

# SULLE TELE BUSSINELLO FA IL BIS DI MONZA

**P**er la prima volta i dirigenti dell'A.C. di Forlì e dell'Azienda Autonoma di Cesenatico avevano abbinato le auto alle moto e l'idea è sembrata ottima per agganciare le quattro alle due ruote dato che per il motociclismo si trattava della seconda di campionato, con marche e campioni in gara.

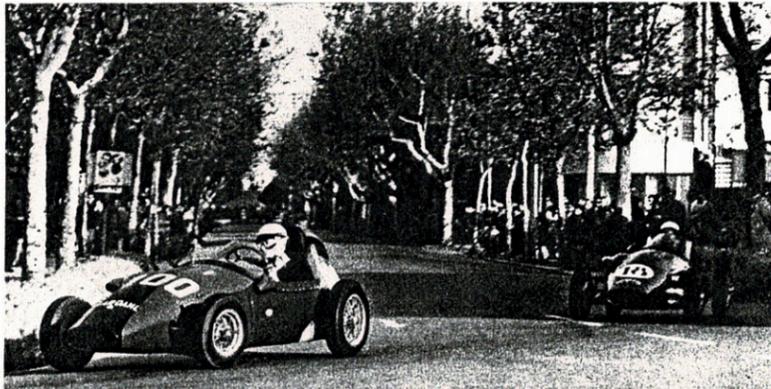
A dirvi il vero le notizie della vigilia non erano molto incoraggianti e allorché siamo arrivati sul circuito (fate conto di vedere pressappoco quello di Montecarlo con le sue curve a gomito, i zig'zag, fra le vie cittadine e un buon rettilineo sul lungomare di circa 900 metri) abbiamo avuto gli echi di una situazione che non era perfettamente chiara. Perché un numero così esiguo (sei) di concorrenti? Perché qualche lagnanza in giro? Perché Colin Davis se ne era involato, insalutato ospite, verso la Manica? Le risposte ci sono venute in vario modo e sotto diverso tenore; Zannini, ad esempio, che per sua natura è uomo che « non sa tacere la verità » ci ha detto chiaro e tondo che con 50 lire al chilometro di rimborso spese non si possono fare delle lunghe trasferte, mettere a punto dei motori che erano stati « logorati » a Monza e sperare di venire via da questa incantevole località balneare con qualche cosa di positivo (non piazzandosi fra i primi). Zannini (che poi ha preso il via) ha affermato che « non si poteva ottenere in queste condizioni una partecipazione adeguata alla importanza del duplice avvenimento ». Taraschi ha replicato (ma ha rinunciato a... se stesso, a Colin Davis e a « Pegaso ») che le spese sono parecchie, che i giovani che acquistano le macchine hanno bisogno di incoraggiamento e che, in fondo, la colpa è dei direttori degli Auto Club (non tutti ha però precisato Taraschi). Zannini e Taraschi sono stati i più polemici e, in fondo, non avevano torto se i loro sacrifici e quelli di tutti coloro che sperano nella sempre più decisa affermazione della « junior », non vengono adeguatamente incoraggiati. Le defezioni, dunque, se ufficialmente motivate dalla impossibilità di mettere a posto i motori « bruciati »,

in buona parte, a Monza, avevano come fondamento una questione economica.

