

Il sempre suggestivo quadro della partenza sul Circuito di Francorchamps. Come si vede Fangio e Gonzalez con le Maserati « F. 2 » si sono già portati di scatto al comando distanziando subito tutti gli avversari che seguono ancora compatti.

## **Nulla di nuovo a SPA, ossia ennesima vittoria di Ascari (Ferrari) nel Gran Premio del Belgio**

Nemmeno il Gran Premio di Spa ha portato il « fatto nuovo » nella storia dell'automobilismo sportivo contemporaneo. E questo « fatto nuovo » null'altro potrebbe essere se non la sconfitta della invincibile *Ferrari*, e questo non certo per una particolare antipatia degli appassionati verso la gloriosa Casa del « Cavallino Rampante » ma unicamente per il desiderio che tutti abbiamo di vedere innalzato il livello agonistico delle massime prove dell'automobilismo mondiale.

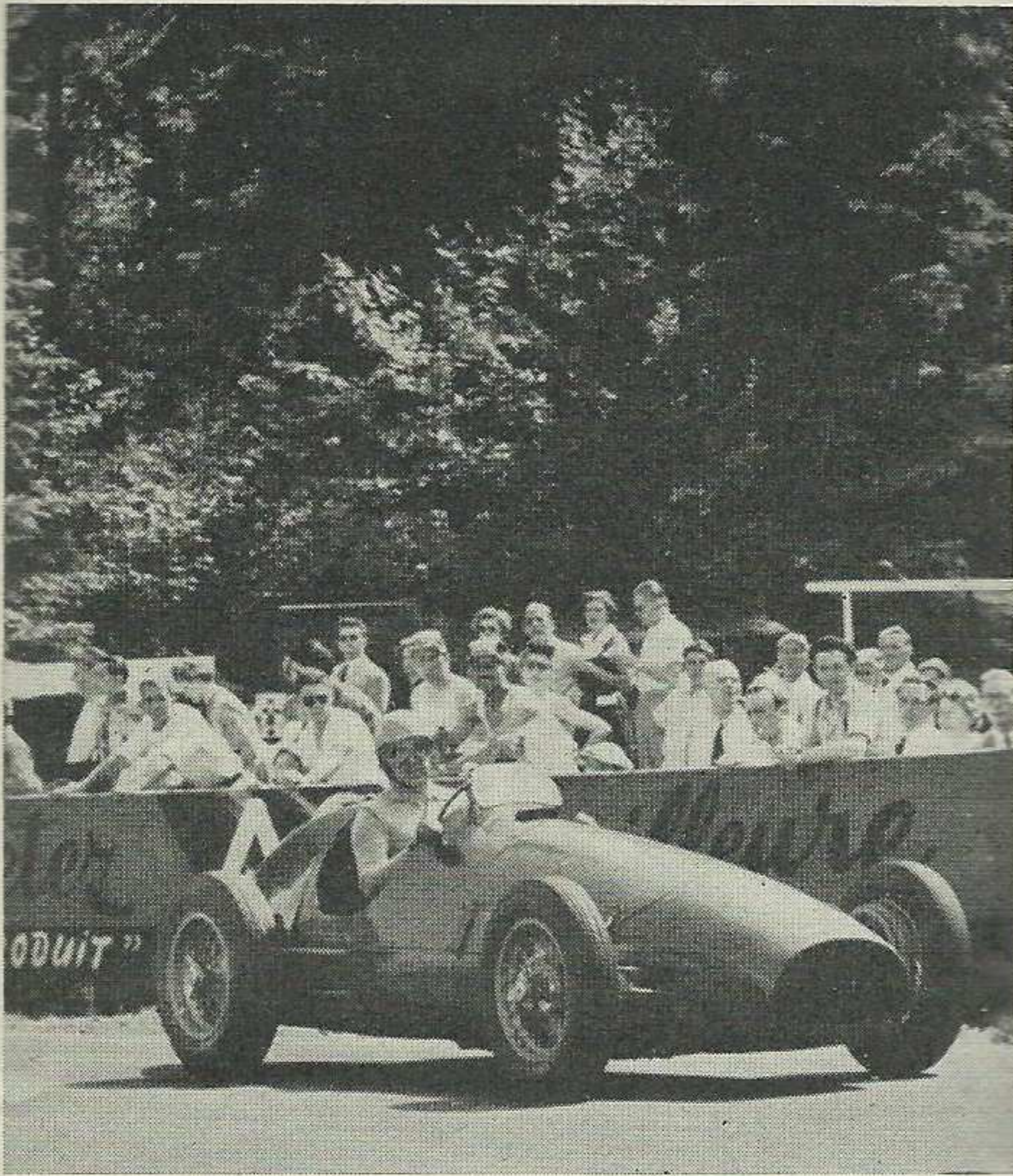
Per il momento l'unica Casa che sembra essersi almeno avvicinata alla *Ferrari*, talchè molte speranze si fondano su di essa ai fini appunto della maggiore animazione dei Gran Premi, è la *Maserati*, anch'essa italianissima e per di più addirittura concittadina della invitta *Ferrari*. Par proprio che in tutto il mondo in fatto di vetture da Gran Premio l'unico terreno davvero fertile sia quello della pingue campagna emiliana, poichè se andiamo a guardare altrove non vediamo spuntare, almeno per ora, che arbusti stentati come se nati lontani dal sole e su terreni aridi. Le varie versioni inglesi della « F 2 » infatti per il momento non sono certo in grado da dar ombra alle nostre *Ferrari* e *Maserati* ne tanto meno lo sono le altre costruzioni che vediamo allinearsi sui vari circuiti.

