

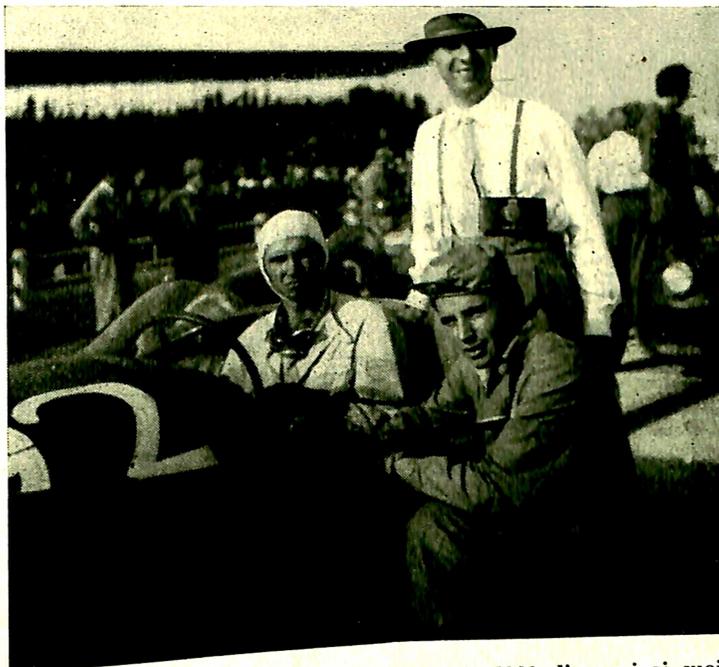
# Bordoni (Dagrada) e Sighinolfi (Stanguellini) vincono all'Aerautodromo di Modena

Una volta ancora il pubblico ha tradito l'aspettativa degli organizzatori che nel caso specifico son quelli modenesi, promotori di una seconda giornata automobilistica sul loro aerautodromo che, inaugurato il 7 maggio scorso, avrebbe dovuto, per le sue caratteristiche di spettacolarità, richiamare sempre una gran folla.

Purtroppo la amara esperienza di domenica 8 ottobre, ha dimostrato che nemmeno queste caratteristiche di spettacolarità bastano ad attrarre il pubblico, ed indubbiamente questa è una ben poco lieta constatazione.

Eppure la giornata modenese offriva dal punto di vista agonistico, sia tecnico che sportivo, motivi di interesse veramente palpitante ed in particolar modo proprio per i modenesi.

Pur non essendo di scena le *Ferrari* o le *Maserati*, le macchine ossia che costituiscono l'orgoglio ed il vanto di



Sergio Sighinolfi ha vinto a Modena tra le 1100 dinanzi ai suoi concittadini che lo hanno vivamente e meritatamente applaudito. In questa foto gli è a lato il signor Stanguellini, costruttore della vettura vittoriosa.

quella città e che nel mondo, diremo intellettuale, hanno un poco offuscato altre celebrità modenesi, i motivi di tifo non mancavano di certo ai modenesi in quanto nelle gare in programma erano impegnati altri prodotti locali, ossia le ben note « derivazioni » della Officina *Stanguellini*, altro nome che onora quell'industre città.

I modenesi dunque non hanno sentito gli sforzi che i loro concittadini compivano per offrire loro uno spettacolo di primissimo ordine, non hanno sentita la molla del campanilismo che li spingeva ad intervenire compatti per sostenere il loro campione Sighinolfi ed il costruttore concittadino Stanguellini. Perché?

E' un perché a cui non è troppo facile rispondere e se la risposta a questo interrogativo dovesse coinvolgere delle questioni sociali o sentimentali non certo noi saremo in grado di formularla, ma dovremo ricorrere a qualche esperto modenese.

Per noi la questione rientra nel quadro generale della crisi dello sport automobilistico, della crisi che travaglia tutte le organizzazioni, della crisi di cui altre volte abbiamo parlato ed anche recentemente in occasione del Gran Criterium vetturette all'Autodromo di Monza.

