

Sui tornanti delle «Zette» Alberto Ascari ha mandato in visibilia la moltitudine degli spettatori che ad ogni suo passaggio si entusiasmavano per la precisione e la sicurezza che il pilota di Ferrari dimostrava nell'abbordare i tornanti nel corso della vittoriosa prova in cui, non avendo avversari, ha lottato contro il vecchio record di Farina, pure su «Ferrari», demolendolo addirittura.

# Col vivo successo del X Circuito del Garda la stagione italiana si chiude in bellezza. Ad Ascari (Ferrari) e a Sighinolfi (Stanguellini) l'ultima vittoria nazionale del 1950.

Quali potessero essere i motivi effettivi che in un primo tempo avevano causata la decisione di soprassedere, per quest'anno, alla organizzazione del X Circuito del Garda, non ci è dato di conoscere esattamente, nè in un certo senso potrebbero gran che interessare i nostri lettori, mentre oggi a manifestazione avvenuta interessa invece rilevare che, senza questa gara, lo sport automobilistico italiano avrebbe perso una delle sue migliori giornate e la stagione 1950 si sarebbe conclusa lasciando troppi insoddisfatti poichè allo spettacolo offerto dal Circuito del Garda non si rinuncia che a malincuore.

Grazie allo spirito di sacrificio degli amici bresciani, che indubbiamente ben gravi dovevano essere le cause di questa ventilata defezione, la stagione italiana del mezzo secolo ha avuta la sua più che felice conclusione.

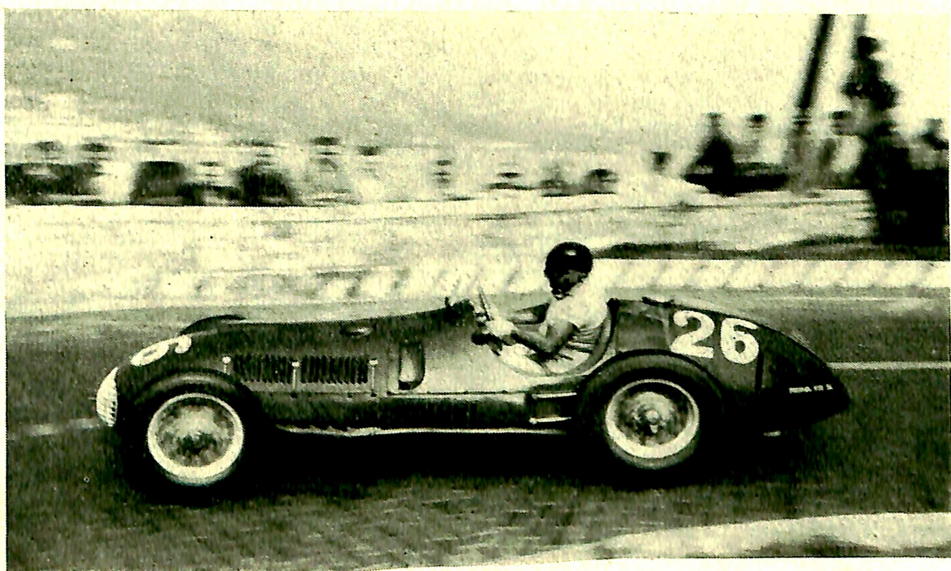
Ringraziamo dunque gli amici Maggi, Tassara e Castagneto, vale a dire il trio su cui poggiano le fortune dell'automobilismo bresciano, e che hanno non poca parte anche in quelle dell'automobilismo nazionale, per essere ritornati sulle prime decisioni ed averci così offerta questa bella giornata sportiva.

Il loro sacrificio ha avuto il meritato premio. Superiore forse all'aspettativa l'adesione delle Case e dei piloti, veramente superbo il concorso di pubblico. La cifra ufficiale di 50 mila persone presenti, dice forse troppo poco in quanto non rappresenta che un'arida espressione numerica, ma non sapremo d'altronde a quale misura uniformarci per dare una idea dello

entusiasmo strabocchevole di questa folla che abbiamo vista giungere con ogni mezzo anche da città lontane, e soprattutto la marea degli indigeni che, colonna densissima, affluiva a piedi agli ingressi scortata di pacchi e pacchetti di vettovaglie e si pigiava nella fretta di raggiungere le migliori posizioni. Ma se nei punti strategici le alture costeggianti la strada di corsa addirittura nereggiavano, possiamo affermare che di pubblico ce ne era dappertutto lungo i 16 chilometri del

