Marzotto rispondeva in modo magnifico e mentre Bracco calava sorprendentemente nel finale, forse per deficienza di freni, passava in testa e vinceva per il tenue margine di 14 secondi, meno di un secondo ogni 20 chilometri! Una simile differenza dopo una gara così lunga e difficile pone i due protagonisti sullo stesso piano e meritevoli entrambi della stessa lode.

Per altro chi vince ha sempre ragione e Giannino Marzotto dopo la fulgida gemma della «Mille Miglia» pone

al suo attivo un'altra brillantissima affermazione che ne conferma la consacrazione di pilota completo e dotatissimo. Il record di Bracco che sembrava irraggiungibile è stato battuto di oltre 6 minuti e questo è titolo sufficiente per valutare la formidabile corsa dei due protagonisti. Giannino Marzotto aveva un mezzo potentissimo e ben preparato ed ha saputo guidarlo con perfetto equilibrio. Marzotto è un giovane che si prepara con estrema accuratezza e con larghi mezzi. Si ricorderà il collegamento aereo alle «Mille Miglia» ed al «Giro di Sicilia»; altri parlano addirittura di una sapiente ed abbondante distribuzione di cartelli pubblicitari sul percorso delle Mille Miglia fatta con recondito significato e di un «ponte radio» alle Dolomiti! Tutte cose bellissime, che, vere o non vere, depongono, a parere nostro, favorevolmente sull'intelligente preparazione di un guidatore consapevole. Ma, preparazione a parte, per vincere come vince Marzotto si deve sapere guidare bene e forte e Giannino Marzotto sa fare l'uno e l'altro e quindi è da considerarsi og-



Ecco Pasqualin, vincitore della 750 Sport, lungo il percorso con la ben preparata «Fiat Giannini».

gi uno dei maggiori campioni del nostro automobilismo. Ormai maturo per le maggiori conquiste, vorremmo vederlo gettare la maglia bianca alle ortiche e seguire le orme dei maggiori assi e portare la sua grande passione e la sua intelligenza in un campo dove manchiamo di rincalzi che sappiano un giorno esser degni di Varzi, Nuvolari, Fagioli, Villoresi, Farina e tutti i grandi del nostro sport.

Pari elogio va a Bracco che ha fatto un corsone colla spregiudicatezza abituale e con quella veemenza che lo rendono tanto simpaticamente popolare. La sua vettura ha retto al ritmo imposto dal suo inesorabile guidatore e la *Maserati* 2 litri esce con tutti gli onori da questa corsa. Attualmente riteniamo che nella classe 2000 cc. sport, essa sia tornata all'avanguardia e non sia facilmente superabile. Naturalmente il terzo di litro che avevano in più le *Ferrari*, doveva farsi sentire e lo prova appunto la rimonta di Marzotto fatta dove la potenza poteva avvantaggiare. Cornacchia con un onorevolissimo 3° posto assoluto ha confermato le sue possibilità; secondo lo scorso anno e terzo quest'anno dietro a uomini come Marzotto e Bracco, sono classifiche che provano la classe e la regolarità di chi le ha sapute conseguire.

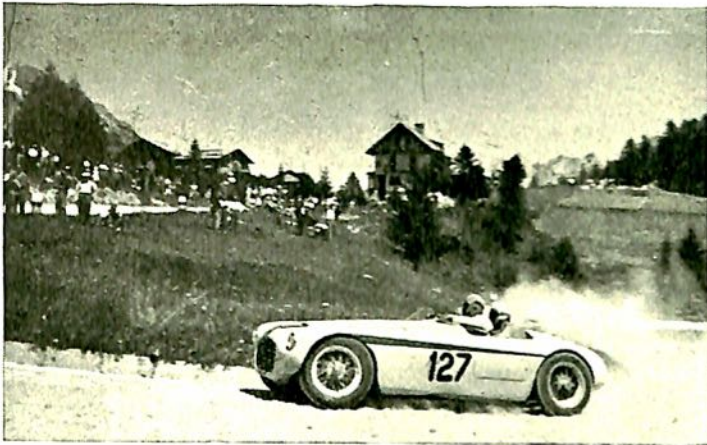
Meno brillante del solito la corsa del correttissimo Franco Rol e così quella di Nuccio Bertone mentre notevole per il mezzo a sua disposizione, quella di Poli.

