

Vittoria di Vittorio Marzotto su "Ferrari," 2560



dall'XI Giro di Sicilia

Vittorio Marzotto taglia a motore spento (per esaurimento del carburante) il traguardo dell'XI Giro di Sicilia con la sua originale «Ferrari», iscrivendo il suo nome sul Libro d'Oro della massima prova isolana. Il Direttore di gara Renier sventola la tradizionale bandiera a scacchi.

Un breve commento tecnico e consuntivo su questo Giro di Sicilia che passerà alla storia per le sue emozionanti vicende, per i records clamorosamente battuti, per il sacrificio di uno dei suoi maggiori artefici, Stefano La Motta che con Francesco Faraco è caduto durante la corsa.

Finalmente le condizioni atmosferiche sono state favorevoli e così è stato possibile sfruttare in pieno le possibilità meccaniche, le quali, logicamente progredite di anno in anno, hanno permesso il miglioramento generale dei risultati.

La preparazione tecnica è apparsa molto buona in generale, sia da parte dei concorrenti sia dal lato organizzativo ormai giunto ad una invidiabile perfezione. Analizziamo ora brevemente i risultati.

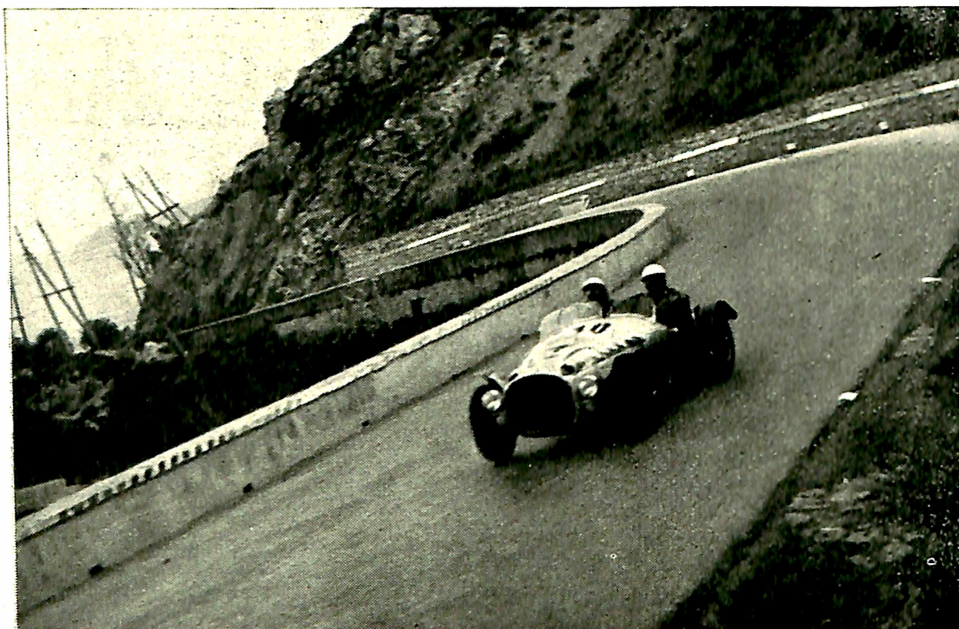
Nel 1951 sono partiti complessivamente 174 equipaggi. Di questi, 81 nella speciale Categoria per Vetture di Serie in cui si era cercato di preparare un Regolamento fatto per

allettare alla partecipazione i concorrenti stranieri, cosa che puntualmente non si è verificata. Davvero commovente e degno di miglior sorte il desiderio dei nostri maggiori organizzatori di attirare a tutti i costi alle loro corse le vetture «di serie» straniere che regolarmente non si sognano di venire!

Comunque per le differenze di carburante e di regolamento con quelle che erano le prescrizioni degli anni precedenti, un vero confronto in questa categoria non è possibile. Si sono affermati i migliori guidatori e le macchine meglio preparate. In questa categoria è stata interessante la partecipazione ufficiosa, perchè così si deve giudicare, di un poderoso lotto di nuovissime Alfa-Romeo 1900 che per la prima volta scendevano in corsa. Noi siamo del parere che la corsa automobilistica sia il migliore mezzo di collaudo decisivo di un prodotto automobilistico e riteniamo quindi che bene ha fatto la casa mi-

lanese a scendere in gara e ad accumulare in questo modo una preziosa esperienza che, anche se non del tutto favorevole, le servirà ad ogni modo più che un collaudo di mesi a perfezionare il suo prodotto nuovissimo. La compagine delle Alfa Romeo ha subito un fiero colpo colla tragica fine di La Motta che era facilmente al comando e col conseguente ritiro di Musmeci e di «Eolo» (Rossi) che non si sentivano più di proseguire la corsa. Così alla distanza è venuto fuori Bonetto che dopo ogni sorta di traversie è giunto vittorioso al traguardo ad una media tutt'altro che trascurabile.

Nella Categoria «Gran Turismo», esclusa la classe 750 cc. che avrebbe portato un buon numero di partecipanti, partirono 11 vetture nella classe più interessante, ossia quella delle 1500 cc. mentre 5 partivano fra le 2000 cc. e solamente 2 nella classe maggiore. In questa classe si è verificata una rarefazione dovuta certa-



Sulla sua stramba vettura, che pure nasconde sotto originali verniciature la potenza dell'autotelaio Ferrari 2560, Vittorio Marzotto forza l'andatura sugli ultimi chilometri conquistando l'ambitissima vittoria nella più rappresentativa gara del Calendario Internazionale.

mente alle nuove e discutibili larghezze ammesse dal Regolamento di questa Categoria nel 1951.

