

A sinistra: Un aspetto quasi cruento del duello Nissotti-Sighinolfi! I due avversari sono venuti a contatto. - A destra: Il vincitore Nissotti in piena azione.

A Modena, Bordoni (Dagrada 750) ripete il successo dello scorso anno mentre Nissotti (OSCA 1100) assapora finalmente la vittoria

E' noto che Torino è la riconosciuta capitale dell'industria automobilistica italiana. Altrettanto indiscutibilmente Modena può essere qualificata la capitale dell'automobilismo sportivo italiano e forse anche mondiale. Infatti, nella piccola indusre città sono concentrate le fabbriche grandi e piccole, che costruiscono le più note macchine che dominano su tutti i circuiti e le piste del mondo. E' ovvio che a Modena alligni anche una passione integrale e profonda per le corse automobilistiche e per la tecnica più evoluta e moderna.

Solo a Modena potrebbe esistere un fiorente Sodalizio senza Statuto e senza regole che si chiama « Club della biella », alla cui presidenza è attualmente Carlo Baschieri, il non dimenticato campione delle piccole cilindrate di un tempo, e che può vantare fra i suoi soci i più esperti tecnici del ramo.

Modena non poteva fare a meno di un Autodromo e questo è riuscito un vero modello del genere, ed il « Club della biella » si è costruito a sue spese una piccola tribuna situata in una strategica posizione dove i membri comodamente assisi possono gustare da vicino le prodezze dei guidatori, osservare minutamente il comportamento delle macchine, insomma giudicare con profonda cognizione di causa quello che succede in pista!

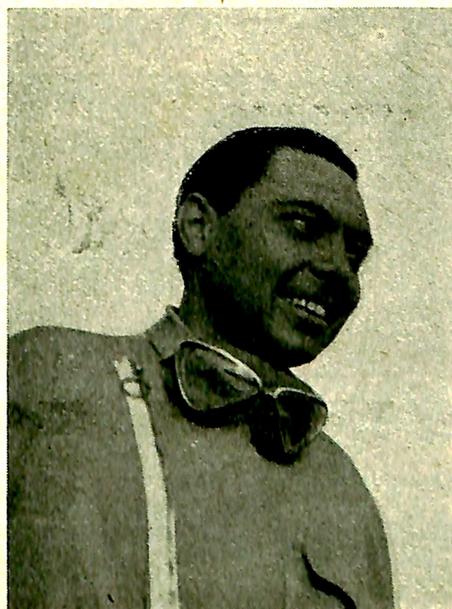
Modena ha avuto il 6 maggio il suo circuito titolato per il Campionato Italiano 1951 e le gare hanno avuto pieno successo.

Vogliamo anzitutto parlare dell'organizzazione: questa è stata, come si addice ad una cosa automobilistica fatta a Modena, perfetta ed efficiente. Non poteva essere diverso: l'Automobile Club che è presieduto dal Conte Pignatti Morano, ha per vice presidente l'avv. Donati e per direttore l'ing. Rimini. L'Aerautoraduno è a sua

volta presieduto dallo stesso avv. Donati, con Umberto Pignatti Morano come vicepresidente assieme alla M. O. Setti. Da una simile collaborazione non può nascere che una buona organizzazione. A questo aggiungete Nando Righetti come capace e diplomatico direttore di corsa e Massimo Alesi come delegato della CSAI ed eccovi presentati i cuochi responsabili di un ottimo pranzo sportivo,

La corsa delle 750

Con segnali luminosi fatti da un semaforo, è stata data la partenza ai 16 concorrenti di questa classe. Sono passati al comando Sighinolfi (*Stanguellini* bialbero) seguito a ruota da Bordoni (*Fiat Dagrada*) e da Pasqualin



Francesco Nissotti sorride soddisfatto.

(*Pasqualini*), Sandro Fiorio (*Fal*, ossia la vetturessa munita del motore Ardea ridotto), Veneziani (*Stanguellini*), Tinazzo (*Fiat Giannini*), Bini, Leonardini, Zannini, Raffaelli, Rovelli, Musso, Dal Monte, Scala, Taraschi e Marcorelli.

Già al 20. giro Bordoni passava all'attacco e superava Sighinolfi e da quel momento la lotta fra i due primi diventava ardente ed i distacchi dalla coppia di testa aumentavano mentre nelle posizioni retrostanti si faceva luce Leonardini e impressionavano bene Veneziani, Fiorio e Pasqualin.

I due primi lottavano accanitamente e la media cresceva di giro in giro. Al 10. giro, le posizioni erano le seguenti: 1. Sighinolfi 22'45" 2/5, Km/h. 100,190; 2. Bordoni, a ruota; 3. Fiorio; 4. Pasqualin; 5. Taraschi (*Giaur*) che stava inseguendo dopo una cattiva partenza; 6. Veneziani.