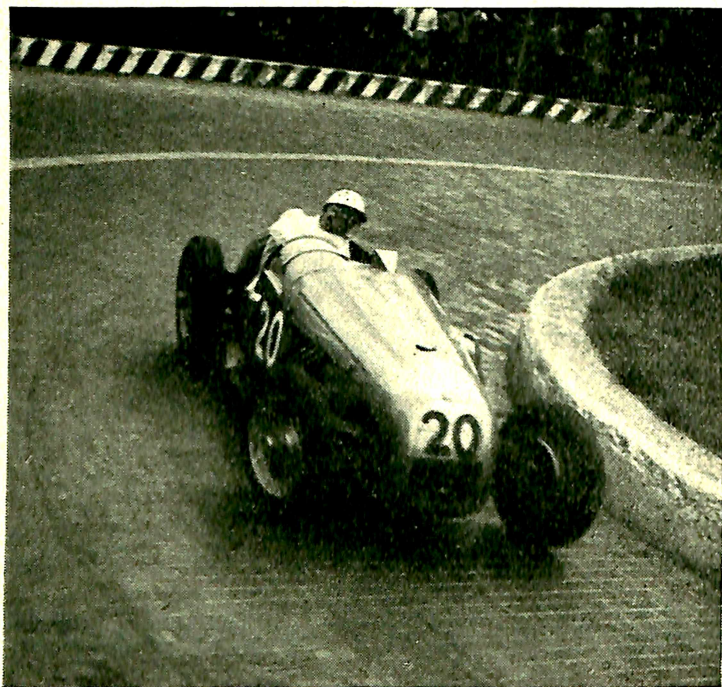
circuito ed era un pubblico che per esperienza ben sapeva che lo spettacolo non avrebbe deluso. Peccato che questo spettacolo si sia fatto un po' desiderare, e non comprendiamo proprio come mentre sui manifesti pubblicitari la manifestazione era indicata per le ore 11, sui giornali sportivi del sabato la si indicava per le 12 mentre, in effetti, la partenza è stata data alle 13,8.

Se, come abbiamo detto, concorrenti e pubblico hanno risposto alla aspet-

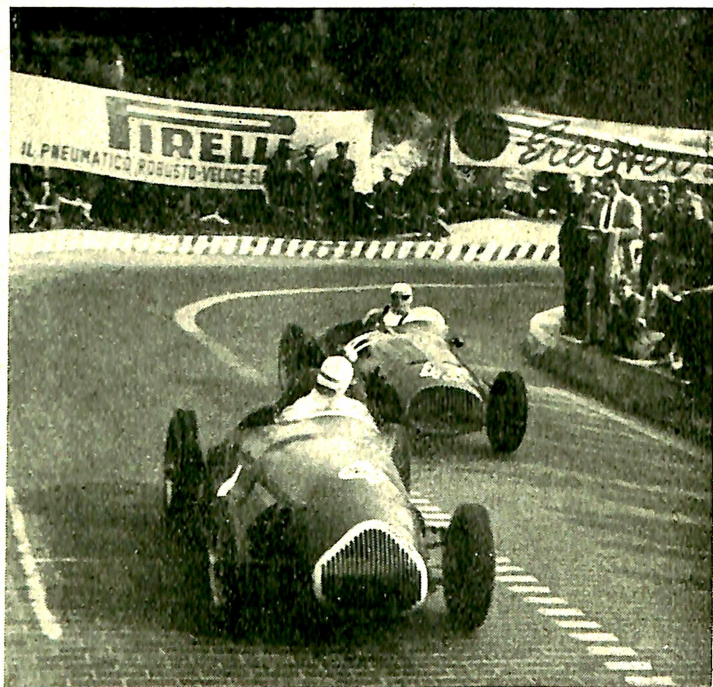


Col suo secondo posto in classifica dietro ad Ascari, Dorino Serafini ha conseguita una validissima affermazione e la Ferrari ha ormai in lui un pilota di tutto affidamento specie sui percorsi duri e difficili quale questo del Garda.





Anche quest'anno al Garda il giovane pilota inglese Sterling Moss ha riscosso l'appaluso della folla che con questo tributo ha voluto ripagarlo per la sfortuna che contro di lui si è accanita, facendolo fermare per perdita di ruota a pochi giri della fine.



Un discorso in piena gara tra Sighinolfi e Fagioli. All'ingresso della curva il marchigiano ha toccato il modenese. Questi si volta sorpreso mentre Fagioli gesticola. Poi Sighinolfi allungherà il passo e porterà la sua Stanguellini ad una nuova e bella vittoria.

tativa degli organizzatori, a completare la cornice degna della gara è mancato un terzo elemento: il sole. Per la esattezza il sole c'era, ma blando e spesso offuscato da una nuvolaglia bassa che chiudeva l'orizzonte impedendo all'occhio di spaziare sull'imponente mole del Baldo e di inebriarsi nell'azzurro del cielo e del multicolore Benaco.