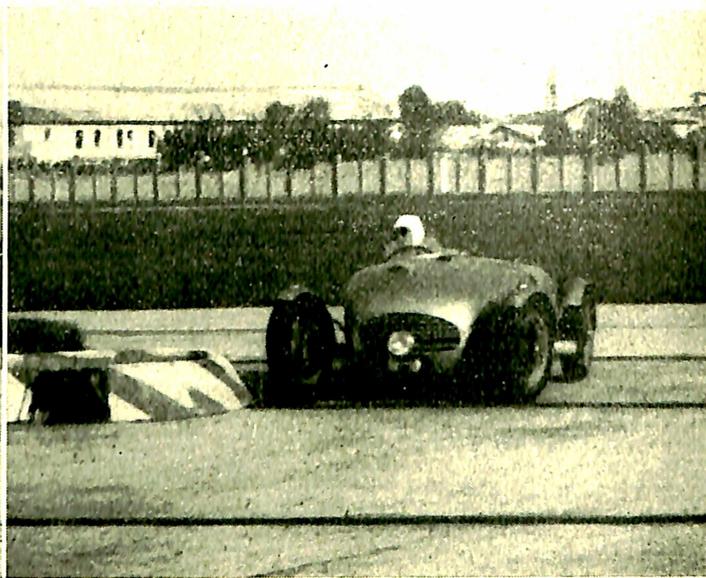
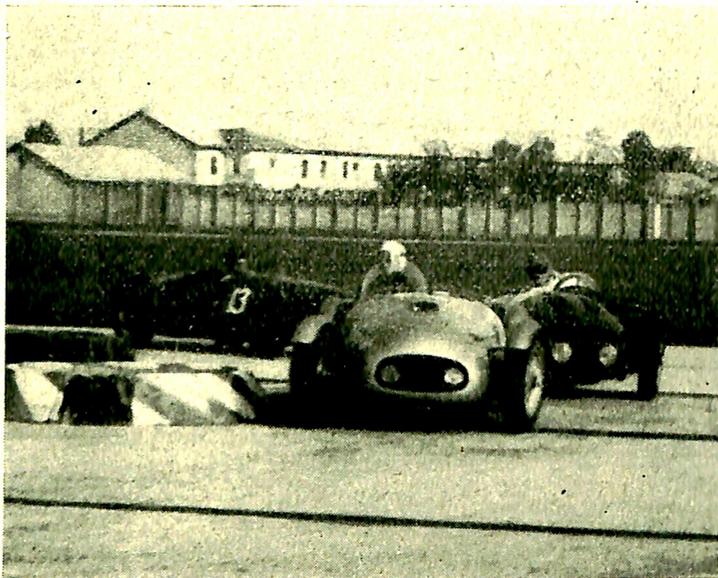
Due parole sul bel campo di gara che se presenta la particolarità notevole della assoluta visibilità di tutto il tracciato può forse alla fine creare anche una certa confusione e stancare eccessivamente lo spettatore che in quella ridda di macchine che si inseguono e si accavallano e si incrociano un bel momento rinuncia alla visione totale e si rifugia con l'occhio al solo rettilineo del traguardo così come in tutti gli altri circuiti.

A proposito poi di questo campo di gara, caratteristico per la mancanza di ostacoli visivi e materiali ai lati del tracciato sarà bene che per l'avvenire si eviti che, in virtù di questa assoluta libertà di manovra offerta dall'assenza di ostacoli, i meccanici si proiettino verso un qualsiasi punto del circuito ove si sia fermata la macchina del loro corridore, traversando più volte la strada di corsa e saltando balle di paglia come si trattasse di una cento metri ad ostacoli.

Prima di parlare della gara vera e propria è doveroso indirizzare un plauso agli organizzatori che oltre ad aver ottenuta la partecipazione completa di tutti gli specialisti delle due classi hanno saputo svolgere il programma preventivato in perfetto orario talché in nemmeno quattro ore hanno potuto disputarsi due batterie ed una finale per la 750 ed una unica gara per la 1100 per un totale di oltre 300 chilometri di corsa e c'è avanzato tempo anche per una sfilata propagandistica di automezzi carrozzati a Modena. Il merito di tanta tempestività va attribuito a Nando Righetti, impeccabile e dinamico direttore di corsa che nella organizzazione preventiva ha trovato valido ausilio negli appassionati componenti dell'Automobile Club

