

Nel più tipico scenario italiano

Villoresi con la Ferrari F. 1 trionfa anche sul pittoresco e difficile Circuito del Garda

Un pauroso incidente a Sterzi - Le prodezze del diciannovenne Moss - Il brillante debutto della "1350., Osca.

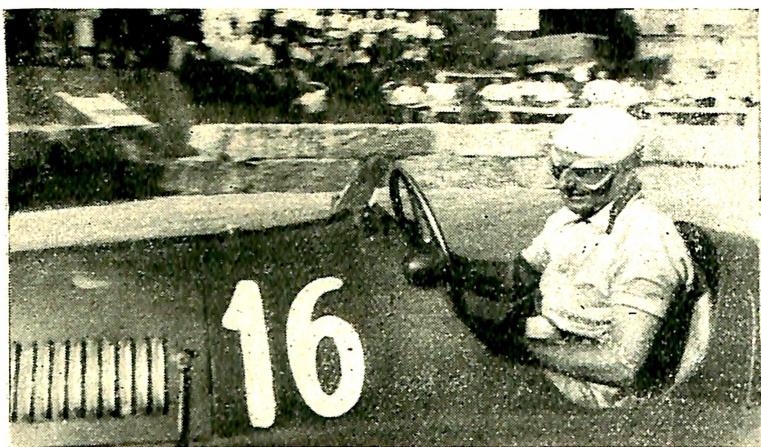
A questo nono Circuito del Garda siamo andati la mattina che eran da poco suonate le nove e ne siamo tornati che il sole calava dolcemente all'orizzonte. Dieci ore e passa di sosta per assistere a una corsa per automobili non sono poca cosa per nessuno e anche per noi che s'ha pur sempre qualche motivo in più da aggiungere a quelli che possono indurre uno spettatore qualsiasi a una tale dimostrazione di interessamento e di passione.

Eppure sono filate via rapide da non accorgersene nemmeno. Sta bene che il quadro era quello che il lettore può immaginare, fra le dolci colline che recingono il lago sotto l'alta mole verde del Baldo, fra gli ulivi grigio argento e le macchie purpuree dei fiori e l'azzurro del più bello e più tipico cielo italiano, a specchio delle acque del più grande e più bello dei laghi italiani; sta bene tutto quel che volete e la gentilezza del paesaggio e il calore della accoglienza e insomma il quadro che al Garda è quello che è e rasserena, e riposa e fa indulgere in un sereno ottimismo, ma dieci ore di sosta sotto il sole ai bordi di una strada arroventata o inerpicati su per le colline possono anche diventare troppo lunghe e pesare, se qualcosa di molto interessante non soccorre, qualcosa che acceleri il lento trascorrere del tempo e che appassioni. E questo qualcosa al nono Circuito del Garda è stato offerto proprio dalle macchine e dai corridori, dalle prodezze dei migliori alcuni dei quali, come Villoresi ad esempio, impostisi dall'alto di una classe che non è più mestiere ma quasi un'arte, dall'impegno e dalla tenacia e dalla buona volontà di tutti. Per cui delle tre corse sulle quali era basato il laborioso programma nessuna, si può dire, portò a momenti di rilassamento e di noia. Anche allorché appena preso il via fra i piloti della prima batteria si vide balzare in testa Villoresi con la facilità dell'uomo che non ha rivali. Anche allorché nella seconda batteria tolto di gara immediatamente Bonetto perché finito fuori strada, rimase indisturbato in testa il giovane Bruno Sterzi. Gli è che in entrambe le batterie alle spalle dei due dominatori la lotta si era subito accesa aspra e incerta. E mentre nella prima batteria spettava al diciannovenne pilota inglese Moss al volante di una stramba e forse esteticamente non gradevole macchinetta di portare la nota brillante per quel suo comportamento tanto inatteso quanto spalavalo e al rientrate ma sempre validissimo Mario Tadini e a Dorino Serafini e al placido Cornacchia e al combattivo Biondetti e a Macchieraldo e Nissotti il compito di inscenare una serie di duelli tanto incerti quanto accaniti, nella seconda piacquero la serrata lotta alla quale si abbandonarono Mosters e Spagnoli, il primo su *Ferrari* 2000 biposto e il secondo su *Osca* 1350. In questa batteria fu notevole anche l'impegno posto da Piero Taruffi con la *Cisititalia* 1100 monoposto, una macchinetta, nella giornata, forse più bella che efficiente e da Righetti. E infine anche nella finale, giacché,