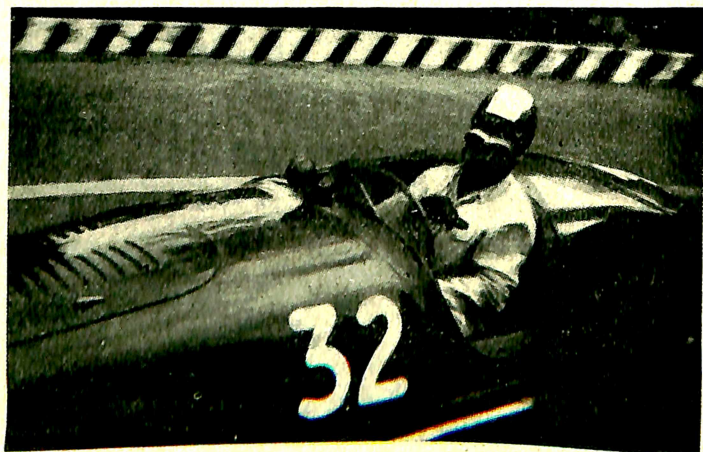
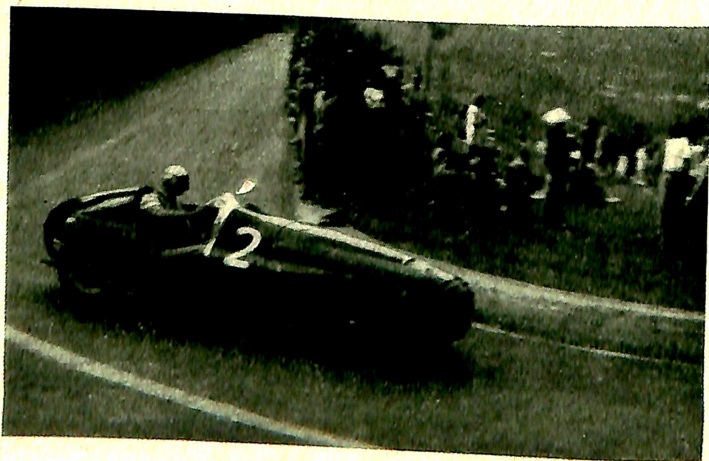
Se questo dettaglio della cornice è mancato, peraltro il X Circuito del Garda ha tenuto fede alla tradizione che lo ha caratterizzato in questa ripresa post-bellica; l'affermazione ad ogni edizione di un nuovo pilota che viene ad infoltire le nostre file.

Nel 1948 la rivelazione fu Dorino Serafini che riportò la sua prima vittoria facendo registrare nel contempo

una luminosa affermazione della nuova OSCA 1100; lo scorso anno portò alla ribalta il diciannovenne Stirling Moss che sia per l'età, sia per quel suo fare tra flemmatico e scanzonato, incontrò subito la simpatia del pubblico che non gli lesinò applausi ed il pilota inglese in questo primo anno di gare non ha certo demeritato l'omaggio del pubblico gardesano; e la tradizione è stata rispettata anche quest'anno poiché un nuovo pilota ha conquistato i galloni sul difficile circuito, il motociclista Bruno Ruffo, due volte Campione del Mondo e campione d'Italia delle classi 250 e 125. Bruno Ruffo, veronese, ha debuttato al Garda al volante di una Maserati 2000 ed il debutto è stato felicissimo. Non solo il Campione motociclista è finito

terzo alle spalle di due piloti affermati quali sono Ascari e Serafini, rappresentanti ufficiali della Casa Ferrari, ma ha superato anche avversari già da qualche tempo sulla breccia e già anche affermatissimi, ed inoltre ha dimostrata una compostezza di guida, una condotta di gara, una tranquillità di ragionamento ed un sempre assoluto controllo del mezzo meccanico affidatogli per cui sin dall'esordio ha rivelato doti di guida atte anche alla condotta di mezzi più potenti e più veloci.

