

Gare movimentate sul Circuito di Reggio Emilia e vittorie di Valenzano (N.D. 750) e Scagliarini (Cisitalia 1100)

Forse un raffinato buongustaio dello Sport Automobilistico maiuscolo, non sarà stato interamente soddisfatto del Circuito di Reggio Emilia, ma nel complesso tutto è andato bene, le corse sono state assai combattute ed interessanti e la giornata è stata certamente un successo organizzativo per gli appassionati reggiori dell'Automobile Club di Reggio che nelle persone del Presidente avv. Salvarani, del dr. Materni, corretto Direttore di corsa, del consigliere avv. Bertacchi e finalmente di Franco Bertani, hanno vinto la loro battaglia.

Abbiamo citato per ultimo il nome di Bertani perchè il nostro amico e campione del volante, meriterebbe un capitolo a parte per tessergli le lodi certamente dovutegli come «factotum» dell'organizzazione reggiana.

Il Circuito di Reggio che si è disputato l'8 Maggio e che in un certo senso ha sostituita la gara di Torino, si fregiava del titolo di gara di Campionato Italiano ed il nostro buongustaio citato più sopra potrebbe dirci che il tracciato non era certo adeguato ad una gara così titolata e che gli impianti di traguardo, le tribune, i boxes di rifornimento ecc. erano troppo sommari e spartani, ma il tempo è stato buon alleato degli organizzatori, incidenti di rilievo non ci sono stati, il servizio di ordine ha funzionato e l'aria di gara familiare e di simpatica lotta personale fra i concorrenti, è stata forse uno dei meriti principali della riunione reggiana. Notata l'assenza delle maggiori autorità dell'A.C.I. e della C.S.A.I. L'amico Assirelli rappresentava l'A. C. I. e la A.S.A.I. era rappresentata da Franco Spotorno.

Dodicimila spettatori entusiasti hanno seguito le appassionanti vicende delle corse e hanno palpitato per le prodezze dei concorrenti che hanno dato vita a fasi davvero avvincenti facendo registrare dei risultati tecnici apprezzabilissimi.

I cronometristi sono riusciti a districarsi abbastanza bene dalle difficoltà che presentava una gara così veloce disputata da numerosissimi concorrenti su di un tracciato di soli 2,100 chilometri.

La corsa delle 750 cc.

17 concorrenti si sono presentati al traguardo dopo un allineamento alquanto laborioso. Colpo di scena alla partenza quando è stato annunciato che uno dei grandi favoriti, Sesto Leonardi, in una ultima prova mattutina aveva irrimediabilmente guastato il cambio dovendo così accontentarsi di fare da spettatore.

Al «Via», dato da S. E. il Prefetto, le piccole vetture sono scattate tutte assieme e al primo passaggio il sorprendente Zannini ha preso il comando seguito a ruota da Valenzano sulla N. D. «B.M.W.», da Martignoni (Fiat-Siata) già in difficoltà per avere troppo scaldato il motore durante la ritardata fase di partenza, Puma sulla seconda N.D. «B.M.W.» Taraschi (Urania) e gli altri. Anche al secondo giro Zannini ha tenuto il comando davanti a Valenzano, ma poi al terzo giro è passato in testa il torinese quasi affiancato con Zannini e già ambedue in netto vantaggio sulla muta degli inseguitori.