La prova delle « Gran Turismo » è stata veramente notevole ed è una delle più simpatiche caratteristiche di questo XI Giro di Sicilia. Alla distanza sono emerse le più tipiche rappresentanti di questa Categoria, ossia le vere vetture sportive derivate dai tipi da Turismo, in altre parole, proprio le macchine che rappresentavano lo scopo ideale di questa Categoria che temiamo venga travisata dalle nuove norme di quest'anno. Comunque le affermazioni strabilianti di Ovidio Capelli colla snella Fiat 1400 preparata abilmente dalla Casa stessa e da Abarth e carrozzata da Touring, e quella clamorosa di Ippocampo (Castiglioni) che ha portato al collaudo sportivo la nuova Lancia Aurelia munita del motore 1991 cc., sono prova di quanto veniamo dicendo.

Se nelle 1500 cc. Capelli ha nettamente distanziato gli avversari, nelle 2000 cc. Castiglioni è stato seguito da vicino dal bravissimo Grolla ed anche i tempi degli altri piloti delle « Aurelia » confermano la efficienza di questo nuovo prodotto Lancia.

È bene ricordare che le Lancia-Aurelia non erano del tipo nuovissimo che è stato presentato al Salone di Torino, quello che con felice intuito e con perfetta aderenza ai nostri concetti, la Casa Lancia ha voluto appunto chiamare « Gran Turismo ».

Si trattava di vetture normali a passo lungo e con motore 1991 che la casa cede a richiesta ai clienti. Quando vedremo in campo le vetture « gran turismo » propriamente dette, assisteremo a sorprendenti performances.

Lo scorso anno nella classe maggiore di questa categoria avevamo visto in partenza ed in arrivo un lotto compatto di Alfa Romeo 2500 cc.

Nessuna quest'anno: le due vetture partite (che non differivano molto dalle consorelle sport protagoniste nella classifica generale) sono state tolte di gara da futili incidenti.

Nella Categoria Sport, fra le 750 cc. vi è stata la consueta drastica selezione fra i 18 partenti: solamente 3 arrivati in tempo massimo. Il vincitore Tinazzo a tempo di record.

Come sempre la classe 1100 cc. interessantissima e densa di risultati formidabili. 30 partenti e crollo di records per opera del fortissimo Signinolfi seguito da vicino da Palmieri e da Cammarata. Ecco una classe in cui le posizioni dei tre primi non sono mai cambiate con una costanza di classifica di valori assai istruttiva. Signinolfi nel 1951 ha corso a Siracusa (circuito) a Enna (salita) al Giro di Sicilia (fondo) ed ha sempre vinto con superiorità ed ha dimostrato di essere completo e sicuro. Vorremmo che chi ha la possibilità di dare ai corridori più dotati il mezzo di provare le loro qualità sulle vetture da Gran Premio, si ricordasse anche di questo giovane pilota italiano e lo provasse sulle macchine di maggior impegno. Siamo convinti che l'automobilismo italiano potrebbe contare su di un « cannone » di più.

La Stanguellini 1100 cc. ha di nuovo strabiliato. Ecco un prodotto di eccezione bene affiancato dalla Ermini nuovissima che non è apparsa

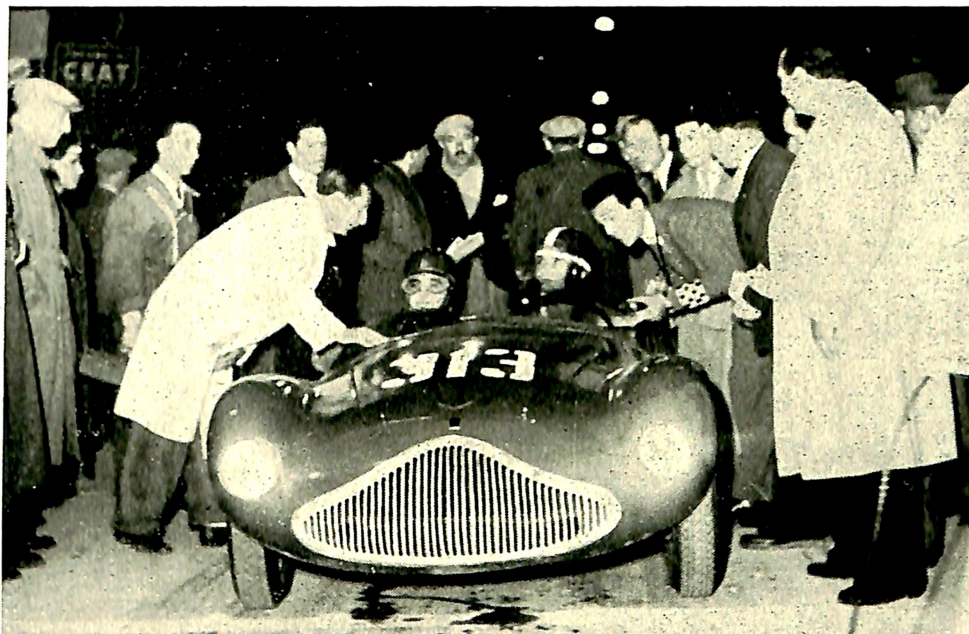


Pietro Taruffi appena sceso di macchina dopo aver raggiunto il traguardo di Foro italico attende dal cronometro il verdetto decisivo, e lo scandire dei secondi verrà interrotto dal fruscio della vettura del diretto avversario che piombando sul traguardo gli carpirà una vittoria che sembrava certa. Al forte pilota romano è rimasto però il secondo posto nella classifica assoluta.

alla fine dominata. Tutt'altro!

