COME NON CI FOSSE UN DOMANI

Stile di corsa e di vita anni Cinquanta

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE

Sommario

Introduzione: Come non ci fosse un domani *di Lorenzo Boscarelli* . . . . . *pag. 6*
Prefazione: Nella mente del pilota *7*

ASCARI

Monografia Aisa 65 - Tavola rotonda 28 maggio 2005 Milano *9*
Ascari. Un mito italiano *di Gianni Cancellieri* *10*
Alberto Ascari, l'uomo dal casco azzurro *di Cesare De Agostini* *10*
Cenni biografici: Gianni Cancellieri, Cesare De Agostini . . *14*
Mio padre esempio di vita *di Tonino Ascari* *15*
Cenni biografici: Antonio "Tonino" Ascari *18*
La lingua di Alberto *di Maria Teresa de Filippis* *21*
Il gatto nero di Alberto *di Umberto Masetti* *24*
Un grande pilota e un grande leader *di Romolo Tavoni* *27*
Un campione subito con la Maserati *di Giulio Borsari* *36*
Cenni biografici: Giulio Borsari *39*
L'istinto del fuoriclasse *di Pasquale Cassani* *40*
Corrida no corse sì *di Ener Vecchi* *43*
Il giorno dopo il Gran Premio d'Italia perso all'ultima curva *di Mario Fossati* *44*
Avrebbe cambiato la storia delle corse *di Enrico Benzing* . . . *47*
Quanto sono cambiati corse auto piloti *di Giorgio Valentini* . . *52*
Monza 26 maggio 1955. Voci ipotesi teorie *54*
Bibliografia essenziale *67*
Portfolio *68*

ANNI CINQUANTA

Monografia Aisa 53 - Tavola rotonda 12 gennaio 2002 Milano *83*
Pilotino *di Maria Teresa de Filippis* *85*
Cenni biografici: Maria Teresa de Filippis *87*
Quell'inguidabile Ferrari 500 *di Gino Munaron* *92*
Cenni biografici: Gino Munaron *94*
Più ufficiale che gentleman *di Danilo Castellarin* *101*
Le tre domande di Enzo Ferrari *di Romolo Tavoni* *104*
Il regalo della ruota di scorta *di Elio Zagato* *110*
Cenni biografici: Elio Zagato *112*
Monza e la vite maledetta *di Carlo Leto di Priolo* *115*
Quando il Millequattro non portò la sposa *di Arrigo Cocchetti* *120*
Il playboy degli autografi *di Gino Valenzano* *122*
Cenni biografici: Gino Valenzano *125*
Dall'auto all'attrezzo *di Giorgio Valentini* *128*
Sulle due ruote era tutta un'altra storia *di Alessandro Colombo* *130*

OSCA

Monografia Aisa 38 - Tavola rotonda 22 febbraio 1998 Genova *135*
L'Osca dei fratelli Maserati *di Alfieri Maserati* *136*
Cenni biografici: Alfieri Maserati *137*
Le monoposto *di Luigi Orsini* *153*
I miei anni di corse con la Osca *di Maria Teresa de Filippis* . . *156*
Il fascino gentile del Pilotino *di Danilo Castellarin* *160*
Osca GT Zagato *di Ercole Spada* *166*
Portfolio *168*

Biografie degli artisti *188*
Le monografie Aisa *189*

Introduzione
Come non ci fosse un domani

Lorenzo Boscarelli è presidente Aisa.

LORENZO BOSCARELLI. Un mondo, le corse anni Cinquanta, che non ha quasi nulla in comune con quello delle corse di oggi. Le automobili erano abbastanza rare, solo nel 1956 quelle in circolazione in Italia superarono il milione (oggi sono 38 milioni). Erano molto più un oggetto del desiderio o della fantasia che un'esperienza concreta e le corse e i loro protagonisti, piloti e macchine, ne erano i simboli. Ma erano anche qualcosa che il rapido progresso economico dell'Italia a partire dalla metà degli anni Cinquanta rendeva via via più accessibile e raggiungibile: si faceva strada (è il caso di dirlo) non solo la speranza, ma la concreta possibilità di acquistare un'automobile, simbolo di un'agiatezza mai prima conosciuta.