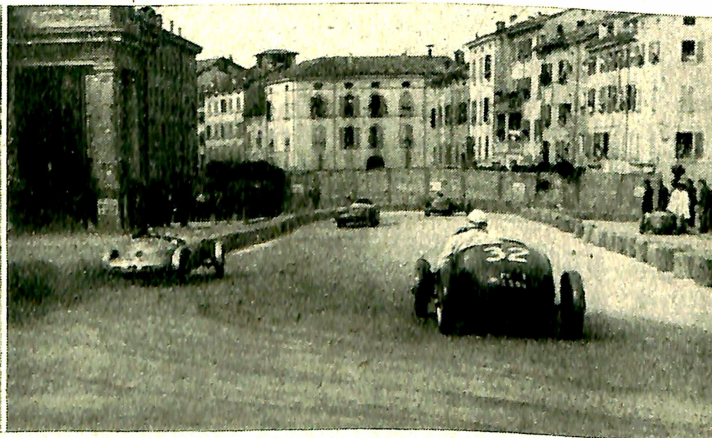
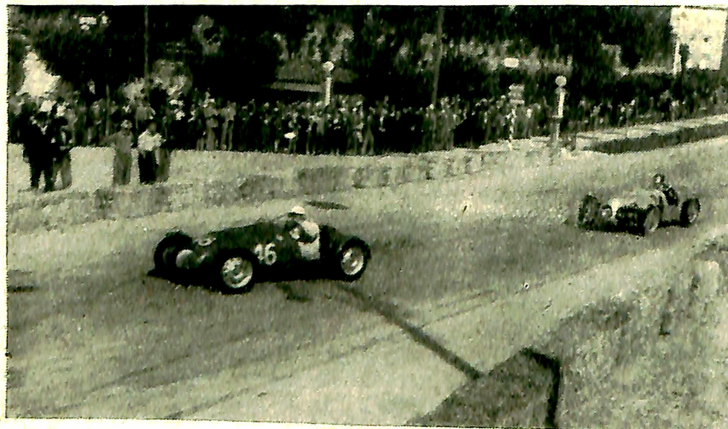
Da quel momento la lotta per la vittoria è stata avvincente ed emozio-

nantissima. Valenzano ha tenuto quasi sempre il comando ma Zannini non lo ha quasi mai seguito a più di una lunghezza. I sorpassamenti sono stati spesso drammatici ed i due piloti di testa gettatisi nella lotta senza risparmio, hanno veramente fatto prodezze battendo a turno e più volte il record del giro e registrando delle medie veramente significative. La lotta per il primo posto ha fatto un po' scomparire la corsa degli altri che pure si sono tutti prodigati. Cané e François hanno accanitamente disputato il terzo posto, Taraschi ha dovuto cedere per noie di motore, Puma si è arrestato per l'ingolfamento del carburatore destro e poi ha ripreso bene girando fortissimo. Valenzano si è anche preso il lusso di fare una acrobatica uscita di strada in mezzo alle ballette di paglia cavandosela per il rotto della cuffia e senza per questo perdere il comando. Finalmente al 30. giro la gara palpitante si è conclusa per scarto minimo in mezzo all'entusiasmo del pubblico.

Gino Valenzano, quest'anno finalmente non più bersagliato dalla sfortuna, ha potuto far rifulgere le sue doti di tenace e audacissimo pilota ed ha meritato la bella vittoria che conferma quella della recente 1000 Miglia.

Luigi Zannini è stata la grande rivelazione della gara. Il padovano ha corso con stile perfetto, con decisione pronta e si è rivelato per qualche cosa di più di una promessa: una magnifica realtà ed un ottimo corridore di più. Seguiremo con interesse la carriera di Zannini che è piena di promesse.

François ha condotto a termine una bella corsa corretta e veloce superando il bravo Cané e lo sfortunato Pu-



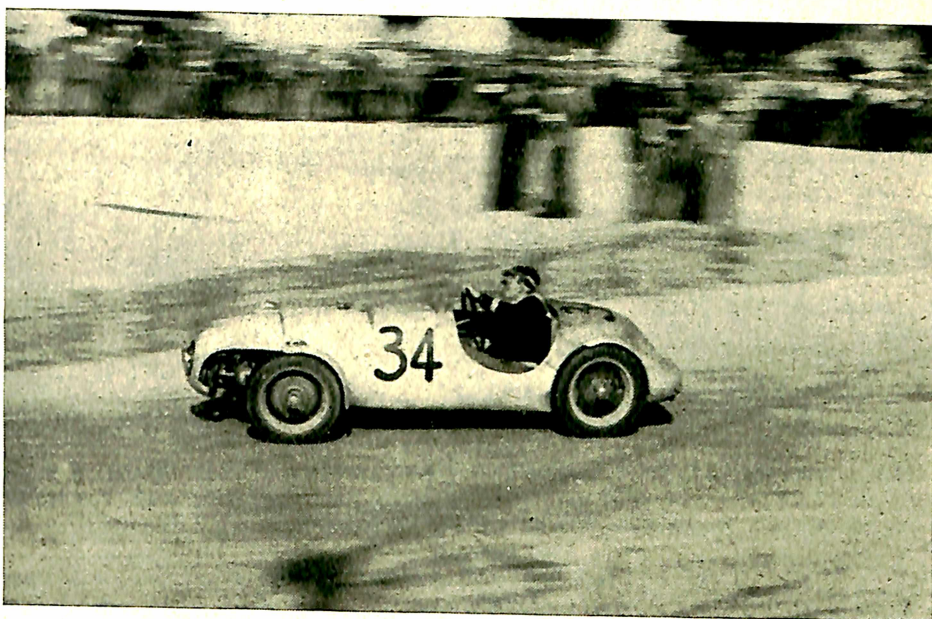
Episodi della gara delle 750: a sinistra, durante i primi giri, Zannini con la Fiat-Giannini ha tenuto testa a Valenzano che poi lo superava e si avviava verso la vittoria. A destra, in uno dei numerosi spettacolari sorpassi, Valenzano ha spostato trenta metri di balie di paglia.