Per ora dunque l'attenzione del mondo sportivo è concentrata su *Ferrari* e *Maserati* e sulla esigua schiera dei loro piloti mentre a tutti gli altri non resta che far da comparse.

Ed il motivo *Ferrari-Maserati* va ormai ripetendosi su tutti i campi di gara e le grandi speranze della vigilia vengono regolarmente smentite dai consuntivi delle varie corse.

La situazione è in certo senso sempre in miglioramento, in quanto fra i due avversari si avverte sempre più un livellamento, ma la marca del tridente se ha date ormai ripetute prove di aver raggiunto l'allineamento in fatto di velocità assoluta, stenta invece a raggiungere quella tenuta, indispensabile per poter arrivare in piena efficienza sino alla fine di un Gran Premio, e questa tenuta è invece una veramente invidiabile prerogativa di *Ferrari*.

La vigilia del Gran Premio del Belgio, sul velocissimo Circuito di Spà, aveva anche autorizzato i più arditi pronostici in quanto nelle prove le *Maserati* di Fangio e di Gonzalez avevano fatto davvero scintille. Fangio aveva segnato un nuovo record sul giro nel meraviglioso tempo di 4'30" (che non venne però eguagliato da nessuno in corsa) ed Ascari fu costretto a « tirare » a fondo per potersi inserire nella prima linea di partenza tra i due Argentini della *Ma-*



Con stile perfettissimo Alberto Ascari conduce la sua invitta Ferrari verso la nuova vittoria sul Circuito di Francorchamps assicurandosi così il primato anche nel Gran Premio del Belgio.

serati e forse, se non andiamo errati, è la prima volta che nell'allineamento per il via la Ferrari vede in prima linea una sola sua macchina.

Però le prove e l'allineamento di partenza sono una cosa e la realtà della linea d'arrivo è un'altra.

Dopo questo terzetto, che si schierava sulla prima linea, venivano in seconda Farina e Villoresi con le Ferrari, poi in terza Marimon (Maserati), Hawthorn (Ferrari), Trintignant (Gordini), in quarta i due Maseratisti De Graffenried e Claes, in quinta Frère (H.W.M.), Schell (Gordini), Rosier (Ferrari), in sesta Behrè e Walcker con le Gordini, in settima Collins e Macklin (H.W.M.) e Pilette (Connaught) ed infine, in ottava ed ultima fila Legat (Veritas) e Berguer (Gordini) che completavano lo schieramento dei 20 partecipanti a questo Gran Premio del Belgio.

Condizioni meteorologiche eccellenti favoriscono questa giornata sportiva che ha visto assieparsi un pubblico numerosissimo lungo il bel tracciato che i concorrenti dovranno percorrere per 36 volte per complessivi Km. 508.320.

Al via le due Maserati filano in testa immediatamente ed è Fangio che conduce il gruppo mentre i Ferraristi non si impegnano eccessivamente per tenere le ruote degli avversari. Alla fine del primo giro Gonzalez forza al massimo l'andatura, supera Fangio e si butta come un indiatolato al comando della gara staccando anche il connazionale e collega di squadra che da parte sua ha qualche secondo di vantaggio su Ascari che, imperturbabile, tiene un ritmo di gara tranquillo e non da assolutamente a vedere d'essere impegnato. Questa impressione la suscitano anche gli altri ferraristi che seguono nell'ordine e precisamente Farina, Villoresi, Hawthorn. Vengono poi Trintignant e De Graffenried che pilota la nuova Maserati.

