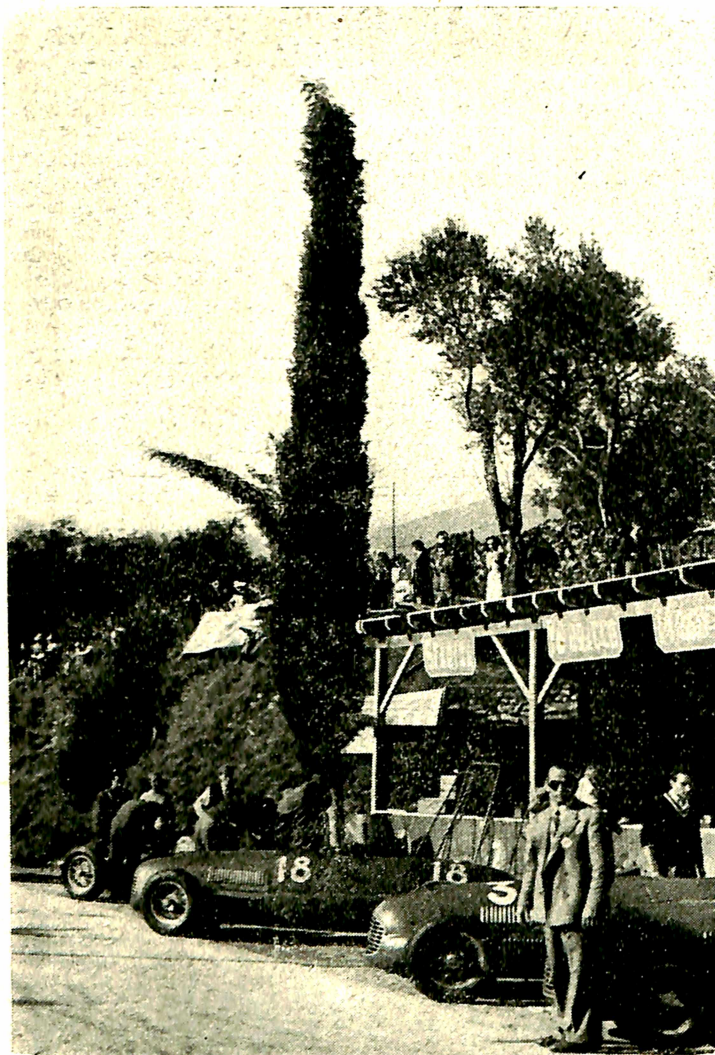
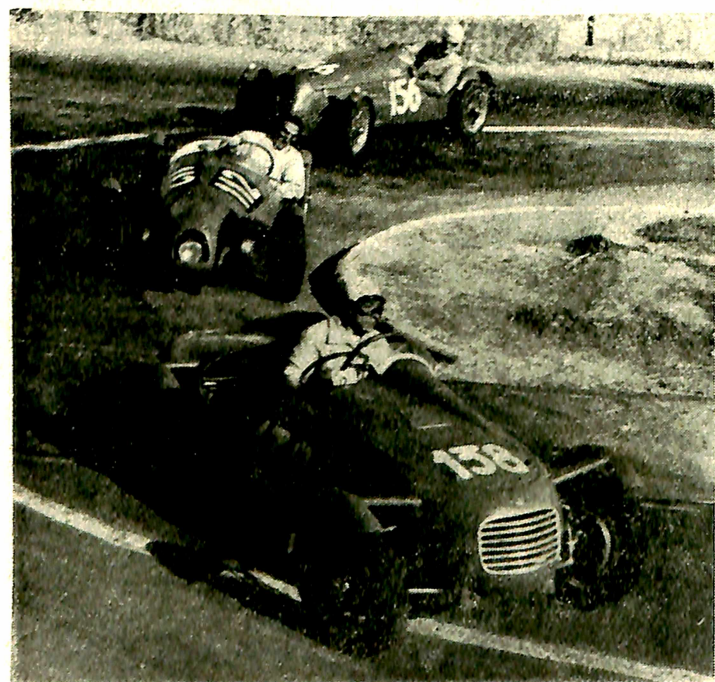




I boxes in un tipico scenario benacense.