ma che ha avuto un ben finale. Questi tre corridori sono finiti vicinissimi e si sono disputati le piazze di onore a denti stretti. Martignoni non ha potuto dare quanto era logico aspettarsi mentre Caffi ha avuto un buon inizio.

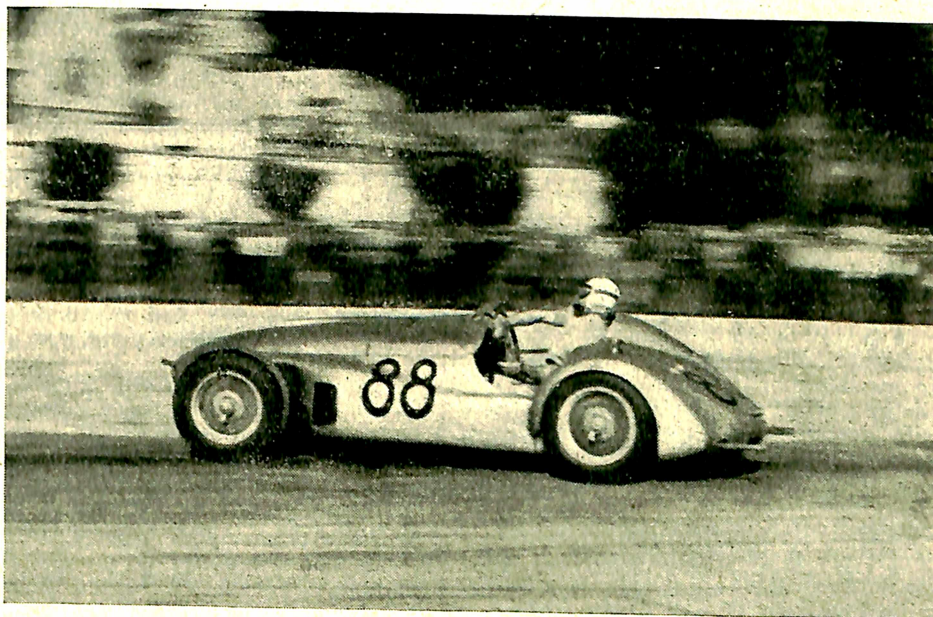
Delle macchine diremo che la N. D. « B.M.W. » di Valenzano ha potuto finalmente e meritamente affermarsi. A Reggio era più veloce ma meno pronta della Fiat-Giannini di Zannini che ci ha fatto una meravigliosa impressione. Le medie sulla distanza e sul giro che queste mirabili vetturine hanno raggiunto, parlano da sole sull'efficienza attuale di questi piccoli bolidi.

La corsa delle 1100 cc.