Ma Bordoni ripassava decisamente in testa e migliorava il primato sul giro, mentre le posizioni retrostanti si assestavano.

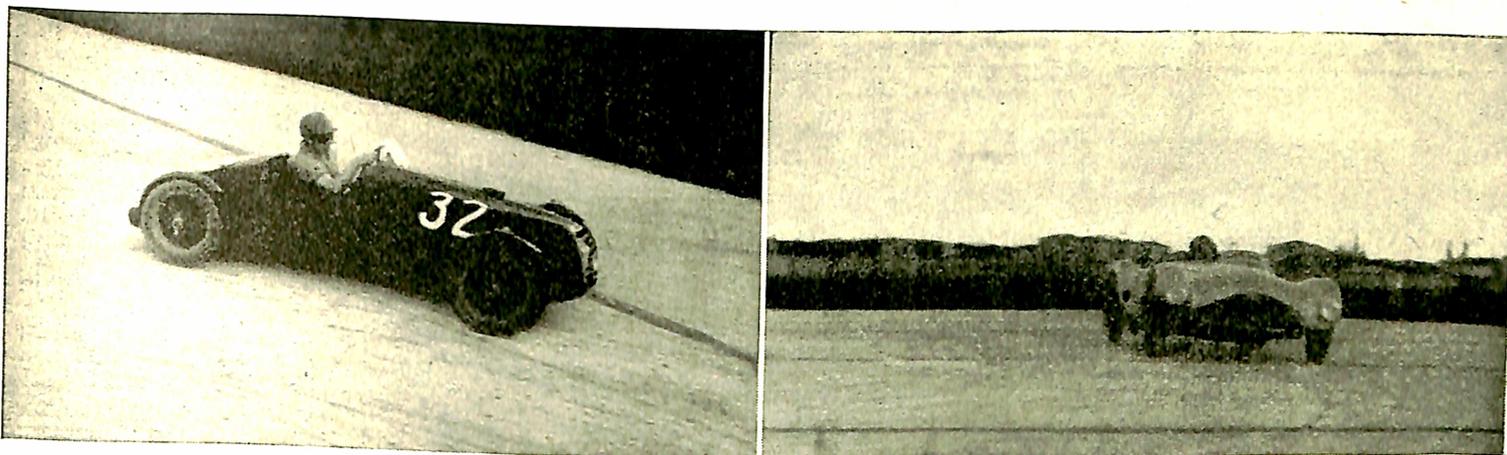
Intanto era sparito Leonardini per rottura della frizione. Al 20. giro, Sighinolfi, irrimediabilmente staccato da Bordoni, si arrestava al box e cedeva il volante a Casella il quale manteneva bravamente la posizione.

Al 20. giro, la classifica era la seguente: 1. Bordoni, 45'1" Km/h. 101,295; 2. Casella (Sighinolfi); 3. Fiorio; 4. Raffaelli; 5. Pasqualin; 6. Scala.

Bordoni, che aveva segnato il nuovo primato sul giro al 18., non avendo più avversari diretti rallentava la sua marcia e, senza nuove emozioni, finiva la gara.

Il capo lista della Scuderia « Sant'Ambroeus » ha guidato con ottimo stile e con ferma decisione. La sua *Fiat Dagrada*, ha risposto pienamente e in ogni suo organo alle sollecitazioni non indifferenti richieste.

La *Stanguellini* bialbero, portata dal-



A sinistra: Franco Bordoni lanciato verso la vittoria. - A destra: Caella ha portato la Stanguellini bialbero ad un onorevole 2° posto.

l'irruento Sighinolfi al limite delle sue possibilità, non ha potuto superare la più leggera rivale. Forse su di un tracciato velocissimo, le cose potrebbero essere diverse.

Buona la prova della interessante *Fal* (riteniamo che questa sigla significhi: Fiorio-Avalle-Lancia).

Nell'intervallo fra le due corse vi è stata una sfilata di vetture da turismo sport e di autopullman modernissimi che ha assai interessato il pubblico.

La corsa delle 1100

Sono partite 17 macchine. E' passato in testa Nissotti (*Osca*) seguito a ruota, da Cabianca (*Osca*) Sighinolfi (*Stanguellini*) e poi da Vando (*Osca*) Rossi (*Stanguellini*) Palmieri (*Ermini*), Liétti (*Stanguellini*) Petrini (*P. M.*) Montanari (*Stanguellini*) Lorenzetti (*Stanguellini*) Severi (*Fiat Sighinolfi*) Santi (*Ermini*) Bettinazzi (*Stanguellini*) Milanese (*Jap*) Terigi (*Ermini*) Buoncristiani (*Ermini*) e Mantovani (*Fiat*).