se venuto a mancare Sterzi per un disgraziato incidente di strada appena all'inizio del primo giro, Villoresi rimase immediatamente padrone del campo, alle sue spalle si lottò con un accanimento veramente singolare e con una incer-



Il circuito del Garda ha in partenza un successo assicurato: quello del più incantevole sfondo alla sua sempre avvincente disputa. Vedete qui un taglio panoramico che incornicia l'azione morbida del vincitore Villoresi.



Sempre calmo, sorridente, sicuro, Luigi Villoresi spinge al limite massimo la Ferrari attraverso il difficile percorso del Garda su cui coglierà un'altra luminosa vittoria.

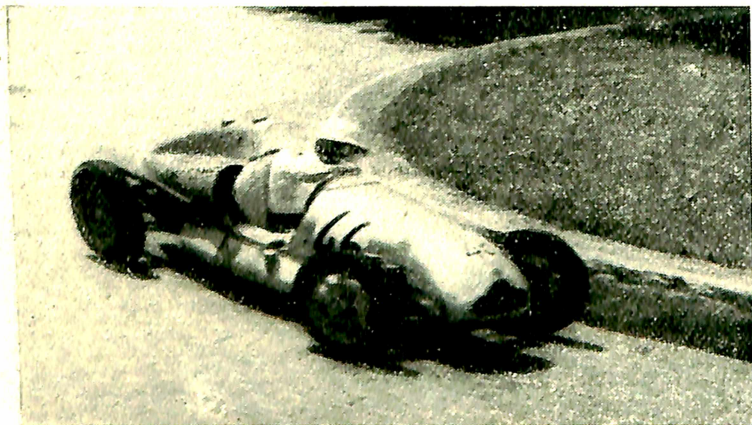
tezza di risultati veramente straordinaria. Tre belle corse, insomma, e una serie di episodi sportivi e tecnici di non comune rilievo. Aggiungete a tutto questo lo spettacolo della folla, una folla di oltre cinquantamila persone accampata sui prati per una lieta scampagnata, con tante bellezze femminili in variopinti costumi estivi e un immenso corteo di macchine quale da anni non era dato di vedere.

Ignoriamo se esista o meno un Comitato per l'incremento turistico della zona del Garda: ma questa organizzazione dell'A. C. di Brescia dovrebbe costituire l'avvenimento più importante e migliore. Da quanto tempo Gardone, Salò, Tormini o Cunettone non avevano riscontrata una tale invasione di folla?

Fra batterie e finale.

Ma veniamo alle tre corse e ai risultati sportivi e tecnici della giornata. Nella prima batteria si è detto dominò Villoresi con l'autorità del grande campione. Partirono quattordici macchine e dopo una sgroppata iniziale di Serafini con la debuttante OSCA 1350, Villoresi filò in testa e nessuno lo disturbò più, anche perchè il ritmo del campione italiano era nettamente più alto di quello di tutti gli altri. In seconda posizione si insediò Tadini che finì in bellezza senza tirare per quanto in un certo momento un poco incalzato del sorprendente Moss, un giovane pilotino inglese di 19 anni al volante di una stramba macchinetta a motore posteriore di soli 990 cmc. di cilindrata.