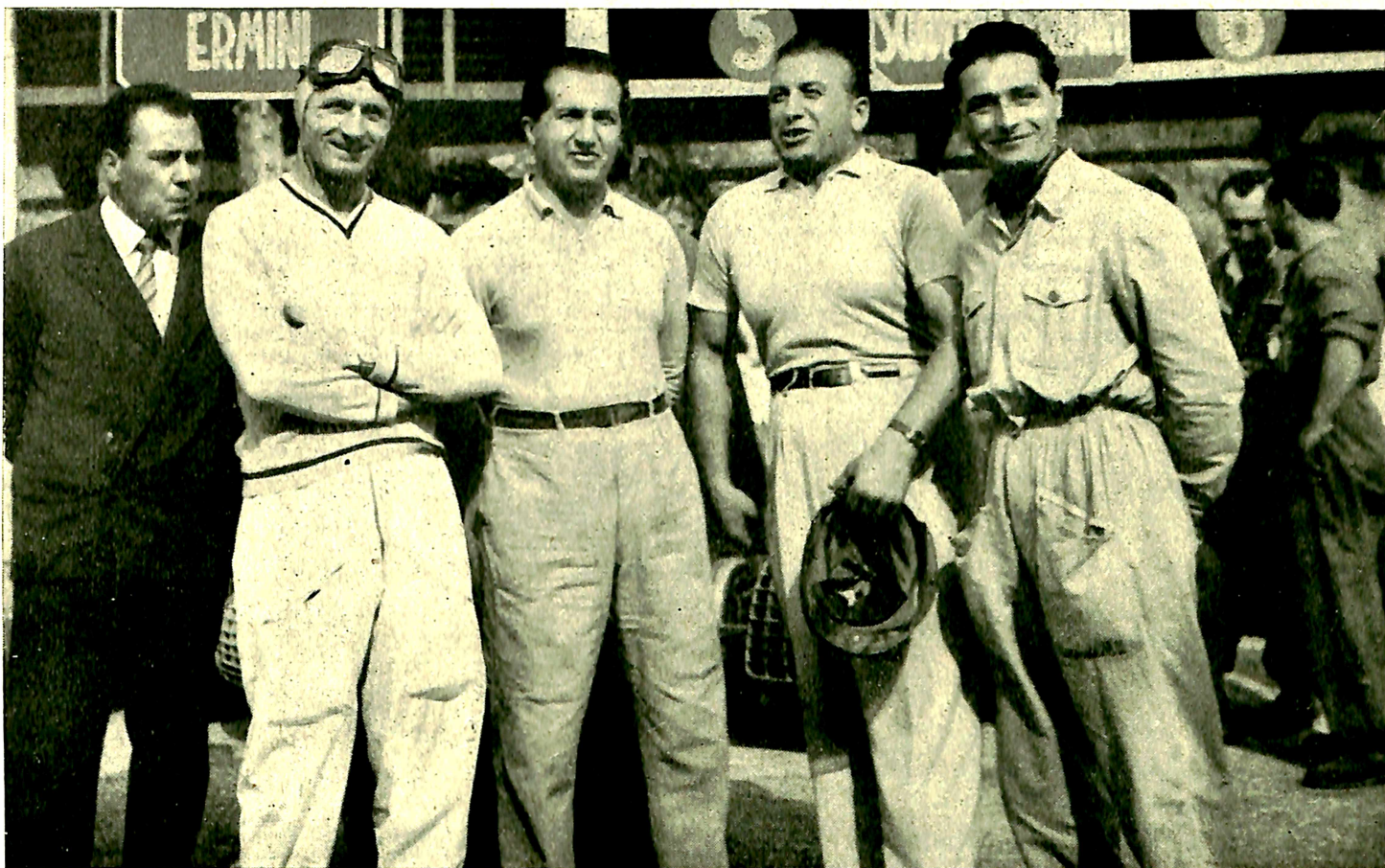
Dopo il successo di domenica scorsa, 15 ottobre, è chiaro che il Circuito del Garda ha assunta una propria caratteristica e si è ormai inserito nel quadro delle manifestazioni classiche e con piacere lo abbiamo



Tra i dilettanti Stagnoli ha compiuta una gara degna di rimarco e che certamente lo ha, almeno in parte, ricompensato dei sacrifici che la sua passione per il nostro sport gli impone.

Esordio più felice il Campione motociclista del Mondo, Bruno Ruffo non poteva certamente compiere. Il suo stile di guida è già apparso ottimo e migliorerà attraverso altre gare.





Questa, modestia a parte, la si può definire una fotografia in interessante. Sono stati accostati di proposito i quattro corridori motociclisti passati, più o meno definitivamente all'automobile. E, come centauri, il gruppo rappresenta quanto di meglio non si potrebbe desiderare. Infatti da sinistra abbiamo Nello Pagani, più volte Campione d'Italia e recentemente anche del Mondo, Alberto Ascari che a suo tempo seppe ben distinguersi, Dorino Serafini che fu anche Campione d'Europa, non esistendo allora il Campionato del Mondo, e Bruno Ruffo, l'ultimo a fare il passo, e che al suo attivo ha il titolo di Campione d'Italia e due titoli di Campione del Mondo. Come si vede l'automobilismo apre le porte solo alla élite del motociclismo, ed i fatti dimostrano che questa selezione dà i suoi frutti poichè questi ex-centauri hanno dimostrato in breve di sapercela fare, e come, anche sulle quattro ruote. Il sempre faceto Ascari, guardando i due colleghi ai lati ebbe a dire: « prima della cura » e « dopo », ed il dopo si riferiva alle notevoli proporzioni sue e di Serafini nei confronti degli altri due. Si vede che l'automobile fa ingrassare ed inutilmente qui Dorino Serafini trattiene il fiato per far rientrare la incipiente pancetta. Sempre allegri però i nostri corridori!