Fra le 2000 cc. una sorpresa, o meglio una sorpresa per quelli che non erano al corrente delle possibilità di una vettura straniera che all'estero e specialmente nelle competizioni di gran fondo (Le Mans, T. T. ecc.) aveva dimostrato le sue singolari possibilità. Alludiamo alla Frazer-Nash di Cortese. Il campione livornese di Milano, ha fatto una gara giudiziosa e dettata dalla sua venticinquennale esperienza. Giunto a Palermo febbricitante, senza una adeguata preparazione, ha fatto una gara d'attesa. Attardato anche da due uscite di strada di cui la seconda provocata da una collisione con una vettura assai più lenta che ostacolava la marcia e da alcune piccole noie, ha vinto bene dominando il lotto di 16 concorrenti fra cui c'erano nomi e macchine di primo piano. La Frazer-Nash è una vettura potente, leggera e di pronta accelerazione. Sarà interessante seguirne le sorti nelle lotte colle nostre Ferrari e Maserati.

Nella classe massima c'erano 11 partenti e fra essi i cannoni su cui si appuntava l'interesse di tutti. La vittoria non poteva sfuggire alle Ferrari che per numero e potenza, classe di guida e preparazione dominavano dall'alto di una superiorità indiscutibile. E la fiaccola del primato è passata di mano in mano fra Taruffi, Giannino Marzotto, Bracco e ancora



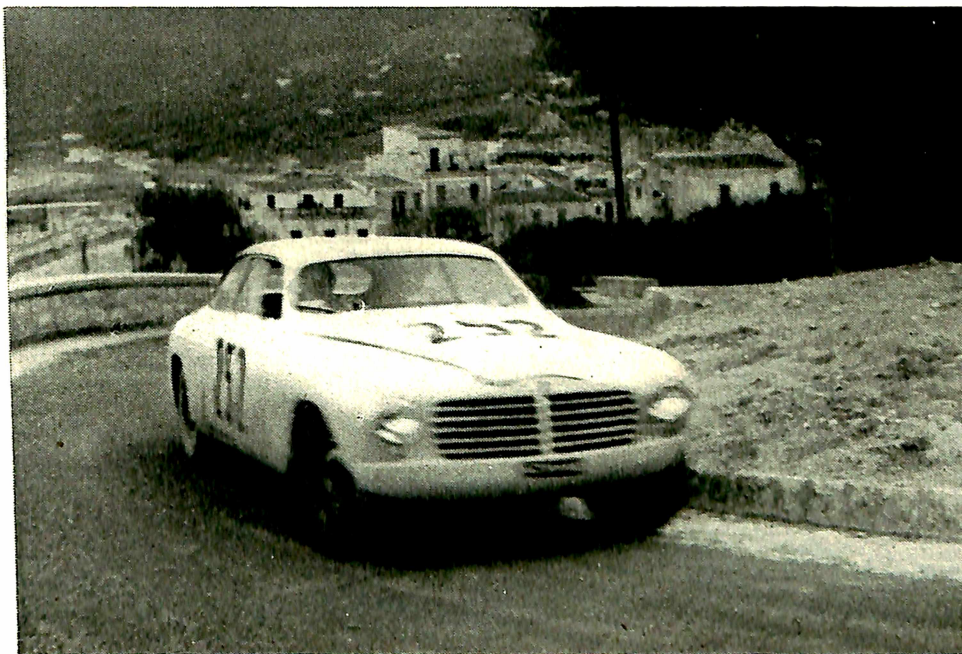
Sergio Sighinolfi sta per iniziare con la formidabile Stanguellini 1100 bialbero la spettacolosa gara che dopo 1080 chilometri di rincorsa lo vedrà classificarsi primo di classe e terzo nella classifica assoluta, offrendo così una ennesima dimostrazione delle possibilità della straordinaria creazione di Vittorio Stanguellini e delle sue oramai confermatissime doti di pilota di classe superiore.

Vittorio Marzotto. Sempre Ferrari! Il campione romano che aveva la vettura forse più potente fra le 2560 cc., ha fatto una corsa magnifica e dotata sapientemente. Avrebbe anche vinto se un passaggio a livello, il solito passaggio a livello che già nel 1949 ha tolto la vittoria a Rol, e alcune noie alle sospensioni non l'avessero tolta quest'anno al nostro

Piero. Per altro Vittorio Marzotto merita la grandissima affermazione che ha colto a Palermo. Il suo inseguimento nel tratto cruciale della corsa, nel difficile settore da Messina all'arrivo, dove egli ha saputo rimontare un asso come Taruffi e non ha voluto arrendersi alla superiorità del romano che lo precedeva con un congruo margine di minuti, vale da solo tutta la corsa e piazza Vittorio Marzotto nel novero dei campioni. E' pari con lui il fratello Giannino che è stato primo fino al momento del ritiro. Singolare stirpe questa dei Marzotto che hanno tutti nel sangue delle doti eccezionali di campioni del volante e che sanno bruciare le tappe che di solito devono percorrere anche i più grandi assi dell'automobile. Giannino, Paolo, brillante protagonista fra le 2 litri, Vittorio! Tutti cannoni questi fratelli!

E non dimentichiamo Bracco che portava al collaudo la 4100 cc. Ferrari, una vettura ultrapotente e nuova. Egli ha fatto da par suo anche se la macchina ha ceduto. Nella fremente lotta dei maggiori, sono scomparse un poco le prove degli altri concorrenti tutti degni di plauso e fra questi Bornigia coll'Alfa-Romeo vincitrice del 1950, Biondetti colla Jaguar ormai superata, Maglioli che colla Maserati ha fatto cose egregie e tanti altri che hanno ben meritato del nostro sport.