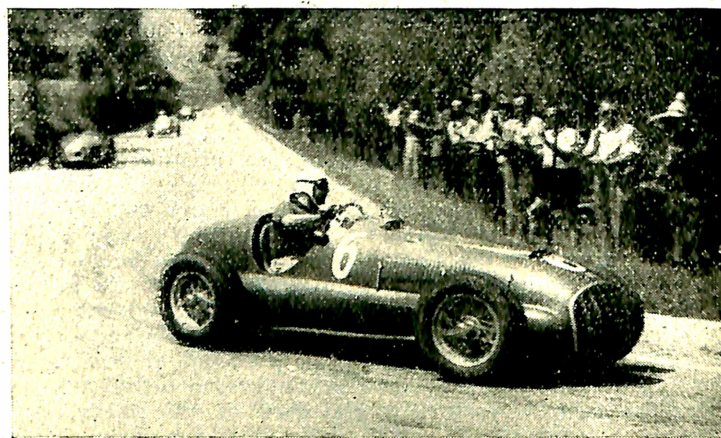
Moss fece presto ad attirare tutte le simpatie della folla portata ad incoraggiare il battagliero ragazzo inglese che



Beniamino del pubblico è subito diventato il giovanissimo pilota inglese Moss che con la Cooper, originale quanto interessante, si è decisamente rivelato sul circuito benacense.

al box come meccanici aveva — immaginate — niente meno che il papà e la mamma. Moss dalla sesta posizione fece presto a risalire la fila con quanta gioia del pubblico non vi diciamo. Ad un dato momento Moss fu, addirittura, alla coda della macchina di Tadini, davanti allo stesso Biondetti che dovette tuttavia interrompere la propria azione per una candela, a Cornacchia, a Macchieraldo e Nissotti tutti e tre con vetture di 1100 cmc. Alla fine Moss si trovò terzo davanti a Serafini con la OSCA, a Biondetti con la Maserati 2000, a Macchieraldo con la Cisitalia a Cornacchia con la OSCA 1100 e Nissotti con la Fiat Stanguellini. Gli altri finirono staccati e piuttosto lontani. Villoresi vinceva facile, si è detto, ma con uno stile impressionante per facilità di azione e continuità.

La seconda batteria pareva dover vivere tutta sul confronto fra Bonetto e Sterzi, ambedue su Ferrari 2000. Ma fu una incertezza di breve durata perchè due chilometri o poco più dopo il via Sterzi, che era filato in testa, si trovò padrone assoluto del campo. Era avvenuto questo: che Bonetto, partito in terza posizione, nel momento in cui si apprestava a superare Bianchetti andava ad urtare con la propria ruota anteriore destra nella ruota posteriore sinistra dell'avversario. Facili ad immaginare le conseguenze: Bianchetti faceva una piroetta cavandosela con danni lievi, ma Bonetto aveva nettamente la peggio andando ad urtare con-



Dopo una lunga assenza Mario Tadini ha ripreso il volante per il Circuito del Garda ed è stata una ripresa felicissima in quanto il «signore della montagna» ha dimostrato di sapercela fare anche in circuito ed anche se a corto di allenamento è finito alle spalle del vittorioso Villoresi.

tro i paracarri, che danneggiavano irrimediabilmente la macchina. Un brutto incidente, per le conseguenze che avrebbe potuto avere per i piloti, insomma. Fatto sta che per Bonetto era finita prima ancora che si potesse dire che era incominciata. Peccato.

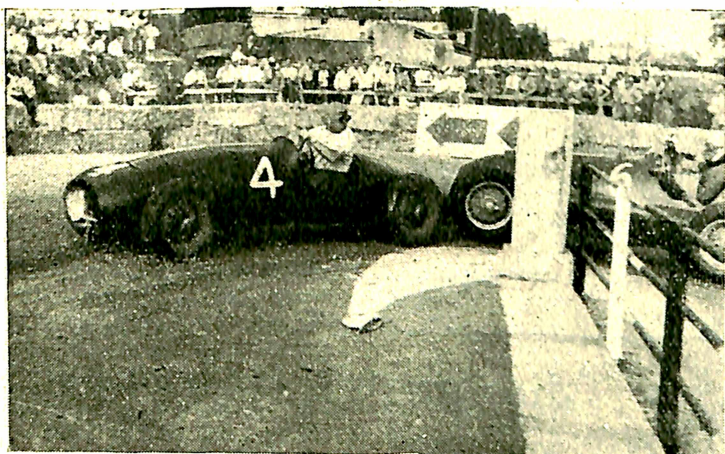
Sterzi si trovò così padrone del campo e alla fine del primo giro circa 40" correva già fra lui e l'immediato inseguitore, che era Franco Mosters sulla Ferrari biposto partito all'ultimo momento senza un allenamento vero e proprio. Questa seconda batteria più che della marcia irresistibile di Sterzi nettamente superiore a tutti, visse così della bella battaglia che si diedero per le piazze d'onore Mosters e Spagnoli e Taruffi. Per un momento parve che Spagnoli con la OSCA 1350 potesse superare Mosters con la Ferrari. Ma fu questione di poco. Subito dopo Mosters, che è un ottimo pilota, si impose allontanandosi progressivamente dall'avversario. Il quale, fra l'altro, trascinato dalla foga fece verso la fine anche la sua brava piroetta danneggiando leggermente l'avantreno. Ne approfittava Taruffi che pure svantaggiato dalla vettura di più piccola cilindrata passava così in terza posizione. Otto macchine terminavano la batteria.