Tra i campioni di allora predominavano quelli italiani e argentini: i primi otto Campionati del Mondo Conduttori furono tutti vinti da loro. Tra di essi un rilievo particolare ebbe Alberto Ascari, la cui finezza ed efficacia nella guida era riconosciuta in primo luogo dai suoi concorrenti. Spesso ebbe a disposizione mezzi molto competitivi, ma anche quando non partiva favorito sapeva raggiungere risultati straordinari. Un esempio fu il Gran Premio d'Italia del 1954, che non vinse, dovendosi ritirare per un guasto, ma nel quale fu per diversi giri in testa, con una vettura, la Ferrari 625, inferiore alle Mercedes-Benz. C'è chi ritiene che senza la sua scomparsa "Fangio non sarebbe diventato Fangio", ma l'inspiegato incidente in cui Alberto Ascari perse la vita non ci permette di confermarlo. Di certo, fu un campione che entusiasmò gli appassionati come nessun altro italiano dopo di lui seppe fare.

La ripresa delle corse nel dopoguerra fu l'occasione per tanti artigiani di cimentarsi nella costruzione di vetture da corsa, spesso usufruendo di materiali derivati dalla serie, oppure iniziando da questi per poi sviluppare vetture interamente di propria concezione. Fu il caso di Stanguellini, Ermini, Moretti, Bandini e altri, che conobbero successi notevoli, in Italia e all'estero, in particolare negli Usa. Un ruolo a parte ebbe la Osca, innanzitutto per la storia e le capacità dei suoi ideatori, i fratelli Maserati, che avevano ampiamente dimostrato nell'anteguerra le loro doti, arrivando una loro vettura a vincere due volte la 500 Miglia di Indianapolis. Tanto che negli anni Quaranta negli Usa la vettura europea da corsa era per antonomasia la Maserati. Le Osca spesso dominarono le categorie fino a 1.500 cc per tutti gli anni Cinquanta, per la loro velocità e affidabilità, che indussero molti piloti privati a sceglierle, così come la bravura dei piloti ufficiali, tra cui vanno in particolare citati Giulio Cabianca e Lodovico Scarfiotti, fece risaltare appieno le loro eccellenti caratteristiche.

L'Italia era giovane, in quegli anni: giovane per l'età media dei suoi abitanti, giovane per i suoi sogni, il suo entusiasmo, la sua innocenza, la sua capacità di rinnovarsi e cercare una strada. Ed è questo che fa degli anni Cinquanta un periodo irripetibile, che anche chi non li ha vissuti di persona ripercorre con grande piacere, attratto dal fascino di un mondo in cui la realtà a volte si confonde con la favola. ●

Prefazione
Nella mente del pilota

Queste pagine introduttive raccolgono riflessioni su chi è il pilota da corsa. Piloti protagonisti del libro, che hanno corso nello stesso periodo storico, gli anni Cinquanta del XX secolo.

La selezione dei testi è necessariamente limitata. Difficile trovare parole e riflessioni di profondità e valore generale nella pur ampia letteratura esistente su quegli anni, composta prevalentemente di biografie, cronache, elenchi di corse.

Questo libro, come nella tradizione culturale Aisa, intende offrire documenti e narrazioni che possano aiutare a rivivere da lontano quegli anni, quei piloti, il loro pensiero in quelle corse.

Che quelli fossero grandi anni e grandi persone traspare fin dal titolo, merito di Gianni Cancellieri: fa riflettere e, proprio per questo, non trova tutti unanimi.

ENZO FERRARI. "Corridori – afferma Ferrari – si diventa per superallenamento o per discrete capacità; oppure per intuizioni specialissime, per predisposizioni particolari oppure per ragionato coraggio. Gli uni e gli altri debbono a un certo momento assumersi dei rischi, pur contenendoli nell'ambito di quelli strettamente necessari: per stabilire quali sono i rischi necessari occorre uscire di strada molte volte e mettere fuori uso molte macchine.