I primi 8 in classifica generale hanno battuto il record assoluto della



Il sempre fortissimo Ovidio Cappelli ha portato anche la Fiat «1400» ad una brillantissima dimostrazione delle sue qualità sportive guidandola sulle difficili strade del Giro di Sicilia in modo impeccabile ed imponendola nella categoria Gran Turismo internazionale 1500. Non poca parte di questa affermazione spetta anche alla Carrozzeria Touring, creatrice di questa berlinetta «Superleggera».



Il vincitore assoluto Vittorio Marzotto si intrattiene, all'indomani della gara, coi vincitori della Categoria Turismo 750, i coniugi Scaletta che hanno portata la loro piccola Fiat 500-C al miglioramento del record di classe.



Siamo ancora alla vigilia della gara e Franco Cortese, infreddato e intabarrato, conversa con l'animatore dell'automobilismo siciliano, il Principe Raimondo Lanza di Trabia, che al Giro di Sicilia partecipa come organizzatore e come concorrente.

corsa che Biondetti aveva segnato nel 1948 a 88.766 Km. all'ora.

GIOVANNI LURANI

La gara nelle sue fasi e nella cronaca

Soltanto il dovere di cronisti, tanto duro alle volte, ci ha imposto di restarcene fermi al nostro posto di lavoro, mentre il cuore preso da fitte dolorose, non consentiva più di seguire quella che già prometteva di riuscire, sin dalle prime appassionate e travolgenti vicende, una radiosa giornata per lo sport automobilistico.

Lo avevamo visto partire alle 2,22', con quel suo naturale sorriso e con quella inconfondibile calma che era nel Suo stile e nel suo compito e signorile temperamento di uomo e di sportivo d'azione.

Stentiamo a credere che Stefano La Motta e con Lui Francesco Faraco, sono rimasti schiantati in quella fatale curva di Priolo a pochi chilometri da Siracusa, mentre sospinti dalla ebbrezza di una vittoria che si stava profilando, marciavano con media da primato guidando la gara del gruppo vetture di serie della classe 2000.

Ma è necessario comprimere la indefinibile pena che si è impadronita del nostro sconvolto animo e tentare di riferire le impressioni ed i risultati di questo arrossato 11° Giro Auto-

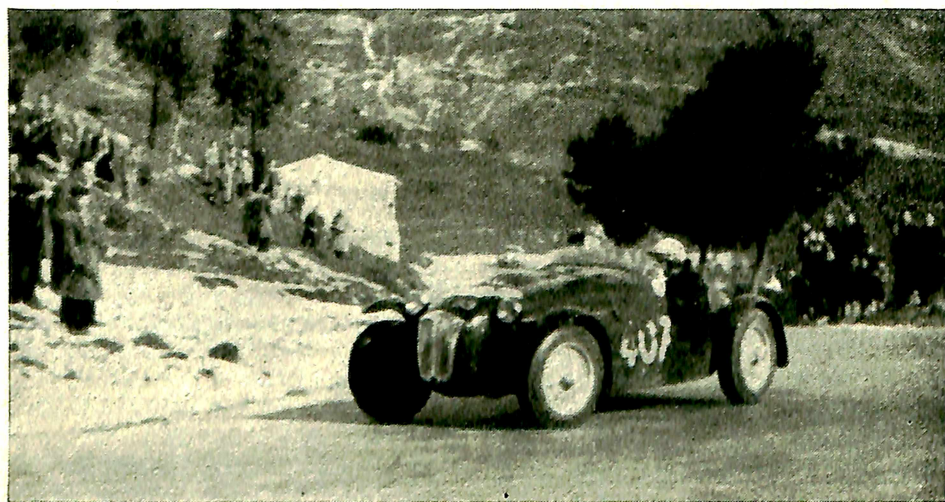
bilistico di Sicilia che noi e tutti i siciliani mai più potremo dimenticare.

Dobbiamo infatti raccontare ai nostri lettori quella che è stata la gara nel suo contenuto tecnico e nel suo aspetto sportivo e incidentalmente ricordiamo le migliori quotazioni della tradizionale asta dei corridori che ha visto in testa Bracco con L. 100.000, poi Taruffi con 60.000, Marzotto con 30.000 e Biondetti con 25.000.

Preferiamo cominciare dal principio e fare iniziare questa undicesima edizione del Giro di Sicilia con la partenza di Zurlo che alle 0.01 ha lasciato la ultra grematissima Piazza del Politeama e infilata la curva è entrato nel Viale della Libertà sulla strada che conduce a Trapani. L'ansia fremente della vigilia non ha avuto un attimo di sosta e non si è più placata, creando anzi nella tarda sera, nei pressi del traguardo di partenza e sui lati della vastissima piazza, un quadro magnifico di popolo e di luci che mai ammirammo nelle passate viglie di questa magica festa sportiva del popolo siciliano.

Fu Restivo, Presidente della Regione, che abbassando la bandiera azzurra, segnò l'inizio del Giro Automobilistico dell'anno 1951. Il Marchese Antonio Brivio, presidente della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, il Marchese Pellegrini Quarantotti, membro della C.S.A.I., il Prefetto, Vincenzo Florio, Raimondo Lanza di Trabia, Stefano La Motta ed un largo stuolo di Autorità, erano a fianco dell'on. Restivo e dell'on. Drago, Assessore per il Turismo, al momento del « via ».