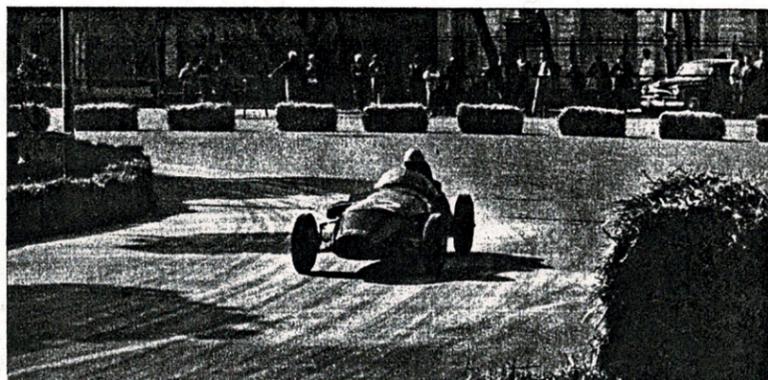
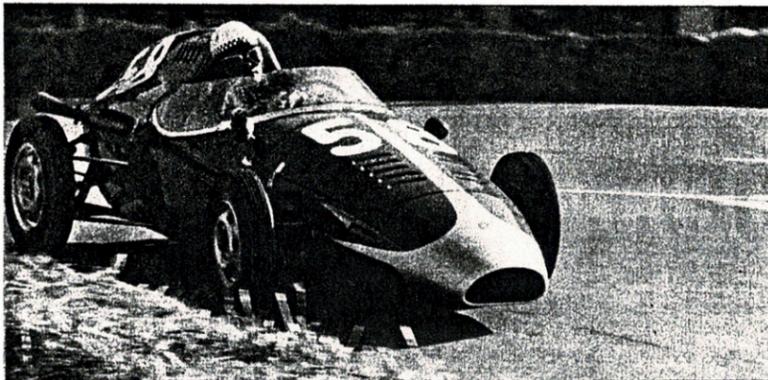
Nonostante tutte queste polemiche, però, possiamo dirvi che abbiamo assistito a una bella e combattuta gara nella quale i due protagonisti, assai più forti dei loro avversari, Bussinello e Lippi, hanno suscitato l'entusiasmo della folla. Bussinello si è conquistato la terza vittoria (mettiamoci quella di categoria a Boscovichianuova) di questo primo periodo della stagione automobilistica. E' stata una vittoria duramente conquistata, ma appunto per questo, e dato il valore dell'avversario in possesso di una genuina classe (vogliamo dire Lippi) e di un mezzo ottimamente preparato, il bellissimo exploit di Bussinello acquista maggior valore. La sua *Stanguellini*, affidata alle mani del bravo Franco Goldoni per la preparazione, gli ha offerto ancora una volta il modo di poter far brillare le sue innate doti di corridore di primo piano col saper dosare soprattutto le proprie forze fisiche mettendo in atto quelle che sono le sue peculiari doti tattiche e agonistiche. Bussinello ha entusiasmato, perché ha saputo resistere all'irruente ritorno di un Lippi che, partito al comando con la sua *Bardahl* ma poi attardato per noie meccaniche, ha avuto un possente ritorno tanto da insidiargli pericolosamente la vittoria. C'è stato un arrivo allo sprint e soltanto 100 metri dei 27" che dividevano i due avversari a otto giri dalla fine erano rimasti a Bussinello; comunque un margine più che sufficiente per assicurare il meritato successo al... veronese di Modena che aveva dominato la corsa. Ma è stato un dramma veramente questa battaglia fra i due indomabili avversari; ancora una volta si deve parlare di gomme per quanto l'argomento (anzi il problema) non fosse ancora sorto per le « junior ». Ormai, anche a queste prodigiose 1100, che hanno fatto andare in visibilibio la folla, si impone la revisione di una situazione che, a lungo andare, potrebbe manifestarsi pericolosa. Tanto Bussinello quanto Lippi sono arrivati sulle tele, Bussinello, che aveva un margine di 27", come abbiamo detto, su Lippi (che aveva avuto un ritorno irresistibile guada-

gnando posizioni su posizioni sino a portarsi a ridosso dell'avversario), si accorgeva che la gomma anteriore sinistra stava sfasciandosi o comunque lacerandosi per la eccessiva usura (al tratto veloce seguiva una serie di curve e ricurve che costringevano i piloti a secche frenate). Facendo segno di volersi fermare Bussinello tentava di arrestarsi al box; Goldoni facendogli prepotentemente segno di proseguire gli praticava una iniezione di fiducia. Bussinello allora impegnava tutto se stesso, in uno sforzo ammirevole, riuscendo a prevalere su Lippi; ma quando, terminata la gara, volle accertarsi di quanto era successo, si accorse che Franco Goldoni aveva un po'... barato, ma che tutto era andato assai bene. Goldoni aveva giudicato perfettamente che tutto sarebbe andato per il meglio e così è stato. Un capolavoro di tattica e di fusione fra corridore e box. Lippi, dopo l'arrivo, doveva fare la identica constatazione; i pneumatici avevano toccato il fondo. Fortuna ha voluto che tutto sia andato, anche per lui, senza danno. Per quanto in corsa ci fossero soltanto sei macchine (il che aveva fatto prevedere che la corsa non sarebbe arrivata a termine per... mancanza di concorrenti rimasti in gara) la prova è perfettamente riuscita. Al-