Traduciamo tutto in lire: ci vogliono milioni, molti milioni. In Italia può darsi che ci siano oggi dieci aspiranti qualificati al titolo di campioni mondiali. Ma per arrivarci dovrebbero avere i mezzi materiali. Chi li ha non ha tempo di correre; chi ha tempo non ha i mezzi".
(Intervista di Nino Nutrizio a Enzo Ferrari pubblicata su: Rivista Pirelli *numero III, 1954)*

ALFIERI MASERATI. Il titolo del libro può lasciare l'impressione che quei piloti fossero uomini indifferenti al loro futuro, alla vita o alla morte e che questa indifferenza fosse la principale componente della loro natura.

All'età di dieci anni ho cominciato ad ascoltare quanto dicevano i piloti quando venivano a parlare con mio padre della futura stagione di corse, delle loro speranze, della situazione nelle case automobilistiche, di poter correre con una nostra macchina, e molto altro. Più tardi, cresciuto negli anni, entrai in rapporti di amicizia con Colin Davis e Lodovico Scarfiotti.

Se la nostra intenzione è quella di onorarli, dobbiamo pensare a ciò che in realtà erano: uomini con un grande senso sportivo e della competizione per la vittoria, affascinati da uno degli antichi sogni dell'uomo: la velocità. Uomini che pensavano al loro futuro desiderando di vincere sportivamente battendo gli altri piloti e le altre automobili, dando il meglio di sé. Non avevano alcuna indifferenza o predisposizione a fracassarsi le ossa o verso la morte, non andavano a testa bassa incapaci di dare un valore al domani, al contrario, come tutti gli essere umani, sognavano un lungo fu-

turo di lotte e vittorie, pur coscienti del pericolo che questo sport comporta. Quando qualche loro collega era vittima di un incidente grave o mortale cercavano di analizzarne le cause e ne discutevano con mio padre, che era stato pilota e vincitore di Gran Premi, per arrivare a trarne un insegnamento.

È importante anche considerare che molti incidenti mortali iniziarono ad accadere con maggiore frequenza da un certo momento degli anni Cinquanta, e in numero più elevato negli anni Sessanta, e ciò accadeva per motivi precisi, del tutto indipendenti dal carattere dei piloti, ma non da tutti messi a fuoco perché praticamente senza precedenti nella storia dell'automobile e cui si rimediò purtroppo molto lentamente.

In sintesi, quello che animava quei piloti era: "Ardimento e passione".

(La biografia di Alfieri Maserati, socio Aisa, è a pag. 137)

GIANNINO MARZOTTO. Sono trascorsi appena cinquant'anni, ma l'automobilismo di cui ho fatto parte mi sembra un mondo così remoto!

Pur prescindendo da fatti personali in quanto mi definisco un "domenicale fortunato", non posso fare a meno di notare che molte cose sono tuttavia cambiate nel senso più alto. Le gare vinte da una Casa e dal suo pilota avevano allora anzitutto un significato tecnico universale, il progresso, e quindi ridondavano benefici di immagine sulla stessa Casa che aveva prodotto la vettura, con innovazioni trasferibili sulla strada a favore delle masse.

Oggi il clamore è maggiore e anche l'audience. Il mito che si accompagna al successo e ai suoi protagonisti si trasforma in milioni di impatti utili persino al settore latteo-caseario o moda-abbigliamento, non certamente meno importanti dell'automobile, ma un po' più estranei alla tecnica. Insomma, le corse attraggono più soldi che in passato, con essi comunicazione, popolarità e infine ancora soldi!

I soldi, per carità di Dio, sono utili. Ma non dovrebbero essere prevalenti su altri valori.

Allora ci si batteva per il progresso, oggi per il successo. Allora il pilota dava cuore e volto umano alla tecnica e la divulgava tra le masse.

Ora ci si batte per il podio e lo yogurt. Più costruttivo e più salubre!