Lotta fra le 750: Puma su Testadoro (138), Valenzano su N.D. (112) e Ambrosini su SIATA (15). Ma il vincitore sarà Raffaelli su Fiat - Giannini, un ottimo pilota romano.

SON TORNATI A ROMBARE I MOTORI TRA I CIPRESSI E GLI ULIVI DEL GARDA

NINO FARINA (Ferrari 1500 compressore)
- DORINO SERAFINI (O. S. C. A. 1100) -
RAFFAELLI (Fiat 750) VINCITORI DELLE
SINGOLE CORSE DELLA BELLA GIORNATA

L'ottava edizione del Circuito del Garda, che gli sportivi bresciani capeggiati da Aimò Maggi e Renzo Castagneto hanno voluto organizzare per degnamente concludere la stagione di corse dell'anno 1948, ha ottenuto il previsto e meritato successo. Bisogna dire che tutto ha contribuito a favorire questa ardita iniziativa: a partire dalla stagione, che ha regalato alla zona del Garda, di per se stessa così bella ed attraente, una di quelle giornate luminose d'autunno che pareva voler esaltare la bellezza del paesaggio tipicamente italiano, fra il verde argentato degli ulivi e l'azzurro del lago e del cielo, sullo sfondo del Baldo maestoso e solenne; per finire ai concorrenti e alla folla, gli uni e l'altra protagonisti di così bella giornata di autentico sport. Aggiungete a tutto questo un circuito quanto altri mai interessante e suggestivo, con quella sua bella strada che sale dolcemente sulla collina e ne discende a ripide scale fino a lambire la dolce riva del lago, e avrete una idea del quadro entro il quale la corsa si è svolta, fra una moltitudine attenta, attirata molto dalla competizione, ma un poco anche sedotta dalla prospettiva di passare un'ultima giornata all'aperto sotto la carezza del più mite sole d'autunno.

Fra tutte le edizioni di questa corsa, le cui origini risalgono ai primi anni dell'altro dopo guerra, quest'ultima ha per certo raggiunto il più alto successo. Infatti l'elenco degli iscritti alle due manifestazioni sulle quali era imperniata la giornata (vale a dire il Circuito del Garda propriamente detto, riservato alle vetture della Formula libera senza limiti di cilindrata e di peso e con e senza compressore e il primo «Criterium» dell'ASAI, dedicato alle macchine sport delle classi fino a 750 cmc. e fino a 1100 cmc.) racchiudeva non solamente il meglio che agli organizzatori era stato possibile adunare, ma raggiungeva anche una cifra primato in fatto di iscrizioni: circa 70 macchine nelle due classi 750 cmc. e 1100; e circa 30 nel Circuito del Garda propriamente detto, che son cifre di assoluta eccezione, anche se in partenza si doveva registrare qualche defezione.

Il motivo saliente del 1° «Criterium» dell'ASAI con il quale si apriva la giornata era costituito dalla presenza

della *Oscà*, la nuova vettura sport realizzata dai fratelli Maserati nella loro modesta officina di Bologna, per una specie di prova d'appello dopo il trionfale successo al Circuito di Napoli. Infatti per quanto quel risultato avesse sufficientemente ammonito intorno alle eccezionali possibilità di questa nuova macchina sport italiana, non tutte le speranze di rivincita sembravano esser sfumate alla vigilia della corsa di Gardone. Tanto più che lo schieramento delle «1100» per il Criterium dell'ASAI era veramente imponente per numero e qualità e la *Oscà* sola contro tutti. L'incertezza comunque era grande e non meno grande l'attesa.

