

Il motore della O.S.C.A. di Bayol a sei cilindri e doppia accensione.

stuzie del mestiere per non cedere di un palmo. Gli spettatori alle curve di Lesmo e di Vedano vivono attimi di indescrivibile emozione.

Ascari è ora al massimo dell'impegno, ma la sua azione non appare irresistibile! Farina e Fangio infatti non mollano e preferiscono farsi « succhiare » specialmente sui rettilinei.

Al 60° giro Ascari, pur tallonato da Farina, ha circa due secondi di vantaggio su Fangio. Che sia il principio del tracollo dell'argentino? La smentita di quella supposizione arriva al giro seguente, che Fangio con formidabile ritorno è ormai a ridosso di Farina.

A questo punto dopo una corsa regolarissima si ferma ai boxes la A.F.M. di Stuck. Anche Brown e Wharton seguono la stessa sorte.

Ci avviciniamo alla fine. Ascari è sempre all'avanguardia del plotoncino e rimarrà in simile privilegiata posizione sino al 76° giro. Al secondo posto si avvicendano ora Farina ora Fangio. Tutti sono stati doppiati, anche Villoresi e Hawthorn.

A quattro giri dalla fine i tre bolidi passano davanti alle tribune quasi sulla stessa linea. Leggermente davanti appare Farina.

Il giro seguente Ascari ripassa in prima posizione vigilmente controllato dai due avversari. Si registrano gli ultimi ritiri: la vittima è De Graffenried.

79° giro: ancora Ascari, Farina e Fangio che si « marcano » inesorabilmente! Per Lampredi e Colombo, progettisti del primo della Ferrari il secondo della Maserati, questi secondi sono tremendi.

Ogni sguardo è ora proteso verso la curva di « porfido ». Un gran polverone preannuncia che la « bagarre » finale si è scatenata in tutta la sua veemenza ma che qualche cosa è successo. Anche la polvere però si dirada ed ecco apparire fulmineo sul traguardo l'inconfondibile Maserati di Fangio. Con qualche macchina già doppiata passa pure Farina distanziato di un centinaio di metri.

La folla è come sbigottita! Non sa rendersi conto della drammaticità di quell'arrivo. Il nome di Ascari che non è più passato sul traguardo è sulla bocca di tutti!

È successo che uscendo dalla curva di « porfido » a velocità elevatissima, Ascari è stato costretto ad una brusca frenata essendosi trovato dinanzi una macchina che procedeva lentamente.

Nella frenata la macchina sbandò e si mise per traverso. Sfortuna volle che appena dietro arrivasse Marimon. L'urto fu inevitabile ma miracolosamente inerte.

Farina che pure incalzava da vicino compì una coraggiosissima manovra uscendo nel prato per subito rientrare. Ma intanto Fangio era volato verso la vittoria!

GIANCARLO MIGLIAVACCA

CLASSIFICA FINALE

1. Fangio Juan, Maserati, che compie Km. 504 in 2.49'45"9, alla media di Km. 178,130 (nuovo record: record precedente, Ascari, Ferrari, alla media di Km. 177,090); 2. Farina Nino, Ferrari, in

2.49'47"3; 3. Villoresi, Ferrari, in 2.49'49"2 giri 79; 4. Hawthorn, Ferrari, in 2.50'7"6 giri 79; 5. Trintignant, Gordini, in 2.51'11" giri 79; 6. Mieres, Gordini, in 2.50'45" giri 77; 7. Mantovani - Musso, Maserati, in 2.50'44"3 giri 76; 8. Maglioli, Ferrari, in 2.51'50"4 giri 76; 9. Schell, Gordini, in 2.50'46"2 giri 75; 10. Chiron, Osa, in 2.51'21"7 giri 72; 11. Bira, Maserati, in 2.52'12"3 giri 72; 12. Brown, Cooper B., in 2.51'12"7 giri 70; 13. Moss, Cooper Alta, in 2.51'44"4 giri 70; 14. Stuck, AFM Bristol in 2.51'11"7 giri 67; 15. Giraud - Cabantous, H.W.M., in 2.51'31"5 giri 67; 16. Rosier, Ferrari, in 2.51'24"7 giri 65.