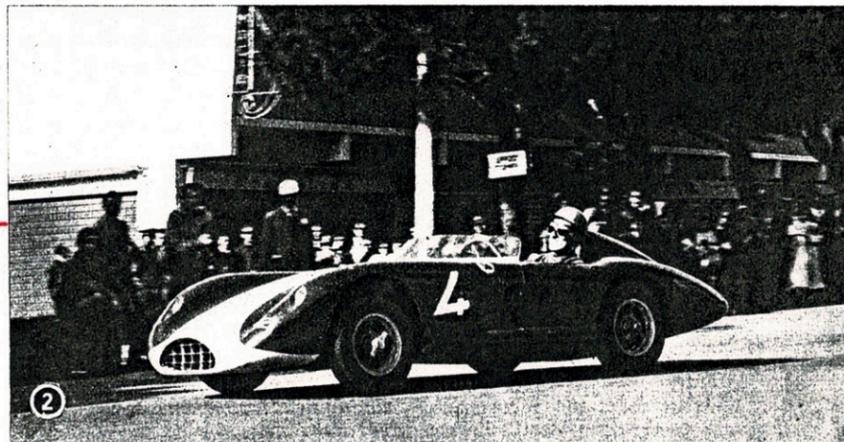
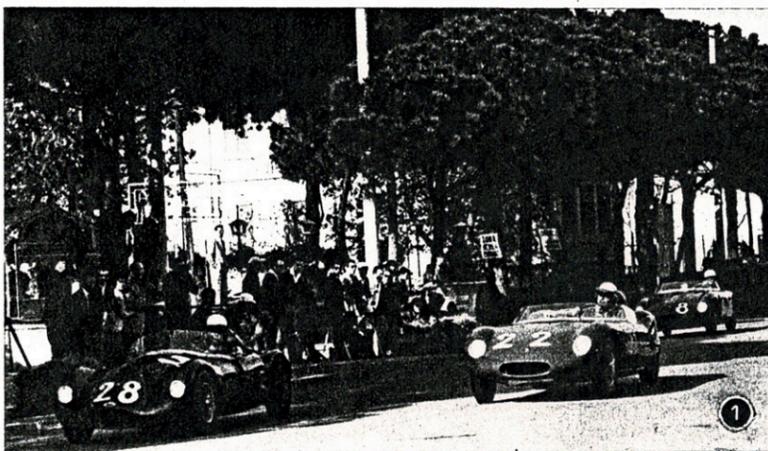
lo scatto iniziale di Lippi rispondeva Bussinello che prendeva il comando aumentando sensibilmente il suo vantaggio su Frescobaldi (sfortunato il bravo marchese cui toccava il giro più veloce sulla *Sanguellini-Bardahl* a 111,485), dopo che Lippi era stato attardato, e poi sul giovane Maglione che ha disputato un'ottima corsa sulla *De Sanctis* che ci è parsa macchina di notevole agilità e di ottima potenza (distribuzione indovinata dei pesi). Comunque, di fronte a Maglione, Bussinello dominava guadagnando due, tre secondi al giro sino ad arrivare a un margine di 46" allorché la prorompente azione di Lippi si manifestava in tutta la sua pericolosità. Scomparsi, intanto, il buon Renato Pirocchi sulla sua stessa macchina preparata a Pescara con tanta passione (deriva da una *F. 3* corsa), in ritardo Zannini e Frescobaldi (quest'ultimo ha accusato noie ai freni) in posizione centrale Maglione, la gara entrava nella sua fase più palpitante col duello cui si è fatto cenno, e che ha fatto andare in sollucchero il pubblico accorso numeroso. La manifestazione era salva e Bussinello poteva meritatamente raccogliere i premi, le coppe, la corona d'alloro e il rallegramento del cavalleresco Roberto Lippi, con lui protagonista della battaglia.