(Pubblicato a pag. 214 di Giannino Marzotto: Così è o mi parve. *Fucina srl, Milano 2006)*

ENZO FERRARI. Dobbiamo tenere conto che di piloti ne esistono due principali specie: quelli che corrono per passione e quelli che corrono per ambizione. I primi finiscono in due modi: o incontrano il sacrificio supremo oppure continuano a correre finché non vengono loro tutti i capelli bianchi. Gli altri smettono al primo successo o al primo insuccesso. Questa seconda categoria è la più numerosa.

Ora, mi sembra che non sia difficile capire quale contrasto di sentimenti, di ambizioni, di volontà furiose e di complessi si scatena su di una corsa. Il pubblico non si accorge di molte cose o non può valutarle.

(Pubblicato a pag. 120 di Enzo Ferrari: Ferrari80. *Enzo Ferrari, Modena 1980)*

ASCARI

Benjamin Freudenthal: “Le jour ou Ascari plongea dans le port”. Olio su tela.

ASCARI UN MITO ITALIANO
Tavola Rotonda con Tonino Ascari, Enrico Benzing, Giulio Borsari, Pasquale Cassani, Cesare De Agostini, Maria Teresa de Filippis, Mario Fossati, Umberto Masetti, Giorgio Valentini, Ener Vecchi.
Introduzione: Lorenzo Boscarelli, Giuseppe Mercuri, Giorgio Nada.
Coordinatore: **Gianni Cancellieri**
Sede dell’Automobile Club di Milano in occasione della presentazione del libro di Cesare De Agostini con Gianni Cancellieri: *Ascari. Un mito italiano* Giorgio Nada Editore.
Milano, 28 maggio 2005
Monografia Aisa 65

Ascari. Un mito italiano

I cenni biografici di Gianni Cancellieri e Cesare De Agostini sono a pag. 14.

GIANNI CANCELLIERI. Quello degli Ascari, Antonio e Alberto, è un mito e che di un mito si tratti non v'è alcun dubbio. Un mito o un simbolo o un miraggio o, insomma, qualcosa di indefinibile che ci portiamo dentro, come tutto ciò che amiamo o tutto ciò che odiamo, e che, come è stato poeticamente scritto, plana nel cielo della nostra passione come in un volo senza fine. •

Alberto Ascari, l'uomo dal casco azzurro

CESARE DE AGOSTINI. Ci sono molti modi per ricordare un campione. Si possono ricostruire le sue corse (riviverle è impossibile) e cercare di suscitare un interesse, diciamo, tecnico-sportivo. Ma si può anche cercare di raggiungerlo attraverso qualcosa di emotivo, di personale.

Era la Mille Miglia 1954. Arrivati a Cremona, i concorrenti si trovavano a fare una gara nella gara: sulla Cremona-Mantova-Brescia dovevano tenere il passo più veloce possibile per conquistare il Gran Premio Tazio Nuvolari. Le macchine passavano da Mantova, davanti alla stazione, e a guardarle c'era un ragazzino di nemmeno 13 anni. Dapprima si trattava di uno spettacolo non banale, ma quasi usuale. Erano le macchine di tutti i giorni, i cui motori sembravano dei ronzini o quasi, poi, pian piano, l'atmosfera cambiava perché le macchine si facevano sempre più veloci, sempre più rombanti.

A un tratto, un bolide passò velocissimo, era il numero 602: Alberto Ascari. La fantasia di quel ragazzino di 13 anni era sbrigliata perché non riusciva a capire dove finiva la macchina e dove cominciava il pilota, che aveva indossato un giubbotto di pelle nera e sopra questo giubbotto di pelle nera un casco azzurro.

Non c'erano linee, non c'erano disegni, non c'erano parole, non c'era nessun segno ornamentale su quel casco. Era azzurro, come è azzurra la Terra che si può vedere da un satellite.

Quella Mille Miglia Ascari la vinse e fu il più veloce nel tratto Cremona-Mantova-Brescia. Mentre l'azzurro per quel tredicenne diventò quasi infinito, ecco che un ricordo balza vivo: il 18 marzo 1955, Ascari fu a Mantova per ritirare il premio Nuvolari.