già visto iscritto al Calendario Internazionale 1951 alla data del 14. ottobre e per le vetture della F. 2 e F. 3.

Mantenendo immutate queste basi, (ossia 18 giri pari a chilometri 295), il Circuito del Garda potrà di anno in anno offrire dei raffronti tecnici di grandissimo interesse. Infatti la formula di gara odierna si richiama alla edizione del 1948 e sono così possibili dei ricorsi e le deduzione che se ne traggono forniscono dati di grande valore, in quanto dall'una all'altra edizione variano le vetture ammesse: F. 1 nel 1948, F. 2 nel 1950.

La logica dovrebbe far pensare che i record stabiliti con la F. 1 non siano stati avvicinati dalle vetture della F. 2; la realtà invece ci afferma che avvenne tutto l'opposto. Contro la media generale di Km/h 117.430 e quella sul giro pari a km. 120.538 e che furono appannaggio di Giuseppe Farina al volante della Ferrari 1500 compressore, si ergono ora i nuovi massimi segnati da Alberto Ascari con la Ferrari 2000 atmosferica: Km/h 121.745 sul percorso totale e Km/h 122.897 sul giro. A quanto si vede la media totale d'oggi supera di quasi

un chilometro quella del giro più veloce registrato due anni addietro.

Nell'un caso come nell'altro i due vincitori disponevano delle Ferrari e non ebbero mai bisogno di forzare in quanto la loro superiorità si manifestò subito all'inizio e dietro alle loro spalle era un compagno di marca.

In tanta condizione di parità abbiamo la massima esaltazione del progresso raggiunto in appena due anni dalla costruzione automobilistica da corsa per cui con solo mezzo litro di cilindrata in più è stata superata la erogazione di potenza fornita da un compressore.

Abbiamo detto che anche quest'anno il vincitore non ha dovuto impegnarsi così come due anni fa, ed infatti questa è la realtà offertaci dal X Circuito del Garda, a cui ha dato l'avvio Giannino Marzotto nelle vesti di Starter d'Onore,

La partenza è stata data ad un lotto di ben 40 vetture, di cui 12 della F. 2 e 18 della classe 1100, dopo che si ebbero 11 forfait tra cui di notevole portata quelli di Cortese che fu atteso inutilmente a Salò e di Stuck che era incorso in avaria nelle prove.

Tra le vetture della F. 2 sono le due Ferrari ufficiali di Ascari e Serafini, le Ferrari di Stagnoli e di Bracco.

L'Italia era ancora difesa dalla Maserati 2000 del debuttante Ruffo e delle due OSCA 1350 di Bonetto e di Carini. La rappresentativa estera si componeva delle inglesi H.W.M. di Stirling Moss e di Hume, della Bristol di Monnier mentre per parte francese erano in campo le SIMCA 1400 di Branca e Seiler.

Nell'imponente squadrone della 1100 figuravano due sole vetture d'oltre confine, ossia le Cooper inglesi affidate all'americano Shell ed all'inglese Coldham vale a dire il Presidente del Club britannico delle « Racers 500 cc. » Per parte italiana la rappresentativa era al gran completo.

Si contavano infatti ben sei OSCA di proprietà di Fagioli, Macchieraldo, Comirato Cabianca Nissotti e Cacciari. Stanguellini non era da meno ed aveva in campo vetture affidate a Sighinolfi, fresco fresco della bella vittoria modenese, a Nello Pagani, a Bettinazzi ed a Severi. La Ermini era difesa invece dal solo Piero Scotti, men-



tre vi erano le due *Cisitalia* di Mijorini e Casalegno, la *Abarth* di Diamanti e per completare due *Fiat* trasformate di Fona e Deila Torre.

Questo plotone parecchio allungato si sgrana subito nel breve e stretto rettilineo del traguardo. I rombi delle macchine lanciate assordano ancora le orecchie e già il servizio d'informazioni, alimentato da posti trasmettenti disseminati con abbondanza lungo il percorso dà le posizioni dei primi ed è Ascari che domina la corsa e la dominerà sino all'ultimo dei 18 giri distanziando notevolmente anche il collega Serafini che lo riparava alle spalle, se pur ve ne fosse stato bisogno.