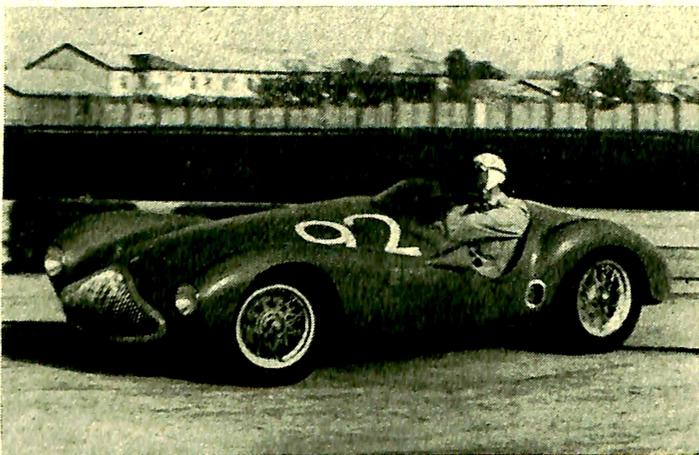


Franco Bordoni ha conquistato sulla pista dell'Aerautodromo di Modena una brillantissima vittoria fra le 750 pilotando la vettura nettamente trasformata da Dagrada.

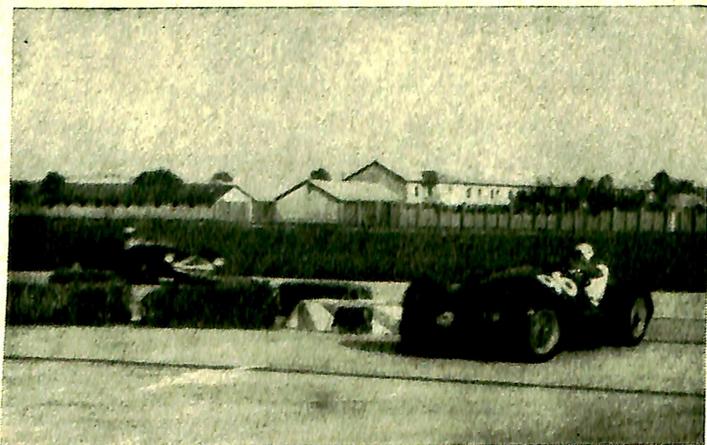


FASI DELLA GARA DELLE 1100: Scotti tallonato da Cabianca e Bettinazzi prima dell'incidente che doveva escluderlo dalla gara. - A destra, il sorprendente astigiano Petrini con la sua originale vettura con carrozzeria portante e sospensioni in gomma.

di Modena. Un dettaglio da non trascurare nella organizzazione è quello dell'abolizione dello starter d'onore ed anche della tradizionale bandiera a scacchi sostituita da un semaforo di tipo stradale a tre luci sito a lato della linea di partenza e comandato elettricamente dal Direttore di



Ottimo lo stile di Sergio Sighinolfi alla curva di ritorno sul pistone di lancio mentre con la Stanguellini si avvia verso la vittoria nella classe 1100.



Nei primi giri della gara delle 1100 Bonetto (Osca) è seguito da Sighinolfi (Stanguellini).

corsa. E' una sostituzione che da tempo auspicavamo e ci auguriamo che l'esempio modenese faccia proseliti. Le ben quattro partenze date nella giornata furono tutte regolari e simultanee, ad iniziare da quella della prima batteria delle 750 che aprì la giornata, e che fu dominata da Sighinolfi che, teneva a battesimo la nuova vettura bialbero di Stanguellini munita di una carrozzeria perfettamente profilata. Tra i ben 18 concorrenti di questo gruppo fu il teramano Berardo Taraschi con la sua *Giaur* l'unico a seguire dappresso il modenese senza peraltro minacciarlo seriamente in quanto disponeva di rapporti inadatti al percorso.

Un momento particolarmente emotivo lo si ebbe quando verso il terzo giro alla fine del rettilineo del traguardo si vide sparire la vettura di Andreini ed altre che erano in gruppo entro una spessa nube di fumo e si temette il peggio.

Invece, così come accadde a Bira a Monza, si trattò di una potente sbiellata con gigantesca fumata, e fortunatamente fu proprio molto fumo e niente arrostito.

Anche nella seconda batteria si ebbe l'emozione dell'incidento della *Alf* di Fio di Fiori risoltosi senza danni per il pronto intervento dei Vigili del Fuoco. La lotta fu più movimentata nella seconda batteria soprattutto per merito del tripolino Casella che era al volante della *Fiat-Patriaca* di Sesto Leonardi. Questo decisamente pilotato giostrò con Valenzano e Bordoni, li superò anche ed il terzetto arrivò alla fine nel classico fazzoletto distanziando nettamente gli altri avversari numerosissimi anche in questa batteria.