Benchè le due Maserati vadano sempre più avvantaggiandosi sul gruppo delle Ferrari in questo ambiente regna la più gran calma ed il pubblico comincia a fiutare qualcosa. I piloti del Cavallino Rampante non sono certo tipi d'arrendersi così supinamente dinnanzi alla superiorità degli avversari e se non se ne preoccupano devono certo sapere il fatto loro. Tra i ben iniziati circola infatti la voce che Gonzalez è partito con poco carburante a bordo e la sua ben nota irruenza viene sfruttata al massimo nel tentativo di ten-

dere un tranello ad Ascari e costringerlo a forzare oltre misura... con quel che segue. Di rincalzo è subito pronto Fangio e... se gli avversari abboccano il gioco è fatto. Il guaio è che questo amo è troppo malamente nascosto dall'esca e non sarà certo un Ascari, più furbo d'una trotella di montagna, ad abboccare e sull'esempio suo si regolano anche le altre... trote.

Dopo nove giri infatti i tempi danno Gonzalez sempre sparatissimo in testa ad oltre Km/h 183 di media seguito ad 11" da Fangio, a 38" da Ascari ed a ben 63" da Farina. Più staccati ancora Hawthorn che ha superato Villoresi e gli altri.

Lo scatenato Gonzalez, deciso evidentemente a tutto, all'11° giro fa fermare le lancette del cronometro sul tempo di 4'34" e sarà il nuovo record del circuito in corsa, mentre, come abbiamo già visto, Fangio in prova ha segnato 4'30".

La prodezza del « cabazon » è però il suo canto del cigno chè la sua Maserati s'arresta silenziosa presso la curva di Stavelot. La diagnosi è molto sibillina: rottura del pedale dell'acceleratore.

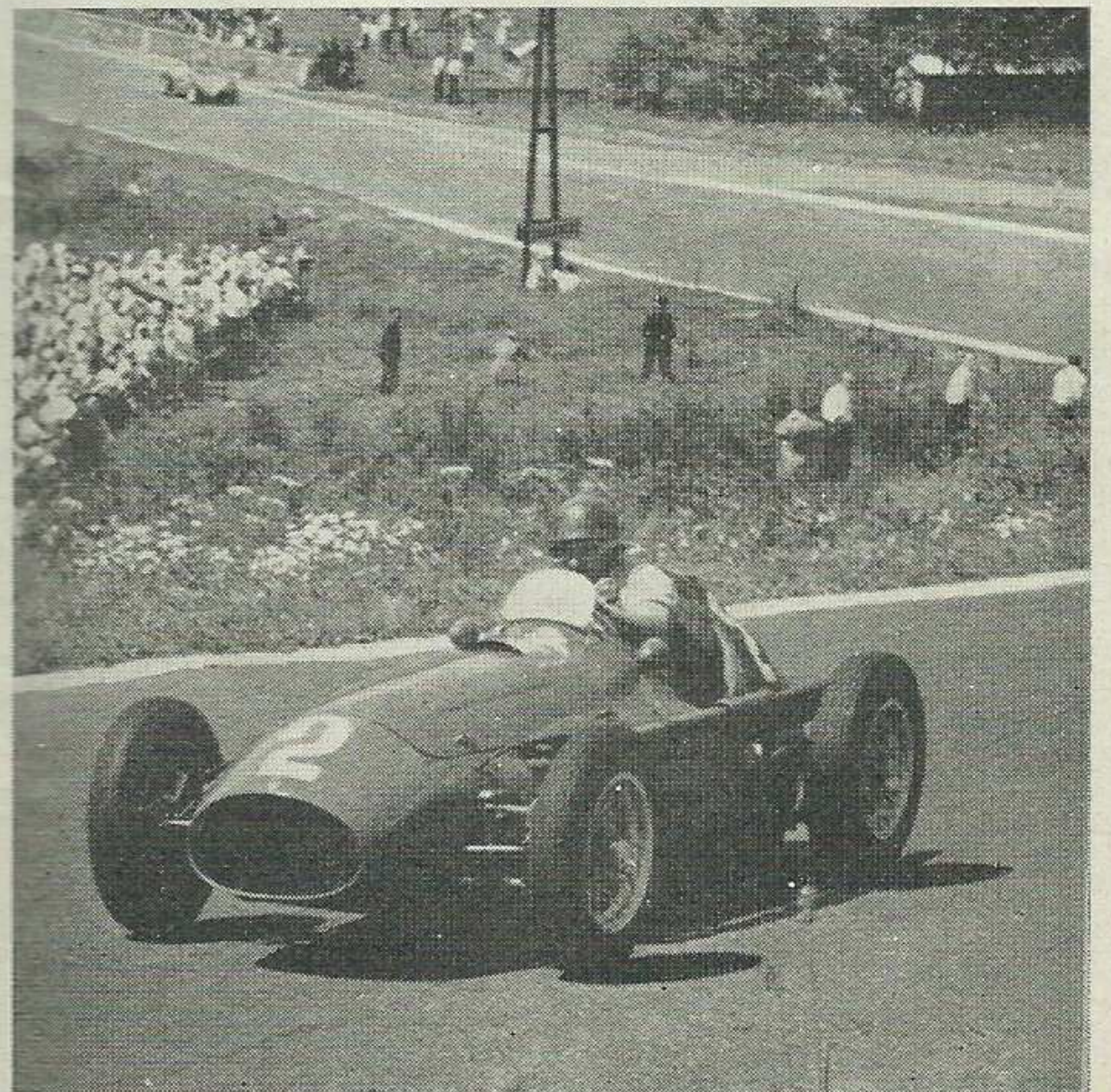
Fangio passa così automaticamente al comando della corsa ed ha in questo momento esattamente 34" su Ascari e 53 su Farina. Seguono poi Hawthorn, Marimon che ha superato Villoresi e De Graffenried, questi in notevole ritardo.