In alto il vincitore Roberto Bussinello su *Stanguellini Junior*. Qui sopra i due avversari di Bussinello e cioè Frescobaldi e Lippi sulle *Stanguellini-Bardahl*.



Una ottima prova è stata quella condotta dal giovane Maglione (a sinistra) con la De Sanctis a motore posteriore; sfortunato Pirocchi (a destra) che era al volante della Taraschi derivata da una F. 3 corsa, preparata a Pescara.



Tutto a Bussinello... tranne il bacio della ragazza. Questo privilegio è stato riservato, chissà perché, all'anziano ma sempre brillante Sesto Leonardi che nella gara sport precedente alla junior, ha dato prova della sua astuzia e della grande saggezza di guida. Attardato nelle prime fasi per aver subito un... investimento brutale che gli ha rovinato la... coda, Leonardi ha saputo, con la sua *Oscà*, recuperare lo svantaggio, annullarlo e battere tutti in modo sorprendente. Il suo mezzo è apparso ancora uno dei più indovinati per quanto l'azione del romano sia stata agevolata, in certo modo, dalla condotta strana di Cecchini e Martoglio, le due anime gemelle che hanno condotto, con le loro *Stanguellini*, una andatura addirittura impossibile da mantenere per 40 giri; tanto che poi hanno voluto troppo dai loro mezzi lasciandosi infilare da Leonardi e dal bravissimo Stanga al volante entrambi delle *Oscà* che hanno preceduto il regolare Govoni (forse il suo mezzo non poteva dare di più) e Rigamonti (*Oscà*) protagonista di una bella gara.

A malincuore il pesarese Giorgio Cecchini, corridore sul quale abbiamo sempre riposte molte speranze sin da quando i suoi rapporti con Stanguellini erano dei migliori, ha dovuto cedere. L'occasione ci aveva presentato di nuovo Cecchini che da tanto tempo non vedevamo; brillante, battagliero, dinamico. Ma Cecchini paga fatalmente le sue imprese troppo spavalde con l'improvviso... appiattamento; quello che gli è capitato a Cesenatico ne è la riprova. Con lui anche Martoglio ha dovuto limitarsi a guardare metà gara circa dai boxes... Bandini non è stato fortunato, mentre — come si è detto — Govoni essendo stato più... prudente è riuscito a portare all'arrivo la sua macchina con un discreto piazzamento.

La sorpresa vera e propria si chiama però Stanga, elemento che va decisamente confermandosi. Molto bene, anche se sfortunato, Tinazzo e Tommasoni con la *Giaur*, Giuliani con la *Stanguellini*, Brichetti con l'*Oscà*. La cavalcata iniziale di Cecchini e poi quella di Martoglio, mentre Leonardi era... in cattività per la collisione, hanno movimentato la corsa nella sua

prima fase; poi è entrato in scena il romano con tutta la maggior decisione e sotto la sua azione potente gli avversari hanno ceduto.