La partenza delle macchine suddivise in due gruppi per cilindrata (avanti le «1100» e a distanza di 2' le «750») riservava le prime emozioni per lo scatto fulmineo di tante vetture. Tuttavia a mezzo chilometro dalla partenza si può dire che la corsa aveva già gravato i valori.

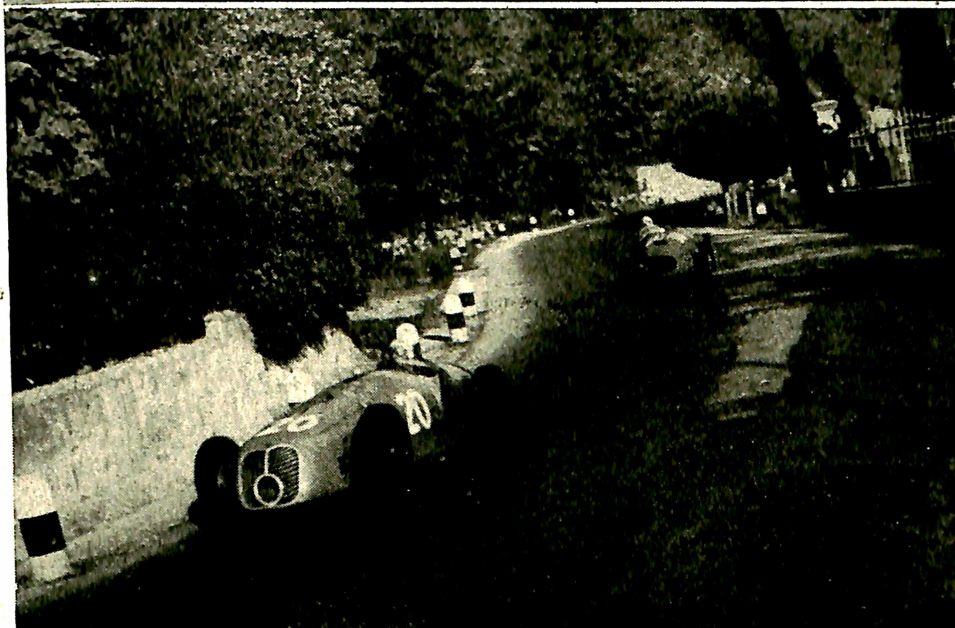
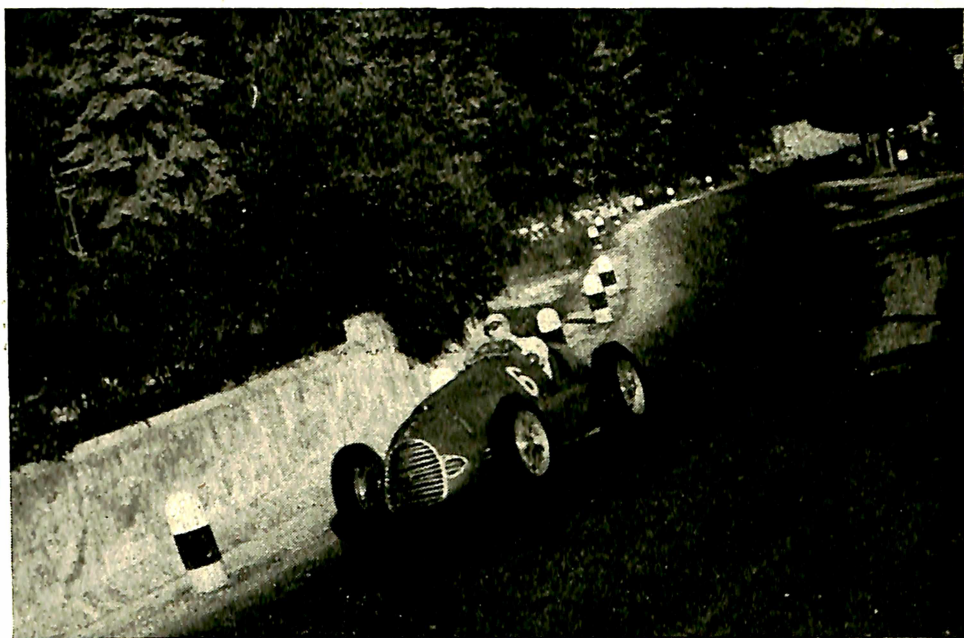
Infatti la *Oscà* che Franco Cornacchia aveva sportivamente deciso di affidare alla sapiente ed accorta guida di Dorino Serafini, era già in prima posizione e nessuno doveva raggiungerla più. Ci si provò l'impetuoso Bernabei sulla *Cisitalia* che dopo aver perduto 30" nel primo giro per altri tre riuscì a conservare la distanza, ma poi anche questo timido tentativo si spense. Perché Bernabei accusò un'avaria al motore della sua vettura e dietro Serafini fu il silenzio, cioè un distacco di oltre 3' alla fine del quarto giro, che divennero quasi cinque alla fine, malgrado il generoso prodigarsi dell'ottimo Spreafico sulla sua *Fiat-Volpini*, di Lietti, di Petrini e di qualche altro dei superstiti, dopo i due incidenti di strada lamentati da Bertone e da Tassara.