I primi tre lottavano gomito a gomito mentre nelle posizioni retrostanti avanzava Palmieri che guidava molto correttamente.

La lotta fra i primi si faceva addirittura spasmodica. In un brusco con-

tatto, Sighinolfi urtava nella coda di Nissotti; questi sbandava leggermente e Sighinolfi ammassava la maschera anteriore e del trambusto approfittava Cabianca per prendere il comando. Ma ben presto Nissotti ripassava in testa ed i tre riprendevano la battaglia ai ferri corti.

Al 10. giro la classifica era la seguente: 1. Nissotti (21'22"4/5, 106,641 Km.); 2. Sighinolfi; 3. Cabianca; 4. Palmieri; 5. Vando; 6. Petrini.

Nissotti, che si era leggermente avvantaggiato, veniva nuovamente raggiunto da Sighinolfi che aveva ancora migliorato il primato sul giro, mentre Cabianca, sfortunato, doveva ritirarsi per guasto.

Anche Petrini era attardato mentre la battaglia fra i primi due non accennava a rallentare e la media cresceva continuamente.

Al 17. giro Nissotti stabiliva il record definitivo del giro sfiorando i 110 Km. di media ma Sighinolfi non mollava.

Al 20. giro, la classifica era la seguente: 1. Nissotti (42'28"3/5, 107,355 Km.); 2. Sighinolfi; 3. Vando; 4. Bettinazzi; 5. Lorenzetti; 6. Montanari.

Dopo poco Sighinolfi, nel disperato tentativo di superare ad ogni costo il suo avversario, sbandava ad una curva perdendo contatto. Così Nissotti pote-

va compiere gli ultimi giri ad andatura moderata, mantenendo il comando.

Così dopo la travolgente vittoria nella « Mille Miglia », le *Osca* hanno ribadito la loro superiorità prendendosi il lusso di vincere la corsa modenese a tempo di primato.

I fratelli Maserati hanno certamente raggiunto nel loro ultimo prodotto, una messa a punto ed una efficienza veramente superlative. Nissotti, guidatore che da tempo ci piace per la sua guida corretta e la sua meditata audacia, ha compiuto una prova veramente maiuscola. Sighinolfi, ancora in cattive condizioni fisiche dopo l'incidente della « Mille Miglia », ha dato tutto se stesso in entrambe le gare. Lo attendiamo alla prova sulle più impegnative *Ferrari*.

Stanguellini, sebbene avesse parecchie macchine in gara, praticamente in entrambe le categorie non poteva contare che sull'apporto di Sighinolfi. Come spesso è avvenuto in passato, Modena non è stata favorevole ai concorrenti modenesi! Ci è molto piaciuto Lino Vando che ha guidato molto correttamente riuscendo a piazzarsi ottimo terzo senza essere doppiato. Bene anche l'anziano ed appassionato Bettinazzi sempre valorosamente sulla breccia.

Ci aspettavamo di più dalle *Ermini*.



A sinistra: La tribuna del «Club di Biella»! Si riconosce Fagioli, vittorioso nell'ultima Mille Miglia. - A destra: Messicani per l'occasione: da sinistra, Nando Righetti, Direttore di corsa; Massimo Alesi, Delegato della C.S.A.I.; l'avv. Donati, Presidente dell'Aerodromo; il nostro Direttore e l'asso Luigi Fagioli.

che avevano in Palmieri il loro uomo migliore. Interessante la P.M. di Pettrini, costruita con criteri aeronautici e sospensioni integralmente di gomma. In complesso, una ottima giornata di sport con molte emozioni e senza incidenti.

«NIBBIO».
(Foto Millanta).

Le classifiche:

Classe 750 cmc.: 1. Bordoni Franco (Fiat Dagrada) i 30 giri, pari a Km. 114, in ore 1.07'47" 2/5, media 100,889 Km/h.; 2. Casella-Sighinolfi (Fiat Stanguellini) in 1.08'00"1; 3. Fiorio Sandro (Fal) 1.08'05"1. 4. Raffaelli Franco (Fiat Stanguellini) 1.08'57"4; 5. Pasqua-

lin Armando (Pasqualin) 1.09'19"1; 6. Scala Roberto (N.D.) 1.09'20"1; 7. Bini Umberto (Fiat Faccioli) 1.09'31"1; 8. Venezian Bruno (Fiat Stanguellini) 1.09' e 48"1; 9. Musso Giuseppe (Fiat Gianini) 1.09'05 (29 giri); 10. Rovelli Enrico (Fiat Stanguellini) 1.09'38" (29 giri).

Giro più veloce: il 18. di Bordoni in 2'11"1, media Km. 104,268.