Grande l'attesa alla zona delle tribune per il passaggio del primo giro che, se non siamo caduti in qualche omissione od errore di individuazione sarebbe avvenuto in questo ordine: Ascari, Serafini, Branca, Stagnoli, Bonetto, Moss, Bracco, Shell (1100), Carini Seiler Ruffo Mijorini Sighinolfi (1100), Fagioli, Cabianca, Scotti, Macchieraldo, Diamanti, Comirato, Nissotti, Pagani tutti con le 1100, Monnier e via via gli altri, oramai già staccatissimi.

Nel secondo giro Ascari ha guadagnato altro terreno su Serafini e questi dietro di lui non ha più Branca ma Moss che ha marciato fortissimo, ed è seguito da Bracco mentre Bonetto arriva in frenata e si ferma ai box mentre passano Branca, Stagnoli, Ruffo; Shell che è ancora in testa alle 1100 con quella *Cooper* che lo scorso anno mise in evidenza Moss, ma Sighinolfi gli si è avvicinato e dietro a lui sono con Fagioli tutti i migliori della minore categoria.

Bonetto nel tentativo di superare Stagnoli, trovatasi chiusa la strada, fu costretto a toccare storcendo una ruota e deformando l'avantreno. Al box cambiò la ruota e riprese anche se in difficili condizioni di guida iniziando



L'appassionatissimo americano Shell andava come un indemoniato con la sua *Cooper* sul percorso del Garda. Peccato che quando la lotta con Sighinolfi era al massimo, un incidente di macchina lo abbia costretto a desistere.

un mirabolante inseguimento che gradatamente lo riportava a galla e sfruttando al massimo le doti della *OSCA* 1350 riusciva a riguadagnare ben dieci posizioni finendo al quarto posto assoluto e di categoria e non molto staccato dal promettente Ruffo.

Dopo il secondo passaggio le posizioni non ebbero a subire molte variazioni ed al quinto giro i capilista dei due gruppi sono rispettivamente Ascari, Serafini, Moss, Ruffo, Branca e Stagnoli per la *F. 2* e Shell Sighinolfi, Fagioli, Cabianca e Nissotti per le 1100. La media rasenta i 122 per Ascari che ha anche segnato il miglior tempo sul giro e supera i 110 per

Shell che ha al suo attivo anche il giro più veloce, Entrambi questi primati sul giro verranno però in seguito migliorati.

Vengono intanto segnalati numerosi ritiri. Mancano infatti, tutti per incidenti; meccanici, Seiler, Severi, Coltham Della Torre, Bettinazzi, Diamanti e Scotti che ha inutilmente tentato di riprendere dopo una lunga sosta al box. Anche Comirato che è giunto al rallento al box armeggia a lungo coi meccanici attorno alla macchina, riparte ma dovrà ritirarsi. Bracco è fermo in panne lungo il circuito, così come Carini.

Verso il decimo giro iniziano i rifornimenti di alcuni concorrenti. Velocissimo in questa operazione è l'americano Shell che perde però del tempo prezioso in tre tentativi di riavvicinamento. La sua sorte però è segnata; infatti non completerà il giro avendo rotto, lungo la discesa delle Zette, un pistone.

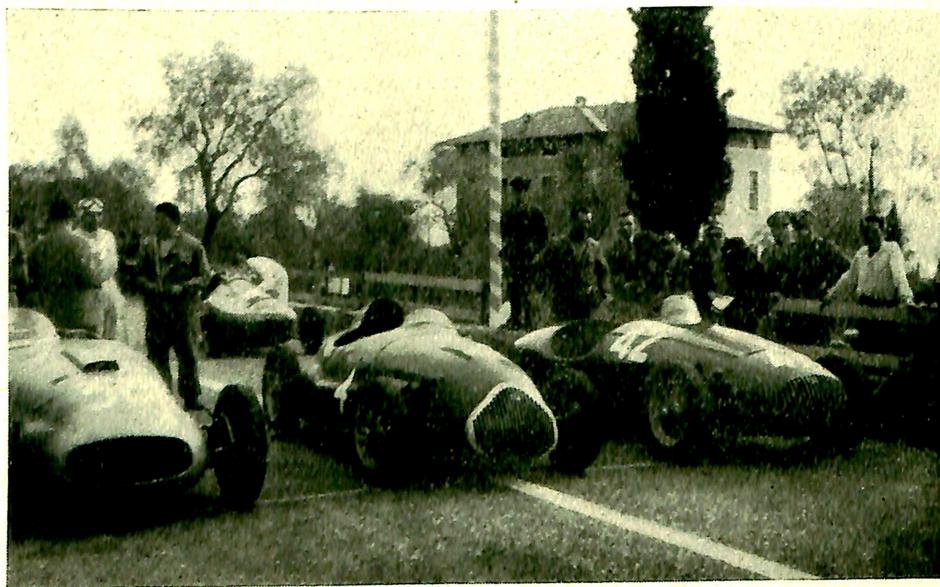
La gara delle 1100 perde così uno dei suoi più ardimentosi protagonisti e ci si duole di questo ritiro soprattutto per il fatto che oramai il calmissimo Sighinolfi con la bialbero *Stanguellini* aveva sferrato il suo attacco e la lotta fra i due avrebbe offerto non pochi motivi di emotività. Infatti proprio al 10° giro il pilota modenese segnava il giro più veloce della 1100 a ben 114.551 di media mentre dopo questo brillantissimo exploit egli rallenta sia pure insensibilmente l'andatura avendo già accumulato un discreto vantaggio sul più immediato inseguitore che è il marchigiano Luigi Fagioli davvero commovente per questa sua grande passione.