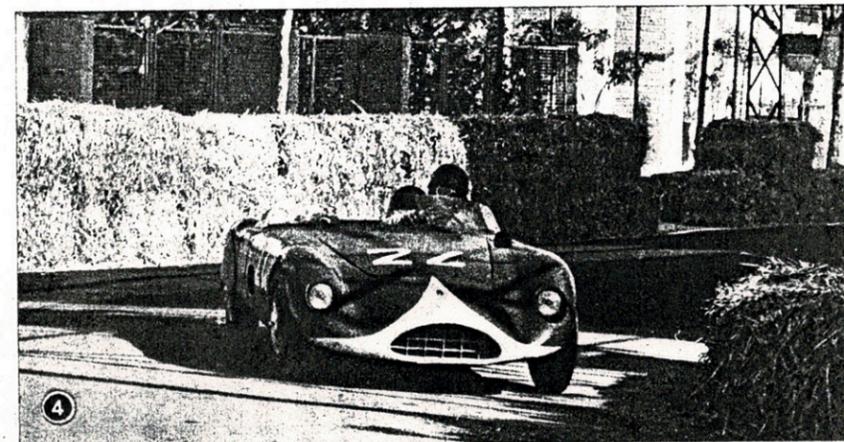
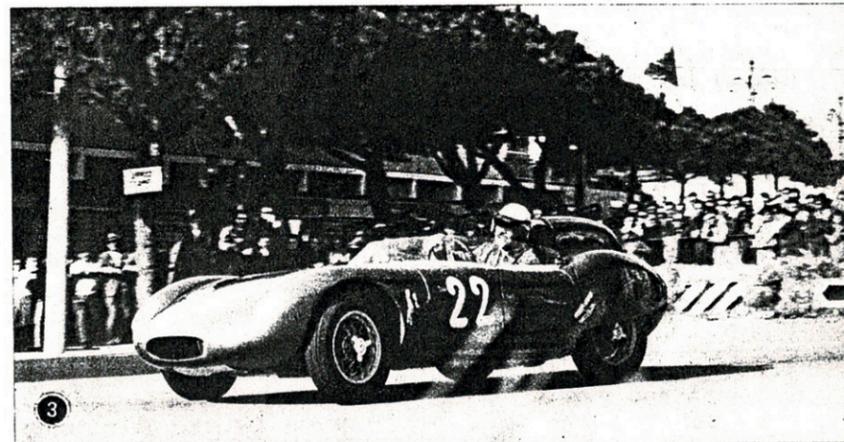
Per quanto riguarda i mezzi va detto che trattasi di macchine già note e, in buona parte, superate; tuttavia questa ricomparsa delle non dimenticate 750 sport ha suscitato certe reminiscenze e certe speranze che anche in questa categoria si possa far bene e meglio. Ma è ovvio che, di fronte alle « junior », oggi ben pochi si sentono incoraggiati a mettersi al lavoro. Sembra un campo superato: eppure qui a Cesenatico ha dato spettacolo.

Per le « junior » le macchine sono quelle viste a Monza. Attendevamo la comparsa della vettura di Poggi ma dopo le prove di Zannini a Modena l'ing. Massimino aveva messo il cuore in pace, aveva posto il veto. La vedremo a Montecarlo il 9, ove andranno tutti; quelli presenti e quelli assenti. Si parlava anzi di Montecarlo con molto interesse nel clan; ma prima ci sarà Monza. Forse il calendario è un po' troppo affollato; motori che non sono delle... cannonate e che sono quasi tutti tirati al massimo non possono essere portati da un circuito all'altro in una settimana.

Il tracciato, lo abbiamo accennato, complessivamente non ci è dispiaciuto; è il classico percorso che mette a dura prova tutti gli organi meccanici; qui anche se uno ha 80 CV (per modo di dire! Comunque tutti sparano cavalli a... volontà) poco importa, se quello che ne ha dieci di meno riesce a distribuire meglio i pesi della macchina, se ha dei buoni freni e se il suo mezzo è stabile. Questi fattori, importantissimi, sono venuti meno a molti sicché la battaglia fra le sei macchine si è ridotta, ben presto, a un... duetto, sia pure interessantissimo.

Gli sforzi degli organizzatori, a parer nostro, sono perfettamente riusciti. Far posto anche all'automobilismo nella settimana motoristica con un week-end sulle quattro ruote ci sembra un gesto che merita considerazione e plauso.

M. M.



Dall'alto in basso e da sinistra a destra vediamo: 1) Si inseguono nell'ordine: Tinazzo, il vincitore, Leonardi e Rigamonti; 2) Felice debutto quello di Odoardo Govoni sulla Bandini « 750 »; 3) Impegnato in curva Sesto Leonardi con l'*O.S.C.A.* « 750 cc »; 4) Lanciato verso un onorevole piazzamento il costruttore forlivese Bandini su vettura da lui stesso con infinito amore e passione costruita.