Vittoria facile e schiacciante perciò quella dell'*Oscà* e nuova dimostrazione di una superiorità complessiva quale raramente in una corsa può capitare di dover constatare.

Fra le «750» si aveva un inizio stranamente rassomigliante a quello della «1100». Un pilota infatti balzava deciso al comando per distaccarsi con evidente facilità: Bonetto al volante della *Fiat Testadoro* vincitrice della Coppa Michelin a Torino.

Ma fu questione di cinque giri solamente. Infatti Bonetto accusò un guasto di alimentazione e fu raggiunto da Raffaelli su *Fiat-Giannini* da Tinazzo su *Fiat-Stanguellini* e da Sanmarco su *Fiat-Giannini* classificatisi nell'ordine. Quarto finì Bonetto seguito da Taraschi su *Urania*, Trevisan e Valenzano su *N. D.* e da altri più lontani. A Serafini e a Bonetto spettava in ogni modo il tempo più veloce sul giro: ad oltre 109

Dall'alto al basso: il dominatore Nino Farina con la Ferrari 1500 compressore verso la vittoria - Villoresi (Maserati) si difende dagli attacchi di Sterzi (Ferrari) a cui dovrà poi lasciare via libera - Bersana (Ferrari) si appresta ad infilare Chaboud (Talbot).



km. di media quello del primo, ad oltre 103 quello del secondo.

Un'ora di intervallo correva fra la fine del « Criterium » dell'ASAI e l'inizio del Circuito del Garda propriamente detto per le vetture dalla Formula libera.

Partivano quindici piloti con macchine di queste caratteristiche: la *Ferrari* 1500 a compressore di Farina, la *Era* 1500 a compressore dell'inglese Harrison, le due *Talbot* 1500 senza compressore dei francesi Chaboud e Levegh, le due *Maserati* 2000 senza compressore di Villoresi e Romano, le *Ferrari* 2000 senza compressore di Sterzi, Righetti, Soave Besana, Igor, Bracco e Bianchetti, le *Cisitalia* di Pariani e Bonnioli.

Era evidente che la corsa aveva un protagonista obbligato: Nino Farina con la 1500 a compressore *Ferrari*, la più potente e più moderna macchina di tutto il lotto.

Una gara nella gara doveva, al contrario, esser considerata quella fra le due *Talbot*, le due *Maserati* e le sei *Ferrari*, tutte senza compressore.

