

Superba e vittoriosa corsa di Taraschi sull'anello del Circuito di Senigallia

Nelle cilindrate superiori vittorie di Bonetto (1100) e di Stagnoli (2000)

DAL NOSTRO INVIATO

SENIGALLIA, 20. — Se qualcuno, alla fine della triplice corsa senigalliese, si fosse preso la briga di domandare ai 30.000 spettatori presenti sul rinnovato circuito di questa bella cittadina balneare, quale delle tre gare fosse risultata la più interessante, crediamo che la risposta sarebbe stata una. Una ed unanime. Tutti avrebbero risposto indicando quella categoria delle 750 che oltre ad aver raccolto (e non solo oggi a Senigallia) il maggior numero di partenti, ha soprattutto dato vita alla parentesi più interessante ed emotiva della manifestazione.

Ci scusino, quindi, i protagonisti dalle maggiori cilindrate, se, per una volta, abbiamo capovolto l'ordine dei valori. Ma è un riconoscimento ai piloti settecentocinquantisti.

Quando scriviamo che la corsa dei piccoli bolidi non ha mancato all'appuntamento dell'interesse, non andiamo affatto oltre i limiti della realtà.

Questo perchè sia nelle 1100, sia nelle 2.000, le affermazioni di Bonetto e di Stagnoli non hanno subito mai alcun disturbo.

Nella prima categoria, scomparso Fagioli, il collega dell'Osca ha avuto indisturbata via libera. Nella massima cilindrate, Stagnoli, presa una partenza decisa, ha accumulato regolarmente almeno 6" di vantaggio a giro e se il pubblico ha voluto

trovare qualche cosa di cui interessarsi, ha dovuto rivolgere la sua attenzione al duello tra Bordoni e il locale Malleuci. Questi, prima ha rimontato diverse posizioni, poi, una volta attestato al secondo posto, si è dovuto guardare dall'attacco del pilota della macchina inglese Frazer Nash, una macchina che ha dimostrato in questo velocissimo anello adriatico di marciare forte e di accoppiare ad una eccellente velocità in rettilineo, un'ottima ripresa all'uscita dalle curve.

Tornando alle 750, occorre dire subito che stavolta, senza nervosismi di alcun genere, Taraschi ha conquistato, con la sua brillantissima Giaur, un successo del quale il pilota teramano andava a caccia da tempo. Taraschi ha condotto una gara decisa, sicura e straordinariamente veloce. Si pensi che i 125,754 chilometri orari che rappresentano la media di tutta la sua corsa, sono stati di un centinaio di metri inferiori a quello che era il record sul giro della scorsa edizione della categoria 750.

Leonardi ha così dovuto, stavolta, accontentarsi della piazza d'onore. Il romano ha corso con regolarità, ma quando ha attaccato i torinesi Scala e Florio, non ha potuto affatto scalfire la superiorità del corridore abruzzese che, anzi, negli ultimi giri ha aumentato ancora il suo vantaggio.

Marcello Sabbatini

LA CLASSIFICA

Categoria 750 cmc.

1. TARASCHI Bernardo (Giaur) che compie i chilometri 111,600 del percorso in 53'14"4/5 alla media oraria di Km. 125,754.
2. Leonardi (Fiat Petrarca) 53'50"2/5;
3. Scala (M.B.) 53'51";
4. Florio (A.L.F.) 54'05"3/5;
5. Musso Giuseppe (Fiat Stanguellini) 55'44"4/5;
6. De Filippis Maria Teresa (Giaur) 55'46"1/5;
7. Musso Luciano (Fiat Giannini);
8. Zannini (Fiat Zannini);
9. Pasqualini (Fiat Giannini);
10. Della Beffa (Fiat Degrada);
11. Falli (Fiat Siata);
12. Ricci (B. M. W.);
13. Bordoni (Fiat Degrada);
14. Chiti (Fiat Giannini);
15. Vici (Lancia).

Ritirati: Lugli, Raffaell, Tinazzo, Arlini, Venezian, Vitali, D'Apuzzo, Bini e Beccucci.

Giro più veloce: il 5. di Taraschi, compiuto in 4'22" alla media di Km. 127,786 (nuovo record di categoria sul circuito). Anche il tempo totale di Taraschi costituisce un nuovo record per la categoria.