Dei 196 concorrenti iscritti, 22 non si sono presentati alle verifiche cosicché sono partiti 174 equipaggi così suddivisi: n. 39 nelle vetture di serie classe 750; n. 16 nelle vetture di serie classe 1100; n. 9 nelle vetture di serie



Partito febbricitante e poco affiatato con la sua vettura, Franco Cortese ha meravigliato ancora una volta gli esperti con la brillantissima vittoria conseguita nella classe 2000 sport al volante della inglese Frazer Nash, vettura rivelatasi alla distanza per le sue particolari doti di tenuta.

classe 1500; n. 17 nelle vetture di serie classe 2000. Nel gruppo Grande Turismo intern. classe 1500 sono partite 11 macchine, nel G. Turismo 2000, n. 5 macchine, nel Gran Turismo oltre 2000 n. 2 macchine. Nella categoria sport 750, n. 18 concorrenti; sport 1100, n. 30 concorrenti; sport 2000, n. 16 concorrenti; e infine, nella oltre 2000, n. 11 concorrenti.

La corsa assume subito, sin dall'inizio, un particolare interesse e la folla, sempre immensa, sino a quando l'ultimo concorrente — Bracco — alle 4.41 prende la partenza, si appassiona e segue con chiare manifestazioni di esultanza la lotta già abbastanza sostenuta.

L'inizio della corsa è velocissimo e, finalmente, un cielo sereno e stellato, saluta questo Giro. Al controllo di Trapani la piccola Fiat 750 di Sebastì, arriva alla sorprendente media di Km. 75,559. E' il primo della serie dei primati che verranno conquistati nel corso della velocissima gara. A 2'13", insegue Scaletta e dietro Jemma. Cetera con la Fiat 1100 passa primo da Trapani, stabilendo anche lui il nuovo primato in questo primo tratto con Km. 80,592 di media, inseguito con lieve distacco da Trani e da Pìoppo. Nelle 1500 è invece Martignoni che «straccia» la vecchia media, segnando Km. 85,294. Anche Stefano La Motta con la 1900 Alfa Romeo, marcia alla sorprendente media oraria di Km. 88,429. Ma in tutte le classi, al controllo di Trapani, i più veloci conquistano i nuovi primati ed è Taruffi con la sua Ferrari a raggiungere la media di Km. 100,646, inseguito da Bracco a 6" e da Giannino Marzotto a 42". Nella 750 sport assume il comando Musso con la Stanguellini e nella 1100 è l'irruento Sighinolfi che guida il gruppo senza più lasciare la posizione di comando sino al traguardo d'arrivo a Palermo.

Il pubblico, che attende ansioso le notizie dei campioni, sa già che la battaglia si è iniziata immediatamente, specie da parte di Taruffi, Bracco e il giovane figlio dell'industriale di Valdagno, vincitore della Mille Miglia 1950.

Il ritmo, veramente entusiasmante, dà ormai la certezza di una totalitaria caduta dei record, ed al controllo di Agrigento i protagonisti della fremente



Per la undicesima volta la grande avventura sta per iniziarsi. Fra pochi istanti la vettura 001 di Zurlo si lancerà sul percorso del Giro di Sicilia. Starter d'onore l'On. Restivo Presidente della Regione, attorniato dalle autorità, ed affiancato dal Dr. Renier, direttore di corsa.

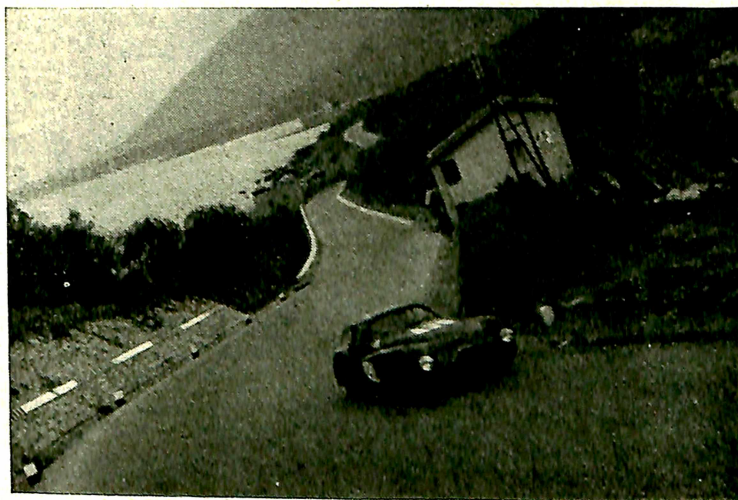
lotta irrompono consolidando le posizioni di avanguardia. Nella categoria dove si lotta per il primato assoluto però si verifica il primo colpo di scena. Bracco con la sua Ferrari 4500 ha sferrato il suo attacco superando ad Agrigento Taruffi. Il romano è appaiato con Giannino Marzotto a 1'5" da Bracco. In ritardo sono Biondetti, Bornigia e Allard, mentre Vittorio Marzotto mantiene la quarta posizione. La media registrata ad Agrigento è di Km. 105,454. Nella 2000 sport, Maglioli con la Maserati raggiunge il 1° posto, alla media di Km. 96,561, seguito da Romano e da Paolo Marzotto, mentre in posizione di attesa, leggermente distanziata, si mantiene la Frazer-Nash di Franco Cortese. Il povero Stefano La Motta, procede con autorità e l'Alfa Romeo 1900, raggiunge Agrigento alla media oraria di Km. 89,072. Capelli va consolidando, frattanto, con la sua

Fiat 1400 la sua posizione dominante nel gruppo Gran Turismo Intern. 1500. Sebastì con la Fiat 750 di serie procede con autorità ed a Agrigento la marcia della piccola vettura raggiunge la significativa media oraria di Km. 74,472.