Con queste premesse la finale si presentava interessantissima e ne parleremo subito antepoendola alla gara delle 1100 che invece la precedette.

Dai tempi delle batterie si era visto che la Stanguellini di Sighinolfi era la più veloce del lotto ma non si trattava di una superiorità schiacciante e quasi sullo stesso piano si dovevano porre la *N.D.* di Valenzano, vincitore anch'essa di una batteria, la *Dagrada* di Bordoni così come la *Giaur* di Taraschi anche se handicappate nei rapporti e la *Patriarca* che Casella aveva dimostrato di saper sfruttare. Dei cinque però Sighinolfi aveva al suo arco più frecce degli altri poiché oltre a disporre di un brillantissimo motorino bialbero aveva anche una carrozzeria che gli consentiva una maggiore penetrazione. Valenzano lamentava una certa difficoltà a frizionare in partenza e Bordoni si era accorto d'avere rapporti troppo alti talché doveva avvalersi della prima lā dove gli avversari usavano la seconda.

Al via Bordoni riesce a prendere il comando anche con una certa autorità e dietro a lui sono Sighinolfi, Taraschi e Casella mentre Valenzano è in ritardo e sarà ancor maggiormente rallentato nel corso del primo giro dal bloccag-

gio di un freno che lo costringe a tirare dritto ad una curva fermandosi ad un palmo dal muro di cinta.

Dopo qualche giro Sighinolfi agguanta Bordoni e passa in testa fra il giubilo dei suoi concittadini, e da questo momento, per chi la sa seguire e comprendere, la gara diviene inscaltamente avvincente.

Fra i due avversari vi è una certa parità e questo può lasciare in sospeso la vittoria sino alla fine dei 20 giri di gara. Infatti se Sighinolfi è il più veloce in linea assoluta è però lento alle curve in quanto, volendo risparmiare il differenziale stacca con molto anticipo rispetto a Bordoni ed anche nella ripresa la *Dagrada* sopravanza regolarmente la *Stanguellini*. Ad ogni curva gli avversari si affiancano e lo spettacolo di questa loro schermaglia tiene avvinti.

Poi arriva il diavoleto maligno ed ecco immobilizzata la bialbero di Stanguellini per il ripetersi di un guasto al differenziale che già nella prove aveva dato qualche disturbo.

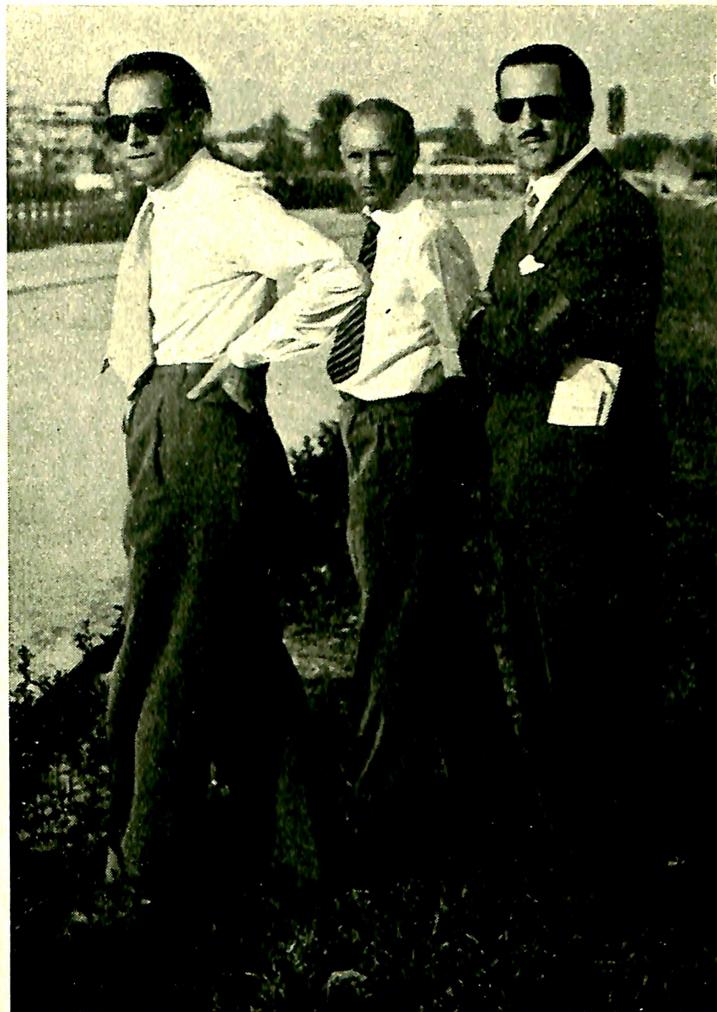
Siamo a poco più di metà corsa e Bordoni prende fiato una volta che il campo è stato liberato del più pericoloso rivale, ma di questo rallentamento ne approfitta Taraschi che in qualche giro gli si porta nella scia.