Categoria 1100

1. BONETTO Felice su Osca, che compie i Km. 139,500 del percorso in ore 1.01"59"

e 2/5, alla media di chilometri 135.014;

2. Benedetti su Fiat Ermini in 1.05'36"
3. Terigi su Fiat Ermini fermato al 14. giro;
4. Pareschi su M.M., fermato al 14. giro;
5. Biagiotti su Fiat, fermato al 14. giro;
6. Boneristiani su Fiat Ermini, fermato al 14. giro;
7. Cacciari su Osca, fermato al 12. giro.

Giro più veloce: il secondo di Fagioli in 4'3/5 alla media di Km. 139.152.

Ritirati: Adanti, Puma, Giorgetti, Fagioli, Grilli.

Categoria 2000

1. STAGNOLI Antonio su Ferrari, che compie i chilometri 139.500 del percorso in 59'24"3/5, alla media di Km. 140.885;
2. Malleuci su Ferrari in 1.00'51";
3. Betrobelli su Ferrari in 1.02'51";
4. Carini su Osca 1350, in 1.03'40";
5. Ruggero su Maserati, fermato al 14. giro;
6. Rondina su Lancia 1500, fermato al 13. giro.

Giro più veloce: il settimo di Stagnoli in 3'53"3/5, alla media di Km. 143.322.

Ritirati: Bordone e Bernabei.

LE TRE GARE

SENIGALLIA, 20. — Con una mezz'ora di ritardo sul previsto, si iniziava il triplice carosello. Prendevano la partenza le piccole 750 che dovevano dare la nota più interessante della giornata, sia agonisticamente che tecnicamente. Al « via », mossiere l'on. Tambroni, Sottosegretario alla Marina mercantile. Taraschi, che partiva in prima fila con Leonardi e Scala, era il più pronto e, sullo spunto, prendeva diversi metri di vantaggio che conservava alla prima curva ove transitava però seguito da Florio e Scala, mentre Leonardi sfilava in quarta posizione. Dietro, il restante lotto dei concorrenti che aveva dato luogo, davanti ai boxes, ad una spettacolare partenza. Al primo passaggio, la Giaur di Taraschi piombava velocissima compiendo il giro, pur con partenza da fermo, alla media di 124.092; inseguivano, a pochi metri, Florio e Scala e, quindi, Leonardi. Fin da questo momento iniziava quella che doveva poi essere la indisturbata e velocissima marcia del pilota teramano che guadagnava circa 3" a giro sui più diretti antagonisti tra i quali erano i due torinesi Florio e Scala a distinguersi, mentre Leonardi si manteneva in quarta posizione, tallonato a distanza da Musso Giuseppe.

Ritmo sostenuto

Taraschi compiva i primi cinque giri a ritmo sostenutissimo ed accumulava un buon vantaggio. Infatti, al quinto giro egli aveva già 14" di vantaggio sul secondo che era Florio, il quale aveva distanziato di qualche metro Scala. Quarto era Leonardi, quinto Musso Giuseppe il quale stava compiendo una corsa regolare. Nelle posizioni di rincalzo, mentre erano annunciati i primi ritiri, tra i quali il più doloroso certamente quello di Raffaelli per rottura di una valvola al secondo giro, si distingueva la signorina Maria Teresa De Filippis che, partita molto arretrata, prendeva al primo giro la quattordicesima posizione e guadagnava, una posizione ad ogni giro. Al 6. giro Florio è a 9" da Taraschi che accelera ancora ed inizia il doppiaggio. Nelle posizioni di rincalzo, mentre diversi concorrenti devono abbandonare per l'eccezionale ritmo di gara, si delinea una bella lotta. E' sempre la napoletana Maria Teresa De Filippis che si fa luce e dopo aver concluso a suo favore il duello con Zannini si attesta saldamente in quella sesta posizione che dovrà avere poi in classifica finale. Tra gli ulteriori ritiri vengono segnalati quello di Venezian, uscito di strada, Tinazzi, Vitali e quindi di Arlini, un corridore questo ultimo esordiente in circuito ma che fino all'abbandono ha mantenuto un'ottima settima posizione. Compagni di sventura erano poco dopo anche Bini e Beccucci e il giovanissimo D'Apuzzo, il quale era riuscito fino al ritiro a mantenersi nel gruppo dei primi dieci, malgrado l'evidente inferiorità del suo mezzo. Nel finale le cose non cambiavano. Rimaneva incerta solo la lotta per le piazze d'onore e Leonardi, Scala e Florio arrivavano quasi in gruppo sulla striscia a scacchi, mentre Musso Giuseppe si presentava a una quarantina di secondi dopo una corsa molto regolare.