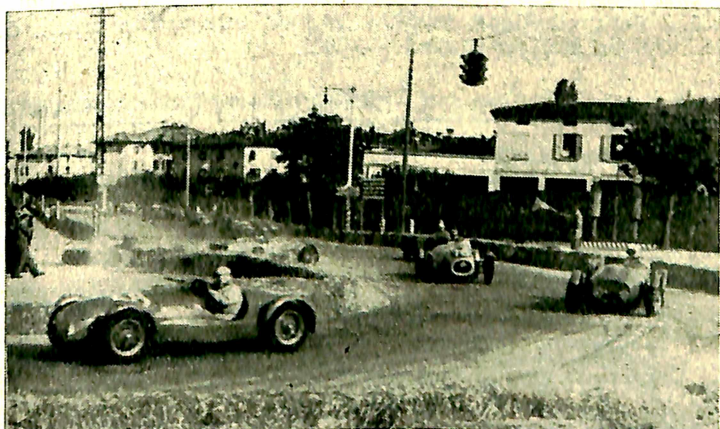
Sono partite 15 macchine e fra queste tutte le migliori vetture da 1100 cmc. oggi sulla piazza. Al « Via » è scattato in testa l'irruente Guido Scagliarini che per i 40 giri della gara non è mai stato ripreso. Assicuratosi un piccolo vantaggio su Nissotti, egli ha controllato le mosse degli inseguitori ed ha vinto bene. Francesco Nissotti si è gettato all'inseguimento e ha guidato con stile composto e redditizio. Una bella prova. Anche qui i primi due classificati non sono mai stati in pericolo, mentre invece nelle piazze più arretrate la lotta è stata furibonda e spesso drammatica. Bertone, Sighinolfi, Cabianca e Spreafico si sono battuti a pochi metri l'uno dall'altro mentre Sbraci si riprendeva presto da una innocua uscita di strada alla seconda curva nel primo giro e inseguiva la muta fuggente. Bertone colla macchina evidentemente in pessima forma è stato superato da Sighinolfi in giornata di grazia e poi dopo una lunga lotta anche dal promettente debuttante Cabianca che alla sua prima gara in circuito ha favorevolmente impressionato. Il torinese ha finito per rompere il motore mentre Spreafico ha dovuto cedere anche lui per rottura della frizione. L'Oscà di Cabianca era costretta al ritiro mentre l'altra di Cacciari era già scomparsa sino dai primi giri a causa di un lieve incidente di strada. Sighinolfi, che marciava for-



Valenzano, brillante vincitore della classe 750, in piena azione con la Nardi-Danese.



Guido Scagliarini, che a Reggio è di casa, ha ritrovato su quel circuito la via della vittoria con la Cisitalia che egli sa condurre magistralmente.



A sinistra la movimentata partenza delle 1100. Sbraci che era nelle primissime posizioni si è trovata chiusa la strada ed è entrato in pieno nelle difese di paglia. A destra Nissotti si lecca i baffi pregustando la bella affermazione ottenuta nelle 1100 conseguendo il secondo posto al volante della Fiat-Stanguelini.



Non è mancata la O.S.C.A. a Reggio e l'hanno portata in gara Cacciari e Cabianca entrambi ritirati. Qui vediamo un passaggio di Cabianca. Le balle di paglia non hanno avuto una vita tranquilla a Reggio. Ecco Sighinolfi che le ha addirittura sormontate con la sua macchina ed ora con molti aiuti, più o meno leciti, cerca di disimpegnarsi e finir terzo della 1100. (Fotografie Corrado Millanta).

tissimo, usciva paurosamente di strada alla barriera di Porta Castello ma riusciva a rimettere la macchina in pista terminando ottimo terzo.

Dei piloti abbiamo già detto, comunque ripeteremo che Scagliarini ha guidato come sempre con disinvoltata audacia ed autorità, Nissotti ci è piaciuto moltissimo per il suo tenace inseguimento che gli ha permesso di segnare anche un giro veloce assai significativo. Sergio Sighinolfi è stato la autentica rivelazione della giornata ed ha incontrato il favore del pubblico ed il consenso degli esperti. Sbraci si è ripreso assai bene dopo la disavventura iniziale e coraggiosa e degna di lode la prova del volenteroso Angelo Bettinazzi. Fra i ritirati, una menzione speciale merita Giulio Cabianca che alla sua prima corsa sulla *Oscà*, ha saputo destreggiarsi assai bene migliorando giro per giro. Bene Spreafico e, forzatamente in ombra, Nuccio Bertone.

La *Cisitalia* vincitrice ci ha impressionati per la formidabile potenza del suo motore rotondo e pronto; una magnifica realizzazione di Carlo Abarth.

La sospensione posteriore invece non sembra ancora del tutto perfetta e Scagliarini non ha potuto usufruire in pieno dell'eccezionale rapporto potenza-peso della sua magnifica vettura.