Soste per rifornimento compiono pure Stagnoli (20 secondi) Ruffo (25"), Pagani (47") la cui vettura però ha palesato qualche disturbo d'accensione sin dai primi giri, Bonetto (28") Moss (36"), Fagioli (24").

Anche Branca ferma al box ma non sarà per rifornire. Egli ha surriscaldato e grosse nuvole di vapore escono dal tappo del radiatore. Evidentemente l'acqua di raffreddamento deve aver cambiato sede poiché se ne vede uscire copiosamente dal tubo di scarico...

Una viva emozione la si prova sul rettilineo delle tribune quando sul corridoio piombano insieme Ascari e Fagioli ed il pilota di *Ferrari* passa al millimetro sfiorando le balle di paglia e lanciando un pulviscolo dorato sul pubblico della tribuna.

L'avvincente gara va oramai avviandosi verso la conclusione, ma non per questo mancano i colpi di scena ed è il beniamino Moss a tenere in apprensione il pubblico poiché verso la fine manca all'appello, ne di lui ha notizie il servizio radio. Sarà lo stesso Moss, che raggiunge a piedi il traguardo, a tranquillare tutti ed in particolar modo i tifosissimi papà e mamma, dicendo tranquillamente di aver perso una ruota così come gli avvenne già a Roma in Giugno. E' un vero peccato che la potentissima industria



La sorte ha avvicinato sulla linea del traguardo le tre più rappresentative vetturette della classe 1100. Da sinistra: la *Ermini*, la *Stanguellini* e la *O.S.C.A.*. La virtù, si dice, sta nel mezzo, e la *Stanguellini* infatti ha finito col sopravanzare le rivali.



automobilistica inglese non riesca a fornire a questo intrepido e completo suo rappresentante delle macchine di maggiore affidamento permettendogli oltre che di finire le corse anche di poter maggiormente far riflettere la sua classe.

Al posto di Moss subentra naturalmente Ruffo che è già stato doppiato da Ascari che taglia trionfalmente il traguardo lungamente applaudito.

Ma il pubblico è generosissimo e tributa una particolare ovazione anche allo sfortunato Moss, alla rivelazione Ruffo, a Dorino Serafini ed a Sighinolfi che con questa sua nuova vittoria ha messo in evidenza una classe davvero smagliante.

Gli arrivi creano non poca confusione in quanto i concorrenti vengono fermati subito dopo tagliato il traguardo e nella troppo stretta strada i sopravvenienti si attaccano a freni ed al volante per risolvere nel migliore dei modi la situazione. Sarà bene però che in avvenire si cerchi di trovare altra soluzione per il finale di una gara così perfettamente organizzata in tutti i suoi dettagli.

Alberto Ascari, festeggiatissimo,

viene proclamato sul campo Campione d'Italia della F. 2 ed anche se il titolo era già virtualmente suo, questa ultima gesta ha dimostrato come esso gli si attagli perfettamente.

Che dire delle macchine vittoriose? Perfettissime. Le due Ferrari di Ascari e Serafini non hanno perso un colpo e i motori cantavano perfettamente anche dopo la lunga tirata a cui erano stati sottoposti dai piloti, e lo stesso dicasi della brillantissima Stanguellini di Sighinolfi che, dopo quasi duecento chilometri di corsa, aveva ancora tanto fiato da iniziare l'offensiva e segnare il miglior tempo.