Di scena le 1100

Mentre Taraschi raccoglieva con tutti gli altri protagonisti del primo episodio, e particolarmente la coraggiosa De Filippis, gli applausi meritati, si allineavano le 12 macchine della 1100. In prima fila Fagioli e Bonetto, poi Benedetti, Giorgetti e gli altri. Dava il via il Prefetto di Ancona, Fagioli faceva suo lo spunto e andava via. Dalla prima curva segnalavano che a ridosso erano Bonetto e Puma. Infatti al primo passaggio ai box le posizioni erano le stesse. Ma al secondo giro cominciavano i ritiri. Puma usciva di strada e la macchina non restava incolume come il pilota, quindi per lui la corsa era finita. Però il marchigiano Giorgetti, che aveva preso il terzo posto, doveva pure lui abbandonare per noie al motore dopo che il pubblico sperava di sostenere il proprio beniamino. Anche Cacciari si fermava per quindi ripartire con un ritardo incolmabile. Fagioli continuava dal canto suo a guadagnare ma al quinto giro sopravveniva il colpo di scena. Il valoroso pilota non passava al box. Era invece Bonetto in testa. Fagioli sopraggiungeva poco dopo lentamente: la catena della distribuzione del motore l'aveva abbandonato.

Sfumava così ogni agonismo, per la prima poltrona e la marcia di Bonetto risultava di una cristallina continuità che Benedetti non riusciva a contenere. Ad ogni giro quest'ultimo perdeva 10 secondi per volta, i quali alla fine venivano a totalizzare circa 4 minuti.

In ogni modo il pilota della Ermini riusciva a non farsi doppiare.

Le grosse cilindrate

Finalmente prendevano il via le grosse cilindrate. Otto macchine scattavano con un urlo naturalmente più rabbioso delle precedenti partenze.

Stagnoli non smentiva gli episodi già vissuti e andava via con sulla scia Bernabei, ma il romano già al primo giro era costretto al ritiro. Qual-

Così era Bordoni ad attestarsi in seconda posizione, seguito da Carini, Pietrobelli che pilotava la macchina di Cornacchia, Mallucci, ecc.

I primi giri vedevano la travolgente galoppata di Stagnoli, mentre Carini cominciava a perdere terreno. L'Osca 1350 doveva accontentarsi di moderare la sua marcia di fronte ai mezzi più potenti, volendo il pilota arrivare in fondo.

Per fortuna, a ravvivare l'interesse veniva al quinto giro l'attacco che Mallucci, altro concorrente locale, iniziava con la sua nuova Ferrari.

Il senegalliese si portava a ridosso di Bordoni, il quale veniva superato al sesto giro. Ma il milanese era pronto alla reazione all'ottavo passaggio e il pubblico viveva attimi d'intensa emozione. Sul rettilineo le macchine passavano quasi appaiate e Bordoni dava spesso l'impressione di avere lo spunto necessario per superare l'avversario.

Ma al 10. giro tutto finiva. La Frasernach andava fuori strada. Il pilota non si faceva nulla, ma poco dopo giungeva lentamente ai boxes per abbandonare.

Scompariva così, l'ultima nota di saliente interesse. Stagnoli, dal canto suo, non era stato affatto disturbato nel citato duello perché, anzi, ad ogni passaggio aveva guadagnato moltissimi secondi.

Una galoppata travolgente, insomma, la sua, che si concludeva come era stata iniziata, al traguardo finale tra gli applausi della folla.

In sostanza, una giornata motoristica di buon rilievo, che comunque, poteva riuscire meglio per le maggiori cilindrate in quanto a partecipazione così come poteva andar meglio dal punto di vista organizzativo.