I protagonisti, magnifici in questa ardente e combattutissima lotta, stanno ora per raggiungere il tratto più duro del percorso che farà lievemente calare la media. Ad Enna le posizioni rimangono, nel quadro generale, pressoché invariate, tranne nel gruppo dei campioni dove al primo posto è avanzato Giannino Marzotto segnando il tempo di ore 4,05' (media Km. 102,195) seguito a 3' da Taruffi ed a 11' dal fratello Vittorio. Ad Enna scompariva dalla lotta Bracco per lieve incidente meccanico. Praticamente dunque, dato il notevole ed incolmabile ritardo di Biondetti, il ritiro di Allard e la scom-



Bonetto con la nuova Alfa-Romeo 1900 sta per iniziare la gara ed ascolta gli ultimi consigli dell'esperto Guidotti.



In piena azione lungo il percorso il vincitore dello scorso anno, Bornigia con l'Alfa-Romeo sperimentale.

parso di Bracco, la lotta si è circonscritta tra Taruffi ed i due fratelli Giannino e Vittorio Marzotto.

A Siracusa, e precisamente nella frazione Priolo accade il tragico sbandamento dell'Alfa Romeo e l'urto violento contro il muro di una casa colonica che provoca la morte di Stefano La Motta e del suo compagno Francesco Faraco. Il tempo segnato dal compianto Vice Presidente della C.S.A.S. al controllo di Enna era di 4 ore e 51', media oraria Km. 86,391.

Scomparso Bracco a Enna, altri colpi di scena si sono verificati a Siracusa. Nella categoria 2000 di serie, avanza Bonetto che decisamente sferra l'offensiva per portarsi in testa nella propria classe e si fanno pure sotto Lietti con l'Alfa e Raimondo Lanza che deve per altro procedere con la vettura non in efficienza. Nelle vetture sport 2000, a Siracusa, Cortese prende decisamente il comando e passa all'offensiva. A un minuto lo segue Paolo Marzotto il quale però malgrado la tenace lotta, non riuscirà più a raggiungere la Frazer di Cortese.

Infine un'altra sorpresa a Messina. Giannino, che teneva saldamente il posto di comando, opponendo una meravigliosa difesa agli attacchi di Taruffi e del fratello Vittorio, nella città dello Stretto è costretto a fermarsi per un'avaria al motore. Il suo vantaggio su Taruffi era di 2', ma la sua gara finisce qui e tutto ormai lascia supporre che Pietro Taruffi abbia via libera per la vittoria. Egli ha 5' di vantaggio su Vittorio Marzotto e 40' su Bornigia.

Ma i colpi di scena non sono ancora finiti; Vittorio Marzotto partito da Palermo alle 4,40', cioè due minuti dopo Taruffi, ha un logico e matematico punto di riferimento onde sviluppare, nella fase conclusiva della lotta, il suo attacco a fondo. Basta roschiare 4' al suo diretto avversario e giungere a Palermo 1' dopo Taruffi, per portare a Valdagno, dopo quella di Giannino della Mille Miglia, la vittoria del Giro di Sicilia. In questo finale di gara, balza in piena luce la classe di Vittorio Marzotto che sul tratto Messina-Palermo mise fuori tutte le qualità che sono nel corredo di un grande campione. Ma indubbiamente, tutta la condotta di gara di Vittorio Marzotto, del resto, sta a dimostrare che il vincitore dell'11° Giro di Sicilia è un pilota che ci sa fare. Il campione, consacratosi sulle aspre e dure strade siciliane, è giunto alla fine freschissimo, malgrado la dura offensiva finale.

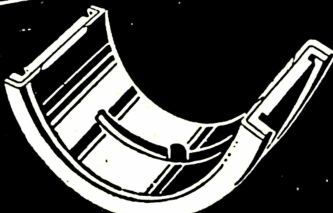
Pure sorprendente deve considerarsi l'impresa realizzata da Taruffi che all'arrivo apparve sorpreso dal travolgente finale del suo avversario di Valdagno. Certo il romano si è valorosamente battuto e la sua prova, in questo velocissimo undicesimo Giro è meritevole dell'elogio più vivo. Le due Ferrari, che hanno dominata la battaglia nella classe sport oltre 2000, hanno superato un altro conclusivo e, possiamo dire, positivo collaudo lungo le ardue strade siciliane. Ed appare sbalorditivo il fatto che la Ferrari del vincitore ha addirittura annientato il vecchio record, che oggi è stato portato oltre i 100 all'ora.

Soc. A. R. L.

TRIONE-RICAMBI

DEPOSITI:
MILANO - Via Solari N. 9 - Telef. 380.667
TORINO - Via San'Anselmo, 29 - Telef. 62.903
ROMA - P. Augusto Imp., 7-9-11 - Tel. 67.097

AGENZIE:
PADOVA - Via G. Picchini, 5 - Telef. 20.753
FIRENZE - Corso Italia, 29 - Telef. 27.716



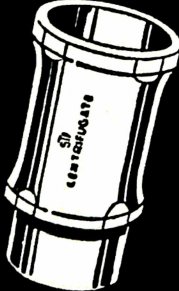
"HOYT 11" e "METALROSE"



PISTONI "STF" STAMPATI



BIELLE CON BRONZINA RIPORTATA IN
"HOYT 11" o "METALROSE"



CAMICIE "STF" CENTRIFUGATE

I PRODOTTI DI CLASSE CHE SI
IMPONGONO SUI VOSTRI MOTORI

Tutte le cifre del Giro parlano di nuove medie conquistate e se si è sottolineata quella del vincitore assoluto, si deve pure dare il rilievo che merita il tempo realizzato da Franco Cortese che ha saputo condurre alla vittoria nella Sport 2000 la Frazer-Nash con la media oraria di Km. 92,881.