La gara ebbe uno svolgimento pari alle previsioni. Farina infatti se ne andò in partenza con estrema facilità e con estrema facilità finì la gara senza un sol momento di esitazione. Fu alle sue spalle che si lottò con accanimento e con incertezza di risultati. Tre furono i protagonisti in un primo momento: Sterzi e Righetti con le *Ferrari* e Villoresi con la *Maserati*, che si alternarono nella seconda posizione senza riuscire a distanziarsi l'un l'altro. Poi Righetti cedette per maleore e rimasero Sterzi e Villoresi. Fu un bel duello per molti giri. Poi anche Villoresi dovette cedere terreno per un arresto al box per rifornirsi di olio e il giovane Sterzi prevalse. Terzo fu Villoresi, quarto Soave Besana rinvenuto forte nel finale, ma forse un poco in ritardo, quinto Chaboud, sesto Biondetti salito sulla macchina di Righetti, settimo Levegh, ottavo Igor, nono ed ultimo Harrison. E fu tutto.

Le considerazioni tecniche che discendono dall'andamento e dal risultato delle due gare non sono trascendentali, ma consentono osservazioni egualmente degne di rilievo.

Per quanto si riferisce alle macchine sport del 1° « Criterium » dell'ASAI, nelle due classi 750 e 1100 cmc., si può osservare, infatti, che si sono ripetuti i risultati della Coppa Michelin di To-

rino e del Circuito di Posillipo a Napoli. Nel senso che mentre per le « 750 » al Garda, come a Torino, non è apparsa una netta differenza fra le soluzioni realizzate dalla Testa d'Oro, da Stanguellini, da Giannini, dalla N. D. per le « 1100 » è al contrario ormai alla nuova *Osca* dei fratelli Maserati che va riconosciuta una superiorità assoluta di rendimento e di prestazioni.

Infatti mentre la corsa delle « 750 » ha avuto un dominatore apparente in Bonetto, ma più per la evidente migliore classe del pilota capace di autentiche prodezze acrobatiche che per un netto divario fra la sua macchina e quella degli altri, tanto che ritardato l'impetuoso pilota milanese per un guasto all'alimentazione la gara proseguì con vicenda relativamente incerta con cinque corridori classificati nello spazio di sessanta secondi, nella « 1100 » la superiorità della *Osca* fu tanta e tale da impedire praticamente ogni incertezza fin dal primo momento.

D'altra parte non v'è niente di strano in questo improvviso sconvolgimento dei valori. Gli è che la *Osca* è fra le « 1100 » sport la prima e, per ora, la sola macchina progettata e realizzata fin dall'origine per un impiego in corsa mentre tutte le altre sono delle semplici rielaborazioni del modello 1100 *Fiat* normale. E siccome in campo costruttivo sono sempre le realizzazioni della tecnica senza compromessi quelle che si impongono, la *Osca* non poteva non affermarsi e prevalere, tanto più che in essa si scorgono subito al primo esame la mano sapiente e la enorme esperienza di quei grandi tecnici che sono i fratelli Maserati.

Questa, comunque, la nuova situazione: ai valorosissimi Stanguellini, Volpini, Roselli e alla stessa *Cisitalia* sapienti rielaboratori della 1100 *Fiat* normale il compito di rifarsi sotto alla caccia d'una supremazia attualmente passate in altre e ben saldi mani.

Punto e da capo, insomma? Proprio così: punto e da capo perché il tempo delle rielaborazioni è per sempre finito in questa classe « 1100 » della categoria sport.

D'altra parte la stessa osservazione vale in un certo senso anche per le macchine « limite » della Formula 2, vale a dire le 2000 *Ferrari* e le 2000 *Maserati*.

Qui il sopravvento è stato preso dalla *Ferrari* il giorno in cui abbandonando la prima soluzione di comodo, vale a dire il modello sport, la Casa di Maranello passò a realizzare per la

Formula 2 la macchina tecnicamente limite. Il debutto lo si ebbe a Firenze dove si impose Sommer. Al Garda se ne è avuta semplicemente una definitiva conferma; dove non è un campione della levatura di Sommer che si impone, ma un giovane come Sterzi, valoroso per certo e pieno di ottime qualità, ma non ancora confrontabile a un Villoresi. La macchina deve innegabilmente aver contribuito non poco all'affermazione. Ora queste *Ferrari* su telaio corto, monoposto, più maneggevoli, più leggere sono senz'altro da considerare un gradino più in su delle *Maserati*, non ancora avviate alla loro migliore e più efficiente prestazione.