Fu forse l'unico discorso che tenne, parlò di Tazio Nuvolari, parlò di suo padre, Antonio, il grande campione di cui quest'anno ricorre l'ottantesimo anniversario della scomparsa a Montlhéry, mentre stava conducendo il Gran Premio di Francia, parlò di se stesso: una piccola biografia.

Le parole che diceva sono state subito trascritte, stenografate, mentre gli uscivano dalla bocca.

Dopo cena, Alberto si alzò, e cominciò a parlare: «Cari amici di Mantova, io non so parlare, non ho mai parlato, e mi sarebbe forse più facile rifare una Mille Miglia,

Nella pagina di destra, ritratto di Alberto Ascari al suo arrivo a Indianapolis, inizio maggio 1952, per la 500 Miglia. Ascari è al volante della Ferrari 375 modello 1952 con la quale riuscì a qualificarsi in settima fila e fu costretto al ritiro al giro 41. Venne classificato trentunesimo.

ANNI CINQUANTA

Benjamin Freudenthal: “La Dolce Vita”. Olio su tela.

COME CORREVAMO NEGLI ANNI CINQUANTA
Tavola rotonda con Alessandro Colombo, Arrigo Cocchetti, Maria Teresa de Filippis, Carlo Leto di Priolo, Gino Munaron, Romolo Tavoni, Giorgio Valentini, Gino Valenzano, Elio Zagato
Coordinatore: **Andrea Curami**
Milano, Museo della Scienza e Tecnologia, 12 gennaio 2002
Monografia Aisa 53

Le tre domande di Enzo Ferrari

"Champagne Mike" quadro di Nicholas Watts che mostra Mike Hawthorn, Ferrari 246, in corsa verso la vittoria nel GP de l'ACF, 6 luglio 1958. Si era qualificato in pole con Luigi Musso, Ferrari 246, e Harry Schell, Brm P25, al suo fianco in prima fila. Al giro 10 della corsa, Luigi Musso uscì di strada al Virage du Calvaire in un incidente fatale. Quella fu l'ultima corsa F1 di Juan Manuel Fangio: sulla Maserati 250 F si classificò quarto.

ROMOLO TAVONI. Nonostante la grande rivalità tra viale Ciro Menotti e via Trento e Trieste, non era raro il caso che mancando qualche cosa si andava a chiederla in prestito a Guerino (Bertocchi *ndr*) oppure Guerino faceva un prestito alla Ferrari perché questo era lo spirito delle persone che ci lavoravano.

In merito agli ingaggi e ai premi di partenza, Ferrari mi ha raccontato che con le corse non ha mai perso soldi, ma questo era vero quando ormai si era affermato. Prima, aveva sempre detto che invece le corse gli costavano moltissimo.

Ferrari aveva un suo sistema per trattare gli ingaggi, una specie di segreto che ho scoperto andando alla Ferrari all'inizio del 1950 e dovendo scrivere agli organizzatori la lettera che mi dettava. In sintesi, la lettera diceva: "Gradiremmo ricevere il regolamento della vostra gara perché ne vorremmo tenere conto nel caso le nostre macchine fossero pronte e potessimo parteciparvi".

Quello era il primo contatto, poi si cominciava a trattare l'ingaggio per una vettura sola chiedendo 2 milioni a scendere.

Ricevuta l'approvazione per una vettura, diceva "due" perché: "Mi viene pronta la seconda macchina", poi, magari, ne aggiungeva una all'ultimo momento a trattativa ancora aperta. Alla fine le Ferrari potevano diventare tre.

Ma c'era una spiegazione molto semplice, che ho capito quando ho cominciato ad andare in giro per la Ferrari. Il 50% dei premi di partenza e il 50% dei premi di classifica servivano a spesare la preparazione delle vetture nel reparto Gestione Esperienza Sportiva, cioè il reparto corse che era all'origine dell'azienda.

Dei premi per la seconda macchina, il 50% doveva coprire le spese di trasferta. Per la terza macchina, la metà del premio di partenza era destinato alla preparazione di tutte le vetture per la gara successiva. Ecco perché Ferrari diceva che ci perdeva l'anima ma, in realtà, riusciva a pareggiare entrate e uscite dalle gare.