Il predominio di Fangio avrà però breve durata chè al 13° anch'egli è fuori combattimento per avarie al motore.

Gli uomini della Ferrari vengono a trovarsi così la gara bella e servita ed il campione del mondo Alberto Ascari si prepara ad incassare un altro bel po' di punti per il massimo titolo anche per questa annata.

Il direttore di corsa della Maserati provvede a fermare Claes e sulla macchina di questi viene fatto ripartire Fangio che inizia un disperato inseguimento con ben 3'50" di ritardo sul leader attuale della classifica, impresa però disperata quanto ingenua poichè non è certo cosa semplice poter rosicchiare una tal montagna di secondi ad un uomo come Ascari. Si ferma intanto per noie al motore anche Farina e la Ferrari a metà gara ha tre uomini nelle primissime posizioni mentre la Maserati dispone del solo Marimon che occupa il terzo posto e che, pur avendo rivelato doti insospettate, non è però certo in grado di infastidire i piloti di Ferrari.

La gara vivrà quindi solo dello spettacoloso inseguimento di Fangio che arriverà sino a portarsi a ridosso di Villoresi mentre « Ciccio » accelererà però l'andatura soprattutto in vista dei rifornimenti. Villoresi compie le sue operazioni in un tempo lampo e riprende senza che Fangio lo abbia su-



Froilan Gonzalez impegnato nella velocissima azione iniziale in cui ha fatto rifulgere le possibilità velocistiche della Maserati « F. 2 ».

perato, mentre Ascari può prendersela con più calma dato il suo maggior vantaggio sull'argentino, che negli ultimi giri dà fuoco a tutta la sua riserva di polveri nel tentativo di agganciare e superare almeno Villorosi ed insinuarsi così con la sua *Maserati* tra le due trionfanti *Ferrari*. Ma questo suo ultimo sforzo gli costerà caro. Infatti mentre il pubblico già festeggia l'ennesima vittoria di Alberto Ascari una autoambulanza si dirige veloce verso la difficile curva di Stavelot ove l'argentino ha capotato. Fortunatamente non si tratterà di cosa grave e mentre l'ambulanza esce dai recinti il forte pilota attraverso i finestrini saluta il pubblico che vivamente lo applaude.

Si conclude così, senza alcun fatto sostanzialmente nuovo, questo Gran Premio del Belgio la cui classifica è la seguente: 1. Alberto Ascari (*Ferrari*) in 2.48'30" alla media di Km. orari 180.796 - 2. Gigi Villorosi (*Ferrari*) in 2.51'18" - 3. Onofrio Marimon (*Maserati*) con 36 giri - 4. Emanuel de Grafenried (*Maserati*) con 35 giri - 5. Maurizio Trintignant (*Gordini*) con 34 giri - 6. Mike Hawthorn (*Ferrari*) con 34 giri - 7. Harry Schell (*Gordini*) con 34 giri - 8. Louis Rosier (*Ferrari*) con 34 giri - 9. Fred Walcker (*Gordini*) con 33 giri - 10. Paul Frere (*Connaught*) con 29 giri.