Ed eccoci alla finale che raggruppava un bel complesso di 16 macchine.

La partenza era spettacolare ed era Villoresi che partendo deciso passava subito in testa seguito tuttavia molto da vicino da Sterzi. Si poteva anche pensare a una ripetizione del duello Villoresi-Sterzi che aveva reso così interessante la corsa del Garda dell'anno passato. Ma fu cosa di poca durata perchè subito dopo Tormini, Sterzi aveva un incidente di strada determinato, pare, dall'urto contro il muretto di riparo all'interno di una curva. La macchina veniva proiettata all'esterno e prendeva a rotolare su se stessa giù per la ripida scarpata. Il pilota estratto dai rottami veniva immediatamente soccorso e trasportato all'Ospedale dove i sanitari si riservavano la prognosi. (Al momento in cui la Rivista è in macchina le condizioni di Sterzi sono molto migliorate e nulla vi è più da temere per lui. - N.d.R.).

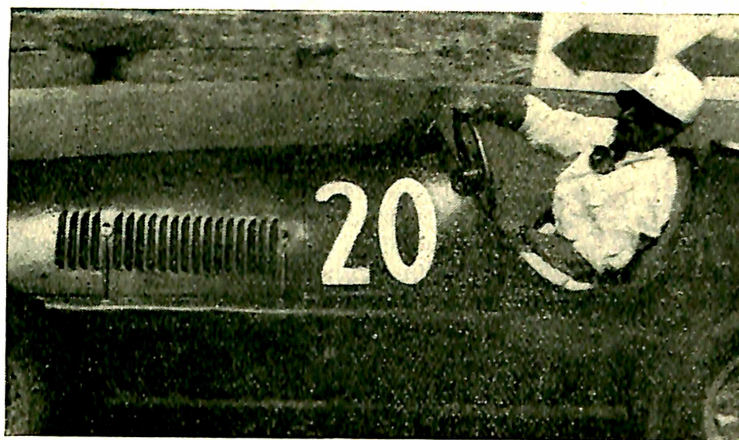
Villoresi walk over.

Villoresi, che era una quarantina di metri più avanti, non si accorgeva dell'incidente e proseguiva tirando decisamente a fondo, fino ad accumulare subito un buon vantaggio: 20 secondi alla fine del primo giro, 40 alla fine del secondo, oltre un minuto alla fine del terzo. Corsa, insomma, ormai decisa. Tanto più che Villoresi, preso il passo, non accennò a rallentare che verso la fine allorchè ogni pericolo poteva considerarsi scongiurato.



Dorino Serafini ha pilotata sul percorso del Garda, la nuova OSCA 1350 e pur senza finire ha fatto una gara egregia. Qui lo vediamo voltarsi sorpreso a vedere cosa sta succedendo alle sue spalle; è Tadini che con la più potente Ferrari gli si è incollato alla coda ed attende la fine del tornante per superarlo.