Un tipico dialogo con Ferrari sull'argomento premi di partenza potrebbe essere questo, di cui non ricordo l'occasione specifica, ma non è importante perché, più o

"Grand Prix de Comminges 1952" quadro di Benjamin Freudenthal. Ascari, Ferrari 500, partito dalla pole, si ritirò al giro 6 per un guasto allo sterzo dopo una uscita di strada. Salì sulla Ferrari di André Simon, numero 12, e vinse la corsa di tre ore, disputata il 10 giugno 1952.

OSCA

Victor Fischer: “Giulio Cabianca - Coppa d’Oro delle Dolomiti 1956”.

I FRATELLI MASERATI E LA OSCA
Tavola rotonda con Giulio Alfieri, Maria Teresa de Filippis, Alfieri Maserati, Carlo Maserati, Veniero Molari, Adolfo Orsi, Luigi Orsini, Ercole Spada, Bruno Venezian.
Coordinatore: **Franco Lombardi**
Genova, 22 febbraio 1998
Monografia Aisa 38

I miei anni di corse con la Osca

MARIA TERESA DE FILIPPIS. Ho iniziato con le corse delle 750 Sport: ho fatto il mio tirocinio con Luigi Musso, tre anni e mezzo con l'Urania prima e la Giaur dopo. Sono stati anni che mi sono serviti per imparare e superare i timori iniziali. Era il 1949, quando una donna che correva in auto suscitava una specie di ilarità.

Poi, Luigi Musso mi ha preceduta nel guidare le Maserati. Io, invece, ho preferito la Osca e adesso devo riconoscere che si è trattato di una scelta giustissima: ho corso per quasi tre anni con l'Osca e ne ho ricavato molte soddisfazioni.

Ho cominciato con l'Osca nel 1953, circuito di Avellino (12 luglio), e sono arrivata seconda nella mia Classe 1100 e quinta nell'assoluto. Alle 12 Ore di Pescara (15 agosto) con la stessa Osca, ho vinto la Classe e sono arrivata quarta assoluta insieme a Roberto Sgorbati, al quale, probabilmente, va tutto il merito. Per dare il giusto peso a quel piazzamento va detto che i vincitori erano stati Mike Hawthorn-Umberto Maglioli sulla Ferrari 375 Berlinetta Pininfarina, motore 4,5 litri*.

Sempre nel 1953, il Trullo d'Oro a Bari (23 agosto) l'ho vinto io nella Classe Sport 1100. Sono arrivata seconda assoluta nel Circuito di Sassari (6 settembre), terza di Classe alla Vermicino-Rocca di Papa (11 ottobre); alla Catania-Etna (20 settembre), prima di Classe e quinta assoluta.

Poi nel 1954, Giro di Sicilia (4 aprile), seconda di Classe con Luigi Zanelli; Circuito di Posillipo, Napoli (15 maggio), seconda a meno di 2" dietro Umberto Bini. Tutti gli altri li avevamo doppiati. Io e Bini ci alternavamo, o vinceva lui o io: quando abbiamo corso a Caserta (13 giugno) ho vinto io davanti a lui e sono arrivata quinta assoluta. Anche al Giro dell'Umbria (1 giugno) ho battuto Bini arrivando seconda di Classe. Alla Coppa del Redentore a Nuoro in Sardegna (5 settembre) sono arrivata prima assoluta.

Di quell'anno, ricordo anche il terzo posto al Circuito di Reggio Calabria (8 agosto), la vittoria nel Trullo d'Oro (22 agosto), il terzo posto di Classe nel Gran Premio di Pergusa (29 agosto), la vittoria in batteria e il sesto posto in finale alla Coppa d'Oro di Siracusa (17 ottobre).

La conclusione del 1954 fu il secondo posto nel campionato italiano Sport 1100. A Nuoro a inizio settembre, ero in testa al campionato italiano, e in testa alla corsa, ma ho sbattuto e sono stata poi un mese e mezzo senza correre: di conseguenza, sono arrivata seconda nel Campionato. Devo ammettere che ho sbattuto poche volte, anche con le 750, ma era difficile rompere una Osca, perché era una macchina resistente, buonissima.