Come manifestare la nostra ammirazione per la tenuta delle macchine di serie? Dalle piccole Fiat-500 che con Scaletta raggiunsero la media oraria di Km. 72,826 alla Fiat-1100 di Cetera che marciò alla media oraria di Km. 77,077; dalla gara altamente dimostrativa della Aprilia (classe 1500) che bruciarono i 1080 chilometri del giro alla media di Km. 82,124 alla prestazione veramente maiuscola della Fiat 1400 di Cappelli che ha raggiunto la media di Km. 84,127, ed ancora la dimostrazione di solidità costruttiva dei due nuovi prodotti italiani, cioè l'Alfa Romeo 1900 e l'Aurelia, tutti hanno contribuito ad elevare il successo tecnico-sportivo del Giro.

Bonetto da quel solido campione che è, seppe ben dosare il rendimento dell'Alfa Romeo 1900 e terminare al primo posto con la media non trascurabile di Km. 84,536. Le Stanguellini, le Ermini e le Osca hanno pure marciato a meraviglia in questa corsa da giganti in cui i valori tecnici e quelli sportivi hanno ancora una volta riaffermata, nel mondo, la fama e la consistenza di questa classica competizione siciliana. Consacrata dal sacrificio di Stefano La Motta che fermamente l'ha voluta e sostenuta, assieme a Raimondo Lanza di Trabia, questa gara, come ha detto l'on. Restivo, presidente della Regione Siciliana, continuerà ancora nel nome e nel ricordo dello Scomparso a dare lustro e prestigio al patrimonio organizzativo italiano.

Entusiasmo, ordine, disciplina e ottima organizzazione su tutto il percorso; risultati sportivi e tecnici eccellenti hanno distinto questa edizione del Giro di Sicilia che ancora una volta segna la passione immutabile di Raimondo Lanza di Trabia e dei suoi collaboratori vicini.

VINCENZO GARGOTTA

LE CLASSIFICHE

Gruppo Vetture di Serie Internazionale
Classe sino a 750 cc.

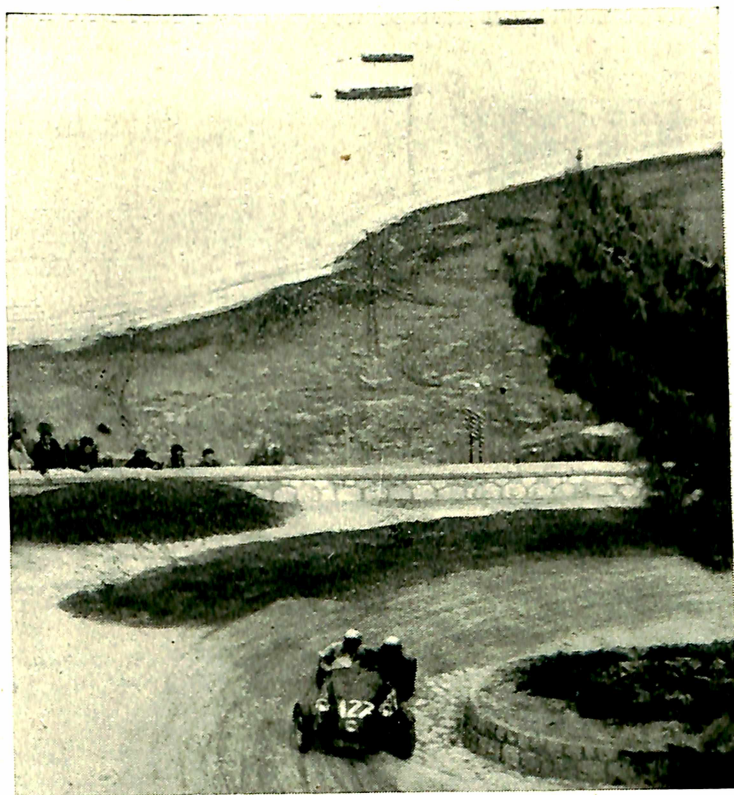
1. Scaletta-Feducci in 14.49'47" media 72,826; 2. Sebasti-Scarlatti in 14.55'59"; 3. Gemelli-Scotti in 15.05'26"; 4. Criscione-Migliore in 15.07'04"; 5. Scuto-Guercio in 15.09'29"; 6. Zurlo-Zurlo in 15.09'50"; 7. Grillo-Virlinzi in 15.14'21"; 8. Gangitano-La Rosa in 15.18'36"; 9. Bruno-Vernuccio in 15.21'26"; 10. Corsaro-Panepinto in 15.22'56"; 11. Briguglio-Leone in 15.26'22"; 12. Giorgianni-Longo in 15.27'50"; 13. Mauceri Mauceri in 15.41'31"; 14. Motta-Scionti in 15.42'13"; 15. Pezzino-Spampinato in 15.42'19" tutti su Fiat.

Gruppo Vetture di Serie Internazionale
Classe sino a 1100 cmc.

1. Cetera-Cetera in 14.00'43", media 77,07; 2. Taormina - Toia in 14.08'11"; 3. Schermi - Schermi in 14.08'29" 4. Gi-



Una gara rimarchevole ha compiuto il romano Palmieri che ha condotto la bella berlinetta di Ermini al secondo posto di classe.



Tra le 750 Sport ha prevalso Tinazzo che ha saputo dosare la generosa potenza della sua macchinetta vincendo così la sua classe.

glio - Vitale in 14.13'3"; 5. La Luce - Buffa in 14.18'25"; 6. Pioppo - Di Salvo in 14.26'27"; 7. Fantauzzo - Lucchese in 14.32'34"; 8. Frangiamone - Bertone in 15.06'15"; 9. Fazzina - Rizzo in 15.14'56"; 10. Arcidiaco - Messina in 15.59'5"; 11. Reginella - Galazzo in 16.21'34"; tutti su Fiat.