A Maranello si è già provveduto. Ora è in Via Ciro Menotti a Modena che occorre mettersi al lavoro. E' dura per tutti la vita in campo tecnico!

Della prevedibile vittoria della 1500 *Ferrari* a compressore affidata a Farina non v'è molto da dire perché il successo era facilmente scontabile in partenza. Si può rilevare tuttavia il buon comportamento della macchina che ha facilmente dominato le difficoltà del Circuito, duro e difficile, e la distanza, anche se Farina non ha visibilmente quasi mai tirato a fondo. Con una sola macchina in gara non era, evidentemente, una corsa al limite la tattica migliore per la *Ferrari*, cui doveva premere, piuttosto, il risultato. E' in ogni modo sempre una bella affermazione per Enzo Ferrari e per i suoi collaboratori e come tale va senz'altro sottolineata.

Sotto il punto di vista sportivo la giornata del Garda insieme a Nino Farina, apparso in possesso di tutti i suoi mezzi poderosi, e a Gigi Villoresi, che ha lottato con una generosità ammirevole, ha messo in luce alcune reclute di sicuro avvenire. A Sterzi vanno gli apprezzamenti più lusinghieri: è un giovane di sicure attitudini, che guida correttamente, che ha temperamento tenace e combattivo. Anche se avvantaggiato dal mezzo meccanico il comportamento di Sterzi nel lungo duello col Villoresi costituisce una autentica affermazione.

Altro pilota che si è imposto è Dorino Serafini, che ha guidato in maniera magistrale la *Osca*. Lo stile di Serafini è impeccabile, poderosa la sua azione, efficacissima la continuità. Non potendosi dubitare della sua audacia di grande motociclista era delle sue possibilità al volante di una vettura

a.l.a.

AVVIAMENTO - LUCE - AUTO
SOC. ACC. SEMPL.