Come in batteria, peraltro, fu alle spalle del primo che si accese la lotta e i protagonisti questa volta erano Tadini, Biondetti, Serafini, Taruffi e l'inglese Moss. Prima sembrò prendere il sopravvento Biondetti, poi si fece avanti Serafini che superò Biondetti, poi Tadini che superò entrambi, portandosi al secondo posto. Serafini passò terzo, Biondetti quarto, Moss quinto. Fu tolto, invece, di gara Taruffi che si era incuneato coraggiosamente per una collisione con Tadini del tutto involontaria, ma tale da danneggiare la macchina di Taruffi che venne letteralmente sospinta fuori di strada. La gara pareva ormai stabilizzata. Senonchè Tadini fece una piroetta che consentì a Serafini e a Biondetti di ripassare avanti e a Serafini addirittura di dare l'impressione di esser in grado di finire secondo alle spalle di Villoresi. Poi Biondetti dovette fermare per rottura di un cuscinetto della ruota anteriore sinistra e Tadini passò in terza posizione. A due giri dalla fine della corsa ancora 20 secondi dividevano Serafini da Tadini e pareva che Tadini non potesse fare in tempo a colmare il distacco. Ma alla fine del nono giro anche Serafini fermò per rottura di un bilanciere e Tadini passò secondo finendo in bellezza dietro Villoresi. Notevole anche in finale la corsa di Moss e impressionante il comportamento della 1100 Fiat Stanguellini che Nissotti pilotò con vera maestria, riuscendo a distanziare Cornacchia



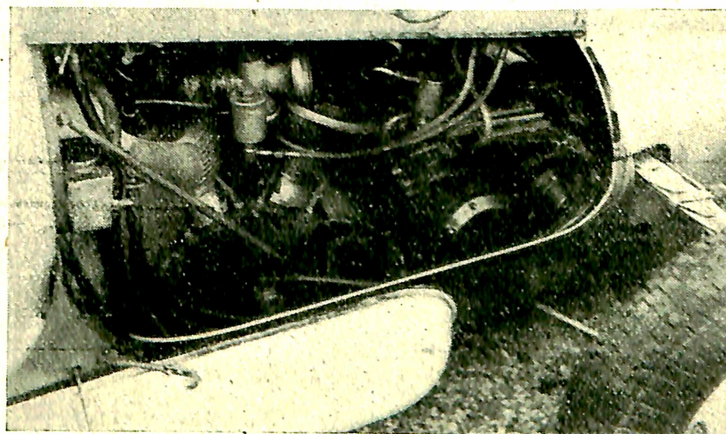
Il Conte Sterzi ha vinto superbamente una delle due batterie riconfermando su questo circuito quelle doti che già aveva palesato nel corso della passata edizione. Peccato che all'inizio della finale sia uscito di strada con conseguenze che oggi finalmente non sono più preoccupanti come subito dopo l'incidente.

con la OSCA, a sua volta facile dominatore di R'ghetti sulla seconda Fiat Stanguellini. Chi fece corsa a parte, ma con uno stile piacevolissimo e con un'autorità ammirevole fu Mosters, il quale rimasto fermo in partenza per noie di accensione partì che tutti gli altri erano già lontani. Fu una corsa d'inseguimento quella di Mosters insomma; e fu anche una sua prestazione veramente maiuscola. Ecco un autentico dilettante che ha veramente delle qualità. Se Mosters volesse, crediamo che potrebbe raggiungere ottimi risultati in senso assoluto. Ma lo vorrà?

Di Taruffi si è detto. Taruffi deve attraversare un periodo di sfortuna e di nervosismo giustificato. Ma è pur sempre un bel campione. Al Garda la sua monoposto Cisitalia non era a posto sotto diversi punti di vista. Ma Taruffi riusciva a difendersi da par suo.

Delle macchine e dei piloti.