Gruppo Vetture di Serie Internazionale Classe sino a 1500 cmc.

1. Martignoni-Bianchi su Aprilia in 13.09'03", media 82.124; Espes - Paganini su Aprilia in 13.21'03"; 3. Pezzino - Di Giunta su Aprilia in 13.27'13"; 4. Cavallo-Zappalà su Fiat 1500 in 14.01'19"; 5. Bertazzi-Scuto su Aprilia in 14.44'00"; 6. Consiglio-Fantino su Fiat 1400 in 15.04'20"; 7. Germano-Accardo su Aprilia in 15.15'42".

Gruppo Vetture di Serie Internazionale Classe sino a 2000 cmc.

1. Bonetto-De Giuseppe su Alfa in 12.46'56" media 84.536; 2. Lietti-Castelli su Alfa in 12.55'36"; 3. Sergio-Caggeci su Aurelia in 13.06'58"; 4. Lanza-Zanardi su Alfa in 13.17'24"; 5. «Roberto»-Cristaldi su Aurelia in 13.21'23"; 6. Piacenza-Mucera R. su Aurelia in 13.30'45"; 7. Duberti-Canali su Aurelia in 13.38'17"; 8. Cundari-Di Giacomo su Alfa in 14.05'39"; 9. Giacobbe-Fondi su Aurelia in 14.12'56"; F.T.M.: Musmeci-Perone su Alfa in 16.07'26".

Gruppo Gran Turismo Internazionale Classe sino a 1500 cmc.

1. Capelli-Gerli su Fiat 1400 in 12.50'16" media 84.127; 2. Pinto-Di Bona su Stanguellini in 13.14'13"; 3. Sannino-

Palazzolo su Aprilia in 13.15'01"; 4. Castellano-Pauletto su Fiat in 14.06'00"; 5. Pirrone-Salamone su Fiat in 14.14'48"; 6. Beneventano-Omar su Fiat Sita in 14.59'39".

Gruppo Gran Turismo Internazionale Classe sino a 2000 cmc.

1. «Ippocampo» in 12.24'23" media 86.818; 2. Grolla in 12.25'42"; 3. De Sarzana in 12.52'14"; 4. Bellucci in 13.11'41" tutti su Aurelia.

Categoria Sport Internazionale Classe sino a 750 cmc.

1. Tinazzo-Barbieri su Fiat Giannini in 13.56'23" media 77.476; 2. Fiertler-Romeo su Fiat Giannini in 14.57'20"; 3. Caggiano-Tuminello su Giau in 15.36'59"; F.T.M. Boldrini-Faina su Giau in 18.25'28".

Categoria Sport Internazionale Classe sino a 1100 cmc.

1. Sighinolfi-Bertazzoni su Stanguellini in 11.34'44" media 93.270; 2. Palmieri-Vallecchi su Ermini in 11.40'42"; 3. Cammarata-Alterio su Cisitalia in 12.24'04"; 4. Mandina-Li Volsi su Fiat 1100 S. in 12.56'11"; 5. Vando-Pignat su Osca in 13.28'55"; 6. Pinzero-Volpini su Osca in 13.32'02"; 7. Micali-Di Natale su Fiat in 13.38'50"; 8. Miceli-Azzarelli su Fiat in 14.00'41"; 9. Rotolo-Di Caccamo su Fiat in 14.15'18"; 10. Zagone-Confarelli su Stanguellini in 14.36'39"; 11. Lo Monaco-Lo Monaco su Ermini in 14.51'07"; 12. Montalbano-Piparo su Fiat in 15.45'22"; 13. Sapienza-Piedimonte su Stanguellini in 15.55'12".

Categoria Sport Internazionale Classe sino a 2000 cmc.

1. Cortese-Tagni su Frazer-Nash in 11.39'40" media 92.881; 2. Marzotto P.-Marini su Ferrari in 11.47'01"; 3. Romano-Giannusa su Ferrari in 12.21'08"; 4. Checcacci-Bardazzi su Ferrari in 12.23'41"; 5. Maglioli su Maserati in 12.24'31"; 6. Pottino-Terzo su Ferrari in 13.26'41"; 7. Bertone-Mirko su Ferrari in 13.31'02"; 8. Russo-Scuderi su Ferrari in 13.34'43"; F.T.M. Pucci-Faraco G. B. su Ferrari in 16.04'00".

Categoria Sport Internazionale Classe oltre 2000 cmc.

1. Marzotto V.-Fontana su Ferrari in 10.45'02" media 100.276; 2. Taruffi-Salami su Ferrari in 10.46'13"; 3. Bornigia-Bornigia su Alfa R. in 11.47'19"; 4. Biondetti-Vinci su Jaguar in 11.52'15"; 5. Dusemasin-Castelletto su Ferrari in 13.34'41"; F.T.M. Rocco-Sorrentino su P.A.M. in 15.09'31".

CLASSIFICA GENERALE

1. Marzotto Vittorio su Ferrari in 10.45'02" media Km. 100.276; 2. Taruffi Pietro su Ferrari in 10.46'13"; 3. Sighinolfi Sergio su Stanguellini in 11.34'44"; 4. Cortese Franco su Frazer-Nash in 11.37'40"; 5. Palmieri Primo su Ermini in 11.40'42"; 6. Marzotto Paolo su Ferrari in 11.47'01"; 7. Bornigia Mario su Alfa in 11.47'19"; 8. Biondetti Clemente su Jaguar in 11.52'15"; 9. Romano Emilio su Ferrari in 12.21'08"; 10. Checcacci Elio su Ferrari in 12.23'42"; 11. Cammarata Mario su Cisitalia in 12.24'04".