Ritirati: Daumier al 3. giro; Leonardi al 9.; Tinazzo al 15.; Taraschi al 19.; Dalmonte al 21.; Zannini al 24.

Classe 1100 cmc.: 1. Nissotti Francesco (Osca) i 30 giri, pari a Km. 114, in ore 1.03'366"3, media Km. 107,530; 2. Sighinolfi Sergio (Fiat Stanguellini) in

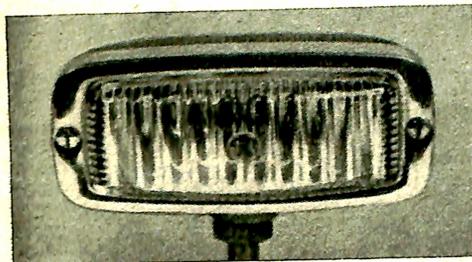
1.03'55"1; 3. Vando Lino (Osca) 1.04'42" (29 giri); 4. Bettinazzi Angelo (Fiat Stanguellini) 1.05'18"4 (giri 29); 5. Lorenzetti Aurelio (Fiat Stanguellini) in 1.05'31" (29 giri); 6. Montanari Supremo (Fiat Stanguellini) 1.03'51"2 (28 giri); 7. Mantovani Sergio (Fiat) 1.04'08" e 4/5 (28 giri); 8. Terigi Aldo (Fiat Ermini) 1.05'30"3 (28 giri); 9. Milanese Franco (Cooper) 1.05'35" (25 giri); 10. Buoncristiani Giovanni (Fiat Ermini) 1.04'05"3 (23 giri).

Giro più veloce: il 17. di Nissotti in 2'04"2, media Km. 109,967.

Ritirati: Terigi al 4.; Lietti all'8.; Rossi al 9.; Palmieri all'11.; Cabianca al 14.; Severi al 19.; Pettrini al 24.

Un pratico faro posteriore della "Bosch,"

Tutte le previdenze ottiche dei tecnici dell'automobile si sono rivolte finora alla parte anteriore e forse in modo anche eccessivo con le deplerevoli conseguenze che tutti conosciamo. Anteriormente una luminaria formidabile, fanali per città e fari per la nebbia e per le alte velocità con una potenza che potrebbe essere anche minore perchè chi viaggia di notte potrebbe anche contentarsi di andare più adagio con vantaggio proprio ed altrui. Nella parte posteriore invece solo fanalini di



Il faro posteriore per le manovre notturne.

limitatissima portata e non sempre visibili sia per la polvere sollevata dalla corsa, sia per una anche leggera foschia. Non si parla poi del cattivo tempo. Se poi uno deve manovrare a marcia indietro e non ha un compagno che da terra possa dirigere la manovra la faccenda diventa seria.

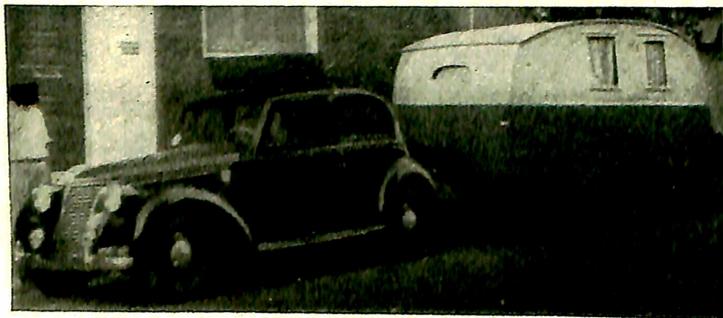
E' quindi provvidenziale il nuovo fanale posteriore ideato dalla Bosch ed esposto nel Salone di Francoforte, che montato con adatto interruttore fun-

ziona automaticamente appena la leva del cambio ingrana la retromarcia. Il fanale è costruito in modo da poter irradiare la luce in una zona molto ampia come si vede chiaramente dalla unita illustrazione. Aggiungiamo poi che

questo fanale può egregiamente servire in caso di arresto notturno, specialmente su autostrada poichè i veicoli sopraggiungenti, senza esserne abbagliati, vedranno da lontano l'ostacolo e potranno tempestivamente evitarlo.



La manovre notturne di retromarcia vengono di molto facilitate con l'adozione di questo faro speciale della Bosch.



VETTURA 1500/D in perfetto ordine di marcia - Km. percorsi 30.000 - motore revisionato - **CAROVANA** con due Cabine 4 letti, impianto luce elettrica, ruota di scorta, freni idraulici. Per il complesso pronto a marciare e collaudato si chiede il prezzo di L. 1.350.000. Per la sola Carovana completa di attacchi e freno: L. 625.000. Scrivere SPI, Cassetta 31 M., Genova