Questa in sintesi la gara. Agli effetti sportivi la vittoria di Villoresi è una ennesima dimostrazione dell'ormai ineguagliabile classe del campione italiano che è veramente un fuori classe. La bellezza del suo stile di guida, la facilità della sua azione, la continuità nella velocità sono doti molto rare. E' di fronte a un grande campione nel pieno della migliore forma che ci troviamo insomma. Dopo Villoresi i piloti che fecero spicco nella giornata furono Mario Tadini insieme a Bruno Sterzi e Dorino Serafini. Tadini tornato alle gare dopo due lustri di assenza ha dimostrato di avere intatte tutte le risorse di una classe che fu in ogni tempo mol-



Il motore J.A.P. bicilindrico di caratteristiche motociclistiche che aziona la Cooper con cui Moss si è validamente affermato al Garda. E' lo stesso motore con cui l'industria motociclistica britannica conquistò in passato non pochi record mondiali assoluti, in seguito carpitigli però dalla Gilera e dalla B.M.W.

to alta. Tadini ha intatto lo stile di un tempo: ha necessità di rifare l'abitudine alle gare. Niente altro. La sua corsa al Garda fu un modello di tempestività, di continuità, di progressione. Bravo Mario e *ad majora*. Di Bruno Sterzi dice la facilità della vittoria in batteria, in un tempo che sfiora quello di Villoresi.

Sterzi al Garda va veramente forte e in finale avrebbe per certo impegnato Villoresi. L'incidente pauroso dal quale fortunatamente se la caverà bene ha probabilmente origine dal senso di emulazione che in Bruno Sterzi è fortissimo. Seguire Villoresi doveva essere il compito prefissosi da Sterzi. Peccato che il proposito non abbia potuto esser tradotto in concreto: ne sarebbe derivata una bella battaglia. Dorino Serafini che portava al debutto la nuova OSCA 1350 fece cose ammirevoli. Dorino Serafini ha autentica classe e dovrebbe in poco tempo affermarsi in automobile con la stessa autorità che aveva quando correva in moto. Al Garda aveva la responsabilità di una macchina nuova portata a un frettoloso debutto. In batteria condusse una gara guardinga per riservare la macchina per la finale. E il piano parve riuscito in quanto a due giri dalla fine Serafini era secondo a poco più di un minuto da Villoresi. Peccato che la rottura di un bilancere lo abbia fermato alle soglie di una affermazione tanto brillante. Anche la OSCA fece ottima impressione: è una macchinetta che va veramente bene e che farà presto parlare di sé soprattutto in circuiti più sinuosi. E sarebbe tutto. Della macchinetta dell'inglese Moss si è in parte detto. E' un veicolo forse discutibile sotto diversi punti di vista, ma si presta a un impiego molto brillante entro i termini brillanti delle sue caratteristiche costruttive: potenza circa 70 cavalli, peso 350 Kg., ingombro ridottissimo e maneggevolezza estrema. Una macchinetta forse non gradevole all'aspetto, ma funzionalmente interessante. E un bel pilotino di 19 anni con tutti i pregi ed i difetti dell'età.

Della organizzazione curata da Renzo Castagneto sarebbe pleonastico dire: essa fu all'altezza della fama e dell'esperienza di questo nostro autorevole ed esperto organizzatore. Furono al suo fianco per assicurare il successo Aimò Maggi, Ferrari e Tassara tre autentici sportivi di razza.

Insomma una bella giornata di propaganda e di sport quale era nei voti e quale resta ormai nelle nostre più belle tradizioni.

C. F.

(Fotografie Corrado Millanta)

Le classifiche.

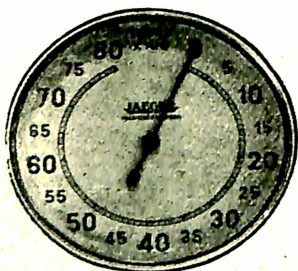
I Batteria: 1. Villoresi (Ferrari) in ore 1.09'16 2/5, media Km. 113,636; 2. Tadini (Ferrari) 1.11'32; 3. Sterling Moss (Cooper I) 1.12'15" 2; 4. Serafini (Osca) 1.12'37" 3; 5. Biondetti (Maserati) 1.14'38" 4; 6. Macchieraldo (Cisitalia) 1.34'54" 4; 7. Cornacchia (Osca) 1.15'55 2; 8. Nissotti (Fiat St.) 1.16'21" 1; 9. Cacciari (Osca) 1.13'57" 3, fermato al 7. giro; 10. Malaguti (Fiat St.); 11. Romano (Maserati) 1.15'00' 3 fermato al 7. giro; 12. Della Torre (Fiat) 1.09'57" 2 fermato al 6. giro.