Corridori e macchine hanno dato il tutto per tutto ed

# Pompa acqua ABARTH

per Fiat 500

ABARTH & C. - Via Trecate 10 - TORINO



Una bella inquadratura altoatesina fa da sfondo alla elegante Fiat-Ermini 1100 pilotata con irruenza da Piero Scotti giunto terzo di classe.

hanno premiato la fatica degli impareggiabili organizzatori che, se possibile, si sono superati. Abbiamo sentito Massimo Ravera dire che questa sarebbe stata la sua ultima fatica organizzativa, ma noi confidiamo che, passato il momento, egli sappia superare ogni dubbio e tornare nel 1951 a darci questa splendida corsa che non deve per nessun motivo scadere ed essere una prova regionale o sociale, ma restare nel suo rango di grandissima corsa internazionale. I molti giornalisti stranieri che hanno assistito a questa prova, ne sono rimasti entusiasti e non è detto che nel 1951 non si possa vedere al traguardo di Cortina un nutrito contingente estero. Comunque a Massimo Ravera il nostro plauso e l'augurio di vederlo al comando dell'organizzazione negli anni venturi assieme agli altri artefici di tanto avvenimento.

E ricorderemo ancora nell'albo d'onore, Ferruccio Gidoni, Mattioli, i presidenti di tutti gli Automobili Club veneti, l'ing. D'Alvise, Coin e finalmente l'asso della lancetta, il nostro impareggiabile Ottolini. Ripetiamo, una grande organizzazione, una grandissima corsa, uno spettacoloso successo.

GIOVANNI LURANI.

#### Classifica generale.

1. Marzotto (Ferrari 2340) in ore 3.34'31", media Km. 84,972; 2. Bracco (Maserati 2000) in 3.34'45"; 3. Cornacchia (Ferrari 2340) in 3.41'39"; 4. Sighinolfi (Fiat Stanguellini) 3.46'08"; 5. Fagioli (Osca 1100) 3.52'47"; 6. Piasco (Fiat Ermini) 4.53'54"; 7. Comirato (Osca 1100) 3.54'53"; 8. Roll 3.55'42"; 9. Giorgetti (Fiat Stanguellini) 3.55'56"; 10. Mantovani (Fiat 1100) 4.00'22".

#### Categoria sport

Classe 750: 1. Pasqualin-Nicolosi (Fiat Giannini) in 4.07'31", media Km. 76,643; 2. Zannini (Fiat SIATA) 4.08'05"; 3. Bini (Fiat Giannini) 4.14'54"; 4. Guarnieri (Fiat Turolla) 4.17'07"; 5. Ferrazzi (Fiat SIATA) 4.22'01"; 6. Marazzi (Fiat SIATA) in 4.26'36"; 7. Pucci (Fiat Turolla) 4.30'52"; 8. Caffi (Fiat Giannini) 4.34'41"; 9. D'Angeli (Fiat Giannini) 4.35'10"; 10. Giardini (Fiat Turolla) 4.46'05"; 11. Tinazzo (Fiat Giannini) 12. Francesco (Fiat C.F.M.).

Classe 1100: 1. Sighinolfi (Fiat Stanguellini) in 3.46'08., media Km. 80,607; 2. Fagioli-Cacciari (Osca 1100) 3.52'47"; 3. Piasco (Fiat Ermini) 3.53'54"; 4. Comirato-Dumas (Osca 1100) 3.54'53"; 5. Giorgetti (Fiat Stanguellini) 3.55'46"; 6. Mantovani (Fiat 1100) 4.00'22"; 7. Grigolo (Fiat Stanguellini) 4.15'25"; 8. Bortolami (Fiat 1100) 4.18'04"; 9. Padadini (Abarth) 4.18'53"; 10. Fona (Fiat 1100) 4.22'21".

Oltre 1100: 1. Giannino Marzotto (Ferrari 2340) in 3.34'31", media Km. 84,972; 2. Bracco (Maserati 2000) 3.34'45"; 3. Cornacchia (Ferrari 2340) 3.41'39"; 4. Roll (Maserati 2000) in 3.55'42"; 5. Bertone (Ferrari 2000) in 4.05'26"; Poli (Alfa Romeo 2500) in 4.07'26".