Gli ultimi giri sono appassionanti e sono un vero tormento per l'ottimo preparatore Dagrada che, ancora tutto ammaccato per l'incidente della Pontedecimo-Giovi, è al box. Bordoni riprende e riattacca a giocare di prima ma con tutto questo Taraschi gli rosicchia sempre qualche secondo. Entrambi i piloti sono impegnatissimi e sfoggiano tutte le loro arti che un errore, in queste condizioni, sarebbe irreparabile. La bandiera a scacchi agitata da Righetti pone fine a questa lotta davvero spasmodica e mentre il pubblico sportivissimo applaude il vincitore Franco Bordoni, gli intimi si stringono intorno ad Angelo Dagrada che ha visto finalmente ricompensati i suoi sforzi ed i suoi sacrifici. Se infatti da una parte il pilota milanese merita ogni elogio per l'impegno posto prima nel tenere sotto pressione Sighinolfi e poi a difendersi dal ritorno di Taraschi, dall'altra un plauso va tributato al preparatore della macchina che dopo una stagione particolarmente nera è stato premiato sul finire dai due bei risultati della Raticcsa e di Modena.

Se non ha avuto fortuna nelle 750, Sergio Sighinolfi e con lui la *Stanguellini*, aveva già però conosciuta la gioia della vittoria nella gara delle 1100 che, come più sopra precisato, era stata disputata tra le batterie e la finale delle 750.

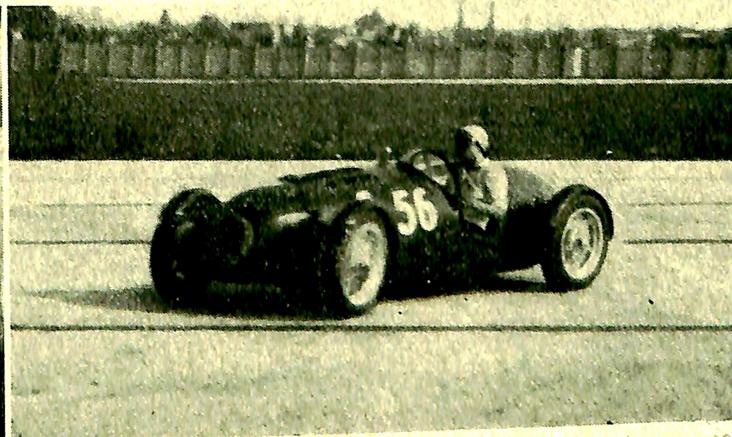
Anche qui, spiegamento di forze al gran completo e risultati non certo scontati in partenza anche se si fa molto credito a Bonetto ed alla sua OSCA entrambi titolati.

Ma sarà la gara delle sorprese che subito al via se ne va baldanzoso in testa l'astigiano Petrini che pilota la sua P.M., una macchina di cui abbiamo parlato in occasione della Pontedecimo-Giovi e che tecnicamente è assai interessante. Infatti il normale motore Fiat 1100 S, sia pu-



A lato della pista il nitido obiettivo dell'appassionato Dott. Ferruccio Testi ha radunato i tre maggiori esponenti dell'automobilismo modenese. Nando Righetti, impeccabile direttore di gara, più indietro l'avv. Camillo Donati, presidente della Società dell'Acrautodromo e, in giacchetta, il Conte Pignatti, presidente dell'Automobile Club di Modena.

re un po' spinto, è montato su una carrozzeria portante dotata di sospensioni in gomma lavorante a torsione. Il complesso supera di poco i 400 Kg. e ne viene di conseguenza un rapporto potenza-peso assai favorevole ai fini



PROTAGONISTI DELLA GARA DELLE 750: A sinistra, il vincitore Franco Bordoni mentre si avvia verso la vittoria al volante della «Dagrada». - A destra, una leggera sbandata dell'ardimentosa Maria Teresa De Filippis che anche a Modena ha tenuto ben alto il prestigio del sesso debole.