Gli anni dell'Osca sono stati anni per me simpaticissimi perché era una macchina che si guidava facilmente. I piloti delle Osca erano un gruppo di veri amici: c'era rivalità, ma tanta amicizia. In sintesi, ci siamo divertiti.

* I due vincitori hanno percorso nelle 12 ore 1.542,614 km alla media di 128,551 km/h. De Filippis-Sgorbati hanno percorso 1.346,387 km a 112,282 km/h di media. La loro Osca MT-4 aveva il numero di gara 66. La Classe Sport 1100 elencava 12 iscritti.

Stadio, 17 agosto 1953
Quel giorno a Pescara

… Il pubblico fa un tifo da matti per Maria Teresa De Filippis; scoppia un'acclamazione quando la vede al box, pochi secondi dopo che ne è stato annunciato il ritiro. No, non si trattava di un fusello rotto, ma di una ruota ridotta a mal partito: la bruna napoletanina se l'è cambiata da sola ed è ripartita. Un subisso di applausi è la ricompensa immediata, ma la vittoria di classe, quella deve ancora arrivare.

…

Stupenda la prestazione dell'Osca di Maria Teresa De Filippis-Sgorbati, sola ad affrontare la nutrita coalizione delle Ermini, Stanguellini e Fiat. I due hanno girato con spettacolare regolarità, solo una volta arrestati dal citato incidente alla ruota anteriore sinistra, incidente che pure è valso a mettere in luce la decisione e lo spirito d'iniziativa della napoletana. Quest'ultima si è, a Pescara, definitivamente conquistati i galloni nelle 1100. …

Carlo Mariani

Istanti di grande concentrazione per Maria Teresa de Filippis durante le prove della 12 Ore di Pescara, 14-15 agosto 1953, con la Osca MT-4 1100. Il casco è decorato con le insegne egiziane, portate in alcune gare di quell'anno.

I fratelli Maserati erano persone carinissime, poco inclini ad alimentare la mia voglia di ridere e scherzare perché erano persone molto serie. Mi hanno venduto la macchina e, comunque, me l'hanno sempre preparata al meglio, perché altrimenti non avrei potuto fare quello che ho fatto.

Già quando correvo con l'Osca mi sono trovata a gareggiare assieme ai piloti di Formula 1 che partecipavano anche alle corse per le Sport. L'Osca 1100 non sfigurava mai: di questo devo dire grazie ai Maserati.

Con l'Osca non mi è quasi mai capitato di dovermi fermare mentre ero in testa, per esempio quella volta in Argentina quando c'era Fangio e c'erano tutti gli altri, anche con la Ferrari 4,5 litri.

Vorrei concludere dicendo che se una donna, 49 chili, è riuscita ad andare così con una macchina da corsa, vuol dire che quella macchina era molto ben costruita. ●

Bruno Venezian

Io non posso raccontare una storia molto lunga, però l'Osca mi ha dato una grande soddisfazione: nel 1953 sono arrivato primo di Classe, a 126 km/h all'ora nella Mille Miglia (25-26 aprile) con l'Osca MT-4 1100 e dodicesimo assoluto in 12.04'50".
Aggiungo che si trattava di un record della Classe Sport 1100, che mi ha permesso di vincere anche la classifica all'indice di prestazione.
Quella Mille Miglia, che ho corso con il mio meccanico Achille Albarelli, è stata una grande vittoria per me e, credo, anche per i fratelli Maserati.

Maria Teresa de Filippis in un pitstop alla 12 Ore di Pescara 1953. Sulla Osca guidata con Roberto Sgorbati vinse la Classe Sport 1100 e si classificò quarta assoluta alla media di 112,282 km/h. I vincitori furono Mike Hawthorn-Umberto Maglioli, Ferrari 375 Berlinetta 4,5 litri a 128,551 km/h di media. Alla corsa parteciparono altre pilotesse: Bianca Maria Piazza, Annamaria Peduzzi, Yvonne Simon.

6

Nuova edizione delle Monografie Aisa 38, 53, 65
a cura di Aldo Zana