#### Categoria turismo

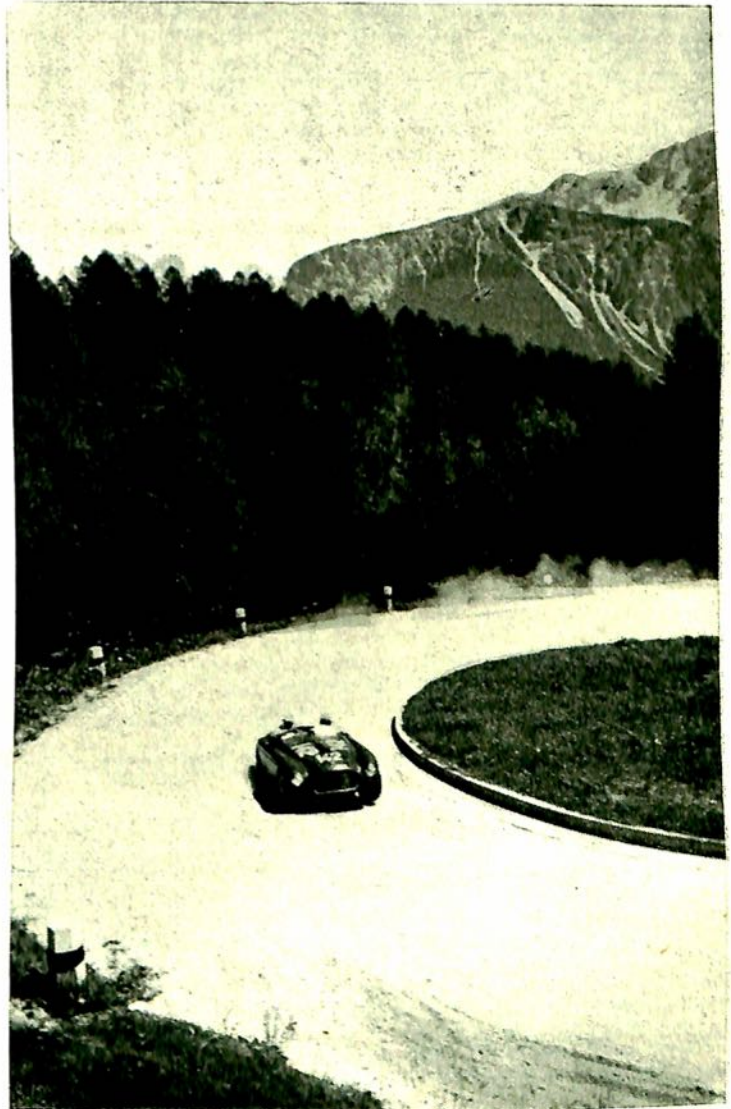
Classe 750: 1. Zanetti-Lualdi (Fiat 500 C) in 4.48'09", media Km. 63,259; 2. Monti (Fiat 500 C) 4.52'21"; 3. Fi-

lippi (Fiat 500 B) 4.57'00"; 4. Zafferri (Fiat 500 C) 4.57'06"; 5. Citterio (Fiat 500 B) in 4.57'09"; 6. Mattiello (Fiat 500 C) 4.53'41"; 7. Brandolin 5.00'12"; 8. Dalla Favera 5.01'05"; 9. Paon 5.01'25"; 10. Gera 5.01'51"; 11. Salice 5.02'03"; 12. Oriani 5.02'44"; 13. Nosari 5.04'16"; 14. Fontanella 5.04'33"; 15. Zuliani 5.05'25"; 16. Mazzi 5.05'25"; 17. Gidoni 5.06'13"; 18. Van den Borre 5.08'58"; 19. Moser 5.09'24"; 20. Minior 5.11'18"; 21. Pittoni 5.22'10; 22. Rosso 5.28'32"; 23. Porrino 5.30'30"; 24. Mariani 5.33'37; 25. Boscolo 5.34'54".

Classe 1100: 1. Cetera (Fiat) in 4.26'09", media Km. 68,488; 2. Alquati (Fiat) 4.32'19"; 3. Mancini (Fiat) 4.41'09"; 4. Maiani (Ardea) 4.44'02"; 5. Andretta (Fiat) 4.44'54"; 6. Ravasini (Fiat).

Classe oltre 1100: 1. «Ippocampo» Mori (Aprilia) in 4.07'43, media Km. 73,584; 2. Marzotto V. (Aprilia) 4.11'21"; 3. Cestelli-Cirù (Alfa Romeo) 4.22'37"; 4. Marcolin (Aprilia) 4.24'19"; 5. Marzotto Paolo-Crosara (Aprilia) 4.26'57".

Gruppo Gran Turismo: 1. Ammendola-Pinzero (Alfa Romeo 2500) in 4.09'40", media Km. 72,909; 2. Ostani (Cisitalia 1100) 4.16'06"; 3. Piotti (Alfa Romeo 2500) 4.17'58"; 4. Zugni (Fiat 1100 S) 4.18'01"; 5. Piller (Citroen 2000) 4.20'01"; 6. Pozzato (Aprilia) 4.22'32"; 7. Gignoux (Citroen 2000) 4.32'57"; 8. Arrigoni (Fiat Sighinolfi 750) in 5.03'30".



Franco Cornacchia ha portato con stile e sicurezza la Ferrari 2340 sul difficile percorso classificandosi egregiamente. (Fotografie Zadini, Marin, Ghedina).