Quattro «anziani» ed un costruttore sulla pista di Modena in attesa della partenza delle 1100: da sinistra, Piero Taruffi, Luigi Fagioli, Felice Bonetto, il Cav. Bindo Maserati della «Osca» e Franco Cortese.

del maggiore incremento della velocità mentre alla stabilità ed alla aderenza, superiori entrambe, provvede l'indovinato sistema di sospensione. Peccato che un guasto allo sterzo abbia costretto ad una sosta l'astigiano mentre era secondo ritardandolo notevolmente poiché forse qualche cosa di imprevisto si sarebbe anche potuto verificare sul finale.

All'inseguimento di Petrini si slanciano Bonetto e Sighinolfi e dopo qualche giro lo superano entrambi mentre gli altri, ed in campo sono complessivamente in 20, sono lontani, compreso il nervosissimo Nissotti che in partenza aveva allargato sulla sinistra entrando nel prato e schivando per miracolo Direttore di gara e trappiede del semaforo.

Subito al primo giro uno dei più quotati concorrenti è fermo: si tratta di Taruffi che da un guasto meccanico ha avuta immobilizzata la *Ermini* e dopo qualche giro la gara è privata anche del fiorentino Scotti urtato da Nissotti e da Bettinazzi, che riporta solo una ammaccatura alla griglia anteriore, mentre Scotti ha danneggiato gravemente l'avantreno e deve abbandonare. Anche il trevigiano Comirato viene messo fuori gara dalla rottura della catena di trasmissione.

In testa intanto dopo una breve comparsa di Sighinolfi si è piazzate con autorità Bonetto che non appare impegnato anche perché dopo qualche giro abbiamo l'impressione che la *Stanguellini* del modenese accusi qualche anomalia poiché vediamo che il pilota non insiste, forse in vista dei lunghi 40 giri da percorrere. Una leggera sballata ad una curva accentua maggiormente il distacco fra i due cui segue sempre Petrini che tiene a bada Fagioli e tutti gli altri tra cui Cortese: la sua *Stanguellini* è lenta nelle riprese a causa di un fenomeno di autoaccensione per cui l'elegante pilota livornese è decisamente tagliato fuori dalla lotta.

Verso il 10. giro colpo di scena. Bonetto arriva in folle al box e va a fermarsi direttamente al parco macchine. La rottura di un giunto della trasmissione ha immobilizzata la sua *OSCA* e così per una fornitura di terzi i Fratelli Maserati si vedono privati di una affermazione di cui già si potevano ritenere in possesso.

Bonetto riprenderà poi al 16. giro con la *OSCA* di Cacciari ma con oltre un giro di ritardo e non può naturalmente più aspirare nemmeno ad un piazzamento.

I modenesi giustamente tripudiano ed applaudono al passaggio il loro pilota che inanella giri su giri senza più essere disturbato alle spalle. Fagioli che è divenuto secondo dopo la sosta di Petrini accelera l'andatura ma si era troppo attardato all'inizio e poi è rallentato da una sosta al box per la rottura di una tubazione dei freni;

Nissotti, ancora un po' nuovo alla guida della bella *OSCA*, si è andato rinfrancando e con un bel finale si fa sotto ma quando Righetti segnala la fine corsa è a circa 6" dal vincitore Sighinolfi che applauditissimo viene infiorato ed avviato al giro d'onore dopo aver ricevute le congratulazioni del Sindaco di Modena mentre anche il costruttore Stanguellini è fatto segno a particolari manifestazioni per la bella vittoria conseguita con la sua vettura che è frutto della operosità industriale della Città di Modena.

A chiusura di queste note ricorderemo alcuni ospiti di riguardo ricevuti dal Circolo della Biella nella tribunetta privata: Gigi Villoresi in ottime condizioni, Dorino Serafini, il Comm. Renzo Orlandi della Carrozzeria omonima, il Comm. Pallazzi Presidente della Scuderia Patavium, mentre in pista ai loro posti i Fratelli Bindo ed Ernesto Maserati ed il Sig. Stanguellini.

FRANCO DEGLI UBERTI

(Fotografie Dr. Testi e Degli Uberti).