Giro più veloce l'11° di Froilan Gonzalez (*Maserati*) in 4'34" alla media di Km/h 185.518.

## Convincente vittoria di Mantovani con la Maserati al circuito di Caserta

La quarta edizione del Circuito di Caserta è stata vinta da Sergio Mantovani, con la *Maserati* 2000, alla media di Km. 131.416.

Una media notevole, su un percorso che si snoda per poco più di quattro chilometri (e che doveva essere ripetuto cinque volte) partendo dall'albergo vialone Carlo III, per immergersi, poi, sulla via Appia, e fare ritorno per la strada Ponteselle.

L'anno scorso, anno della ripresa di questa competizione casertana, dopo le lontane vittorie di Brunoni, su *Maserati*, nel 1928, e di Fritz Caffisch, su *Mercedes* nel 1930, aveva vinto il rubicondo Cabianca, con una 1100 *Osc*a, alla media di Km. 123.717.

Pur concedendo i logici rapporti fra le diverse potenze delle vetture vittoriose, quella di Mantovani e quella di Cabianca, non v'è dubbio che l'odierno successo della *Maserati*, rafforzato dal secondo posto in classifica del pugnace Musso, non solo è meritato, ma è particolarmente brillante.

In effetti, a Caserta, le « due litri » *Maserati*, affidate rispettivamente a Mantovani, Musso e Giletti, hanno dominato il campo, sfoggiando doti eccellenti in quanto a ripresa e tenuta di strada. Tanto vero, che — scomparso dalla scena l'ottimo Bordoni, il quale, pilotando una *Gordini* 2000, aveva dato vita ad un inizio assai veloce di gara — nessun dubbio è mai sorto, nei tecnici e nel pubblico, sulla possibilità di vittoria delle vetture dal tradizionale « Tridente ».

Ai ventuno partecipanti, il « via » veniva dato dal Prefetto di Caserta, Ecc. Testa, presenti almeno 20 mila spettatori.

In prima fila: Mantovani (*Maserati* 2000), Musso (*Maserati* 2000), Bordoni (*Gordini* 2000); Giletti (*Maserati* 2000).

In seconda fila: Musitelli (*Ferrari* 2000), Piotti (*Ferrari* 2000), Pinzero (*Ferrari* 2000).

In terza fila: Rossi (*Stanguellini* 1100), Rocco (*Monaci* 2000), Venezian (*Osc*a 1100), Argenziano (*Paganelli* 2000).

In quarta fila: Siracusa (*Stanguellini* 1100), Lorenzetti (*Osc*a 1100), Calvi di Bergolo (*Osc*a 1100), Placiso (*Maserati* 2000).

In quinta fila: Ferraguti (*Sanguellini* 1100), Cacciari (*Ferrari* 200), Brandi (*Ermini* 1100).

In sesta fila: D'Apuzzo (*Camen* 1100), Ferri (*Cisitalia* 1100), Minutolo (*Fiat* 1100).

Come appare dallo schieramento di partenza, le più veloci — nelle prove ufficiali — erano apparse le tre *Maserati*, insieme alla *Gordini*. Poi — con un certo distacco — le *Ferrari* 2000, e le vetture più a punto tra le 1100, con capofila il romano Rossi.

La corsa si delineava in conformità delle previsioni. Bordoni partito con molta prontezza, attuava il piano evidente di volersi districare dai due schieramenti, *Maserati* e *Ferrari*.

Compiva così il primo giro in 2'10" e 6 (media Km. 126.799), il secondo giro in 2'03" e 6 (media Km. 133.975), ed il quarto in 2'02" e 5 (media Km. 135.180). Una progressione notevole; e pur tuttavia Bordoni si vedeva tallonato — e con cronometrica regolarità — dalla *Maserati* di Mantovani.