II Batteria: 1. Sterzi Bruno (Ferrari) ore 1.10'45", media km. 111,264; 2. Moster Franco (Ferrari 2000) 1.12'33" 1; 3. Taruffi Pietro (Cisitalia) 1.14'05" 1; 4. Spagnoli Antonio (Osca) 1.15'19" 3; 5. Righetti Nando (Fiat St.) 1.19'22" 2; 6. Bevilacqua Armando (Cisitalia) 1.14'52" 2, fermato al 7. giro; 7. Caffi Luigi (Cisitalia 1100), 1.19'48" 4, fermato al 7. giro; 8. Ogna Domenico (Fiat 1100) 1.11'37" 2.

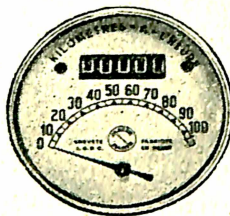
Classifica generale: 1. Villoresi Gigi (Ferrari 2000) in ore 1.26'27", media km. 113,822; 2. Tadini (Ferrari 2000) 1.27'49" 1; 3. Sterling Moss (Cooper Jap 1100) 1.30'; 4. Nissotti (Fiat St.) 1.33'54" 1; 5. Moster (Ferrari 2000) 1.35'04" 1; 6. Cornacchia (Osca 1100) 1.26'48" 1, ferm. al 9. giro; 7. Righetti (Fiat St. 1100) 1.27'51" 4; 8. Cacciari (Osca 1100) 1.34'33" 3; 9. Bevilacqua (Cisitalia 1100) 1.36'48" 4, fermato al 9. giro; 10. Caffi (Cisitalia 1100) 1.34'23", fermato all'8. giro; 11. Ogna (Fiat 1100) 1.35'01" 2, fermato all'8. giro.

Contachilometri - Contagiri - Tachimetri - Orologi Termometri a distanza - Interruttori - Flessibili

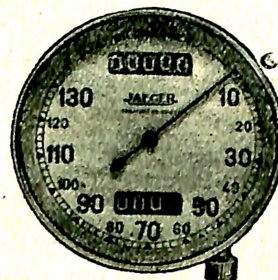
APPARECCHI VARI
DI CONTROLLO PER
QUADRI DI BORDO



Ø mm. 80

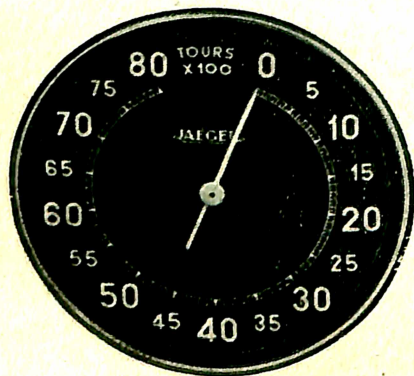


Ø mm. 60



Ø mm. 80

LABORATORIO
SPECIALIZZATO
PER RIPARAZIONI



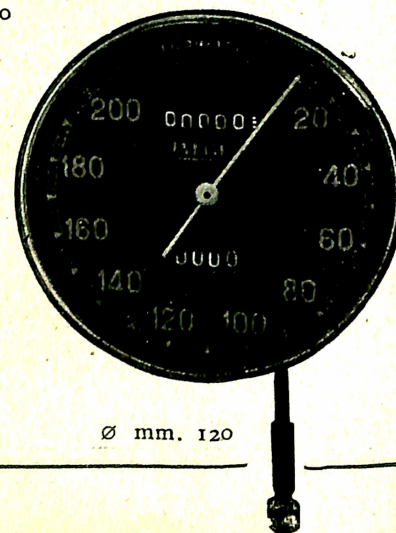
Ø mm. 120

Chiedere la nuova tariffa 1 luglio 1949

RUGGERI & NIZZI

MILANO

Via Andrea Doria 32 - Telef. 265.843



Ø mm. 120