MILANO - VIALE MONZA 16 - TEL. 286.580 - 283.705

RICAMBI ED ACCESSORI ELETTRICI
PER AUTOVEICOLI, POMPE D'INIEZIONE,
BATTERIE D'ACCUMULATORI

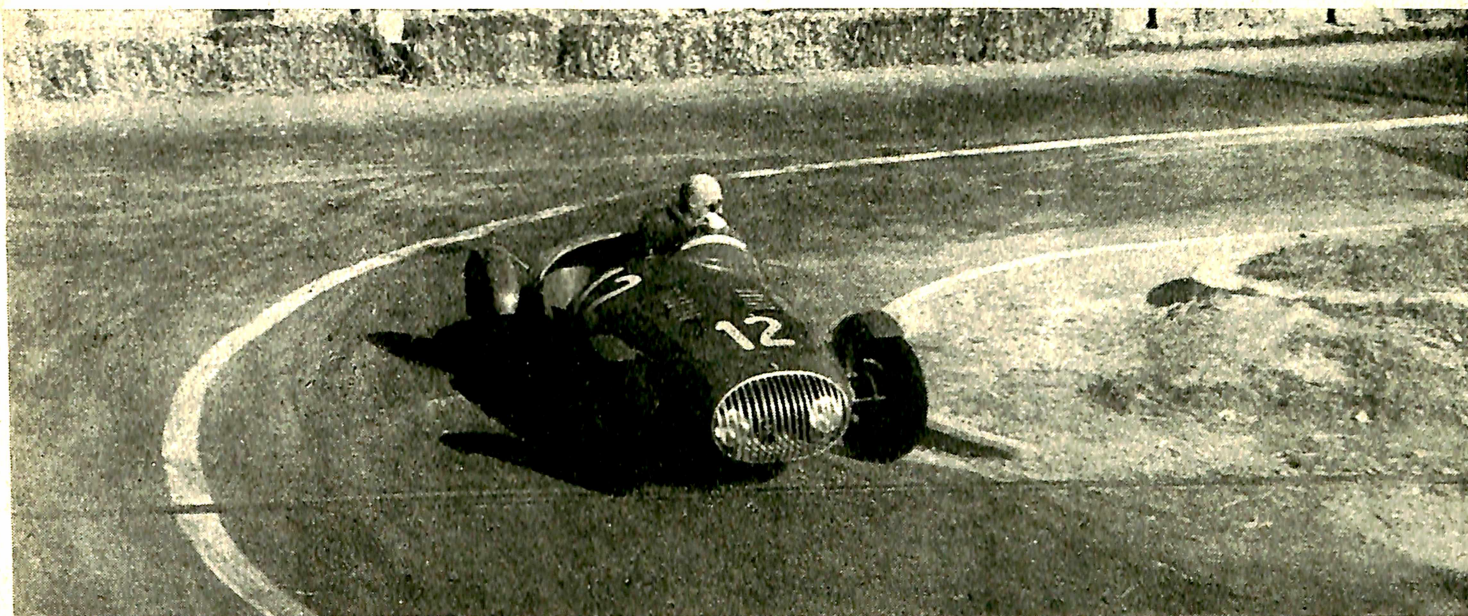
OFFICINA MODERNAMENTE ATTREZZATA
PER LE RIPARAZIONI - CARICA BATTERIE

SERVIZIO AUTORIZZATO



POMPE BENZINA

Carbulatori ZENITH



Dorino Serafini ha letteralmente travolto gli avversari della classe 1100 con la nuova O.S.C.A. conseguendo così la sua prima bella vittoria in campo automobilistico.

che interessava accertarsi. Al Garda Serafini non ha, perciò, semplicemente vinto: al Garda Serafini ha piuttosto convinto, che è meglio ancora.

Ottima la corsa di Soave Besana, altro giovane di sicuro avvenire. Di Bonetto si è detto.

Degni di ogni elogio infine, Raffaelli, vincitore fra le 750, Spreafico e Lietti Tinazzo. Sanmarco, Taraschi, Trevisan e Valenzano. I francesi Chaboud e Levegh al volante delle pesanti e ingombranti Talbot non adatte al Circuito non potevano pretendere classifica migliore: ma la loro gara resta egualmente ammirevole.

Ed è tutto, osiamo sperare.

L'organizzazione della corsa, malgrado le evidenti difficoltà derivanti dallo svolgersi essa su un circuito di oltre 16 Km. di sviluppo con transito obbligatorio attraverso l'abitato di Salò, fu pari all'esperienza di Castagneto: ben preparate le strade, efficienti i servizi, costante la disciplina.

In altre parole un autentico successo a giusto premio di una bella e appassionata iniziativa di propaganda e di sport. Quanto all'adozione della Formula libera il discorso sarebbe diverso giacché porterebbe a considerazione un po' restrittive che sul momento non è proprio il caso di fare.

C. F.

Le classifiche:

CIRCUITO DEL GARDA

1. Farina (Ferrari 1500 con compressore - Pirelli) che compie i 18 giri del circuito, pari a km. 295,200 in ore 2.30' e 49"4, alla media di km. 117,430; 2. Sterzi (Ferrari 2000 - Pirelli) in ore 2.33'24"2; 3. Villorosi (Maserati 2000 - Pirelli) in ore 2.33'38"1; 4. Besana (Ferrari 2000 - Pirelli) in ore 2.34'17"1; 5. Chaboud (Talbot 4500) in ore 2.36'50"1;

6. Biondetti (Ferrari 2000 - Pirelli) in ore 2.39'18"4; 7. Levegh (Talbot 4500) in ore 2.30'31"4 (17 giri); 8. Igor (Ferrari 2000 - Pirelli) in ore 2.32'00"3 (16 giri); 9. Harrison (Era 1500 compressore - Pirelli) in ore 2.36'15"2 (8 giri).