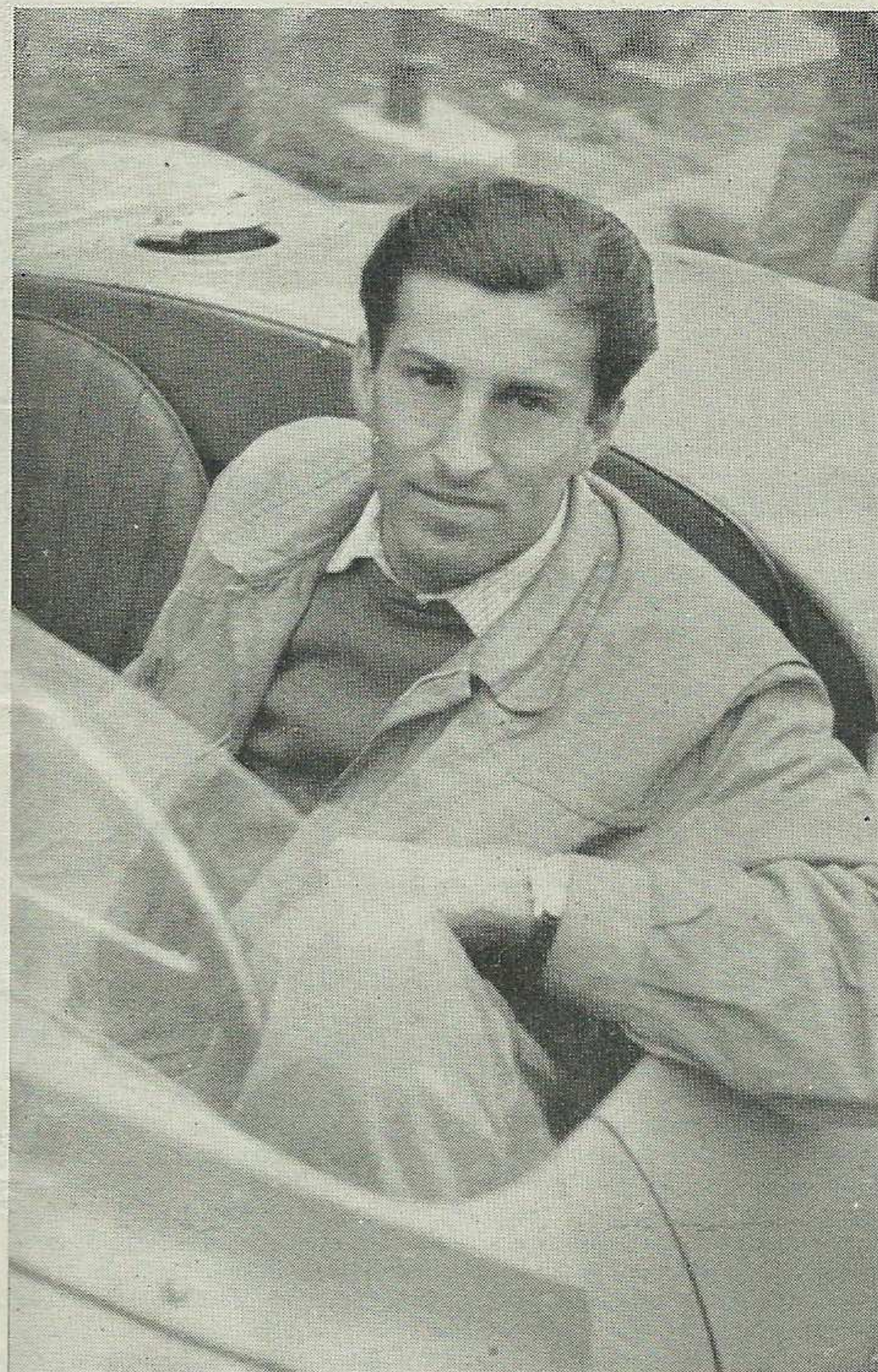
Al quinto giro, Bordoni era primo, e con tre decimi di secondi di vantaggio su Mantovani.

Poi passavano nell'ordine Musso, distaccato di 18" e 5 da Bordoni; Musitelli a 26" e 3; Giletti a poco più di 42"; ed infine gli altri.

Sembrava che Bordoni dovesse recitare il ruolo della lepre

ancora per un bel pezzo, allorché al 7° giro la *Gordini* accostava lentamente al box; e subito Bordoni ne discendeva. Ritiro, per guasto al differenziale.

La corsa praticamente si delineava vinta da Mantovani, salvo imprevisti, s'intende. Infatti il pilota della *Maserati*, forzando gradatamente la sua azione, attraverso le indovinate segnalazioni dal box, al quindicesimo giro, aveva portato il suo van-



Sergio Mantovani ha trovato sul Circuito di Caserta la via della vittoria validamente coadiuvato dalla bella e potente *Maserati* 2000 Sport.