Non sono ancora le 16 pomeridiane quando la folla smobilita e, lungo il circuito si incanalano macchine e moto ed a Tormini si forma un piccolo in gorgo e poi la colonna sfilava verso Brescia ed in tutti rimane il ricordo della bella giornata, ricordo che noi appassionati culleremo e rinfrescheremo nel corso del lungo inverno nell'attesa che la mite primavera del 1951 ci riunisca ancora tutti su un nuovo campo di gara.

FRANCO DEGLI UBERTI  
(Foto Millanta e Degli Uberti).

Le classifiche:

1. Ascari Alberto (Ferrari) 18 giri del percorso pari a Km. 295,200 in 2.25'29", media Km. 121,745; 2. Serafini (Ferrari) 2.29'14"; 3. Ruffo (Maserati 2000) 2.27'31"4, fermato al 17. giro; 4. Bonetto (Osca 1350) 2.27'55"4; fermato al 17. giro; 5. Sighinolfi (Stanguellini 1100) 2.29'30"4; 6. Fagioli (Osca) 2.30'54"1; 7. Stagnoli (Ferrari) 2.31'09"1; 8. Nissotti (Osca) 2.32'57"4; 9. Mijorini (Cisitalia) 2.26'03"3, fermato al 16. giro; 10. Cabianca (Osca) 2.27'45"1, fermato al 16. giro; 11. Pagani (Stanguellini) 2.32'28"4; 12. Branca (Simca) 2.11'31"4, fermato al 15. giro; 13. Cacciari (Osca) 2.31'43"3; 14. Monnier (Bristol) 2.25'52"14; 15. Fona (Fiat) 2.30'39"2.

Giro più veloce l'8. di Ascari in 8'00"2, media Km. 122,897.

Classifica finale classe 1100: 1. Sighinolfi, 17 giri, Km. 229 in 2.29'30"4, media Km. 111,882; 2. Fagioli 2.30'54"1; 3. Nissotti 2.32'57"4; 4. Cabianca 2.27'45"1; 5. Pagani 2.32.28"4.

Giro più veloce: il 10. di Sighinolfi in 8'35"2, media Km. 114,551.

## Vittorio Marzotto vince la Treponti - Castelnuovo

Con ben 80 iscritti e 50 partecipanti effettivi ha avuto luogo il 1° scorso la prova in salita organizzata dall'Automobil Club di Padova sul classico tracciato della Treponti-Teolo-Castelnuovo, teatro già di numerose precedenti edizioni.

Le condizioni meteorologiche che caratterizzarono la giornata patavina non furono certo le migliori ma anche se dal cielo minacciava pioggia gli spettatori non sono mancati e nei punti più interessanti del percorso numerosi erano gli sportivi accorsi da ogni parte del veneto per applaudire i propri beniamini, che la manifestazione ha radunato massimamente elementi delle Venezie.

Nonostante la strada in alcuni punti sdruciolevole non si ebbero a lamentare incidenti di sorta a parte una bella sbandata di Monti che andò a mettere un po' di disordine tra le balze di paglia poste a barriera dinanzi al campanile di Teolo. Una sbandata coreografica ma senza conseguenze.

Il numero di maggior attrazione doveva essere offerto da Giannino Marzotto che però non fu invece della partita e lasciò al fratello Vittorio l'onore di difendere il casato.

E Vittorio Marzotto seppe dimostrarsi degno di tanta fiducia registrando con la Ferrari 2000 il miglior tempo assoluto della giornata sia pure superando di un solo quinto di secondo l'abile trevigiano Comirato che disponeva però dei soli 1100 cc. della sua OSCA.

Vittoria dunque di strettissima misura ma ad attenuante del valdagnese

va precisato che egli ebbe qualche difficoltà alla partenza per cui fu ritardato.

Terzo assoluto e vincitore di classe l'ottimo Pasqualin con la Fiat-Gianini di soli 750.

Della partita erano pure le vetture da turismo e quelle della Gran turismo Internazionale e se nel primo gruppo fu Di Leonardo con l'Aprilia a segnare il miglior tempo, nel secondo si impose Walters Jack con una Fiat 1100.

Il complesso organizzativo non eb-

be una piega ed esso fu merito del Presidente dell'A.C. Padova, comm. Marin che ebbe quale suo validissimo braccio destro il Direttore della Sede cav. Rietti, un vero esperto in materia.

Ecco la dettagliata classifica.

### CATEGORIA TURISMO

Classe 750: 1. Trivellari in 7'44"2/5, media 62,013; 3. Zanetti in 7'53"2; 3. Guarnieri in 8'02"4; 4. Brinis in 8'08"4; 5. Miari e Fontana in 8'10"2.

Gruppo Lancia-Ardea: 1. Michelet-



Vittorio Marzotto, vincitore della Teolo - Castelnuovo, lungo il percorso con la Ferrari.