G. P. CRITERIUM DELL'A.S.A.I.

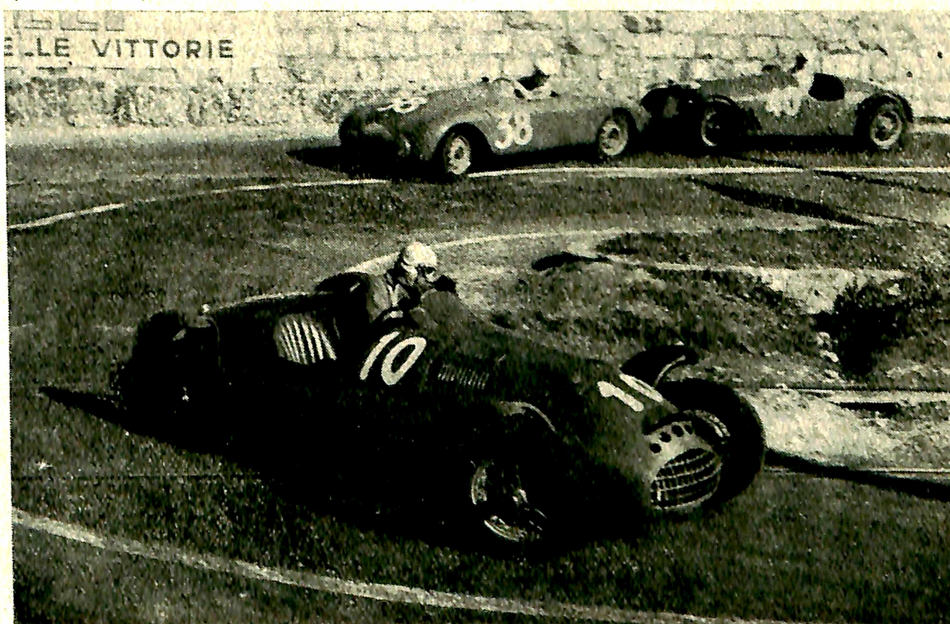
Classe 1100 Sport: 1. Serafini (Osca) che compie gli otto giri del percorso, pari a km. 131,200 in ore 1.13'18"4, alla media di km. 107,374; 2. Spreafico (Fiat) 1.18'16"1; 3. Lietti (Fiat) 1.18'34"2; 4. Petrini (Fiat) 1.19'23"4; 5. Cacciari (Cisitalia) 1.26'46"1; 6. Merati (Fiat) 1.29' e 36"3; 7. Damiani (Fiat) 1.38'50".

Giro più veloce: il settimo di Serafini in 9'00"2, alla media di km. 109,251.

Classe 750 cmc.: 1. Raffaelli (Fiat G.) in ore 1.19'14"; 2. Tinazzo (Fiat Stanguellini) 1.20'43"2; 3. Sanmarco (Fiat G.) 1.21'05"2; 4. Bonetto (Testa d'Oro) 1.21'13"2; 5. Taraschi (Urania) 1.21'43"4; 6. Trevisan (Fiat N. D.) 1.23' e 37"2; 7. Valenzano (N. D.) 1.24' e 26"1; 8. Rinaldi (Fiat) 1.26'05"; 9. Matteucci (Fiat G.) 1.36'12"3; 10. Zagato (Testa d'Oro) 1.26'55"2; 11. Curatolo (Fiat) 1.27'29"; 12. Turolla (Fiat) 1.29'23"4; 13. Ghidoni (B.M.W.) 1.29'12"; 14. Carbonini (B.M.W.) 1.30'04".

Giro più veloce: il quinto di Bonetto, in 9'29"4, alla media di km. 103,614.

Giro più veloce del Circuito del Garda: il terzo di Farina in 8'09"4, alla media di km. 120,536.



Spreafico (Fiat 1100) guida la muta dei millecentisti in caccia di Serafini.

(Fotografie Corrado Millanta)