Le *Fiat Stanguellini*, soprattutto quella di Nissotti, sono apparse come sempre equilibratissime, stabili ed inalterabilmente sfruttabili.

Sorprendente la vettura di Sighinolfi. Le *Oscà* affidate ad autentici dilettanti alle loro prime armi hanno dimostrato la loro alta classe ma evidentemente non hanno potuto lottare per il primato.

Della organizzazione abbiamo già detto tutto il bene possibile. Vorremmo vedere in tutte le corse, specialmente sui brevi circuiti cittadini affollati di concorrenti, dei commissari di percorso più decisi ed autoritari, specialmente nell'uso della bandiera azzurra per disciplinare i sorpassamenti sempre decisivi e spesso caotici.

D'altra parte anche le vetture Sport

sembrano essere sempre meno adatte ad essere impiegate sui circuiti cittadini ed è un controsenso di imporre le limitazioni internazionali previste per questa categoria, in competizioni in cui certi aggeggi (parafanghi, portiere ecc.) sono inutili e spesso pericolosi. Sarebbe meglio lasciare alle vetture sport le competizioni veramente adatte al loro impiego come la Targa Florio, le Mille Miglia, la Coppa delle Dolomiti, la Stella Alpina e corse del genere, aggiungendo le corse in salita più classiche, e con franchezza far correre i circuiti a vetture corsa senza compressore nelle varie classi. Sarebbe un bene agli effetti della chiarezza, della tecnica, dello spettacolo e della sicurezza.

Comunque, entro i limiti delle intenzioni, il Circuito di Reggio Emilia è stato un ottimo successo sotto ogni punto di vista e possiamo contare su di una buona stagione per le piccole cilindrate, ricca di motivi tecnici interessanti e su di un gruppo di corridori fra cui alcuni di ultima leva, in evidente crescendo di forma, battaglieri e decisi.

GIOVANNI LURANI.

Ecco le classifiche:

Classe 750 Sport: 1. Valenzano Gino (N. D.) che compie i 30 giri del cir-

cuito pari a Km. 63, in 39'40" alla media di Km. 95,293; 2. Zannini Luigi (*Fiat-Giannini*) in 39'45"; 3. François Armando (*Fiat*) 28 giri in 40'05"; 4. Canè Enrico (*Fiat*) 28 giri in 40'06"; 5. Puma Ugo (*B.M.W.*) 28 giri in 40'08"; 6. Martignoni Bruno (*Fiat-Siata*) 27 giri in 40'04"; 7. Bini Umberto (*Fiat*) 27 giri in 40'08"; 8. Caffi (*Fiat-Giannini*) 27 giri; 9. Strozzi Carlo (*Fiat*) 26 giri; 10. Maestri (*Fiat*) 26 giri; Fenocchio (*Fiat*) 26 giri.

Classe 1100 Sport: 1. Scagliarini Guido (*Cisitalia*) che compie i 40 giri del circuito pari a Km. 84 in 50'02", alla media di Km. 100,732; 2. Nissotti Francesco (*Fiat-Stanguellini*) in 50'16"; 3. Sighinolfi Sergio (*Fiat-Sighinolfi*) in 51'15" 4 (39 giri); 4. Sbraci Siro (*Fiat*) in 50'12" (38 giri); 5. Bettinazzi Angelo (*Fiat-Stanguellini*) in 51'02" (38 giri); 6. Zanella (*Fiat-Stanguellini*) 37 giri; 7. Sebastiani Ferdinando (*Fiat*) 35 giri; 8. Felizzoli Ubaldo (*Fiat*) 34 giri; 9. Malaguti Romano (*Fiat-Malaguti*) 33 giri.

Giro più veloce - Classe 750 Sport: il 14. di Valenzano su N.D. in 1'14" alla media di Km. 100,800. - *Classe 1100 Sport:* il 22. di Nissotti su *Fiat-Stanguellini* in 1'12" alla media oraria di Km. 104,700.

CATENE

AUTO - MOTO - INDUSTRIA

TRASFORMAZ. ADATTE

LANCIA APRILIA - AUGUSTA - FIAT 514,
521, 525 - DODGE - JEEP - BUICK

A. BARDELLA - MILANO - VIA V. MONTI 56 - TELEFONO 490.964