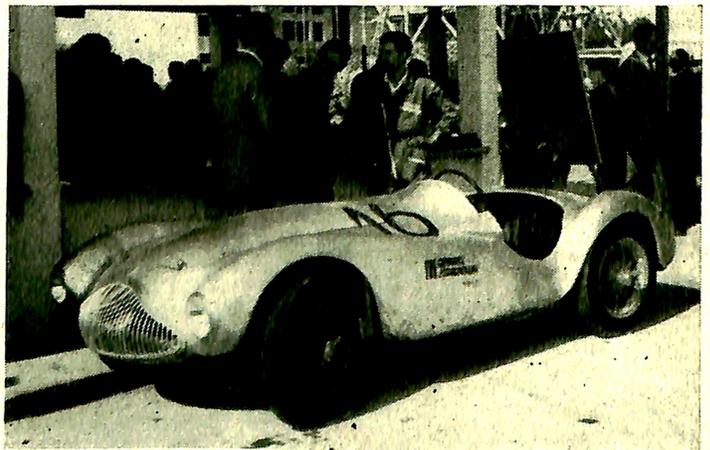
Le classifiche:

CLASSE 750 - *I batteria*: 1. Sighinolfi (*Fiat Stanguellini*), che compie i 10 giri del percorso pari a km. 38 in 22'43"4 alla media di Km. 100,566; 2. Taraschi (*Giaur*) 22'41"; 3. Musso (*Fiat Giannini*) 23'21"4; 4. Bini; 5. Veneziani; 6. Zannini; 7. Scala; 8. D'Angelo; 9. Ercolani; 10. Caffi. - Giro più veloce: l'8. di Taraschi in 2.13"4, alla media di Km. 102,548.

*II batteria*: 1. Valenzano (*N.D.*) 22'45"8, alla media di Km. 100,190; 2. Bordini (*Dagrada*) 22'48"2; 3. Casella (*Fiat Patriarca*) 22'51"6; 4. Tinazzo 23'34"8; 5. Pasqualin 23'38"8; 6. Stanga; 7. De Filippis Maria Teresa; 8. Zuccato; 9. Ricci; 10. Pulidori. - Giro più veloce: il 6. di Valenzano in 2'13"2, alla media di Km. 102,702.

*Classifica finale*: 1. Bordini Franco (*Fiat Dagrada*), 20 giri, Km. 76. in 44'39"8, alla media di Km. 102,097; 2. Taraschi (*Giaur*) 44'41"; 3. Casella (*Fiat Patriarca*) 45'13"8; 4. Valenzano (*Nardi Danese*) 45'27"; 5. Tinazzo (*Fiat Giannini*) 46'20"; 6. Veneziani (*Fiat Stanguellini*) 46'20"4; 7. Ercolani (*Giaur*) 46'21"8; 8. Zannini (*Fiat Giannini*) 46'22"2, 9. Pasqualin (*Fiat Giannini*) 47'5"4; 10. Stanga (id.) 45'03"; fermato al 19. giro; 11. D'Angelo; 12. De Filippis; 13. Pulidori; 14. Caffi. - Giro più veloce: il 14. di Taraschi in 2'11"2, alla media di Km. 104,268.

CLASSE 1100 - *Classifica finale*: 1. Sighinolfi (*Fiat Stanguellini*), 40 giri, pari a km. 152, ore 1,27'01"8, alla media di km. 104,791; 2. Nissotti (*Osca*) 1,27'06"6; 3. Cabianna (*Osca*) 1,28'30"2 4. Bettinazzi Angelo (*Fiat Stanguellini*) 1,28'31"8; 5. Cortese (*Fiat Stanguellini*) 1,28'55"8; 6. Cacciari-Bonetto (*Osca*) 1,27'32"6 (giri 39); 7. Terigi (*Fiat Ermini*) 1,27'26"2 (giri 39); 8. Petrini (*P.M.*) 2,27'44"4 (38 giri); 9. Lorenzetti (*Fiat Stanguellini*) 1,28'38"2 (38 giri); 10. Fagioli (*Osca*) 1,27'34"8 (37 giri); 11. Severi (*Fiat Sighinolfi*) 1,27'33"6; (36 giri). Giro più veloce: il 4. di Sighinolfi in 2'06", alla media di chilometri 108,571.



Stanguellini ha fatto debuttare a Modena la 750 bialbero e la prova è stata convincente. Rafforzata la trasmissione, questa vettura si presenta come una temibilissima avversaria per le gare della stagione 1951.