NON CLASSIFICATI

Fairman, in 2.52'18" giri 61; Wharton in 2.53'42"2 giri 57; Mc. Alpine in 2.50'47"4 giri 56.

Giro più veloce — Fangio al 39. giro in 2'4"5 alla media di Km. 182.168 (record precedente: Ascari e Gonzalez alla media di Km. 179.857).

Le fasi appassionanti delle due ore di gara della Coppa Intereuropa

In tutto degna delle tradizioni monesi la V Coppa Intereuropa è stata anche quest'anno un preludio meraviglioso alla grande parata pomeridiana del Gran Premio d'Italia.

Il fascino di questa corsa, dagli aspetti eminentemente sportivi e destinata ai puri dell'automobile, ha sollevato come sempre ondate di entusiasmo confermate poi dal nuovo successo tecnico ed agonistico conseguito.

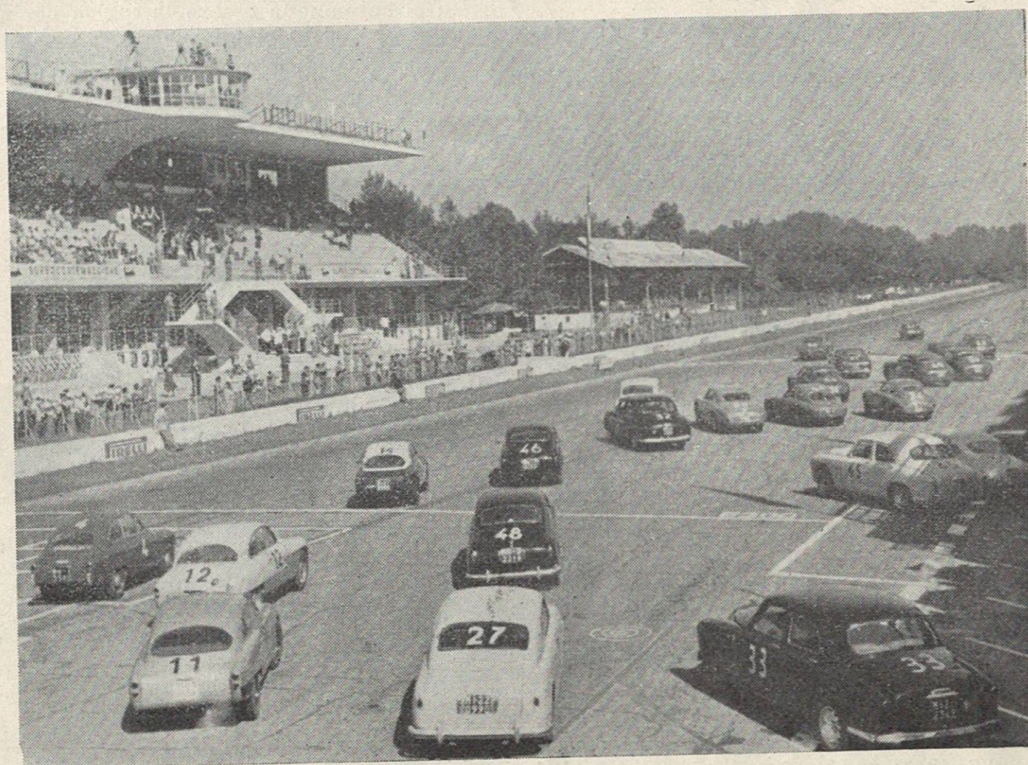
Ad allietare questa saporosissima giornata di bellissimo sport un sole quanto mai vivido inondava l'autodromo quasi volesse coi suoi riflessi dare un tono più suggestivo allo spettacolo che il parco di Monza presentava. Il pubblico, che non era dei più numerosi, dimostrava tuttavia una certa competenza e, com'è solito negli attimi trepidi che precedono la corsa, si sbizzarriva nei pronostici cercando i probabili trionfatori

La classe 750 cc. presentava l'ormai risaputo dilemma Fiat Zagato-Dyna Panhard. Alla fine dell'appassionante contesa avrebbe prevalso la vettura italiana o quella francese?

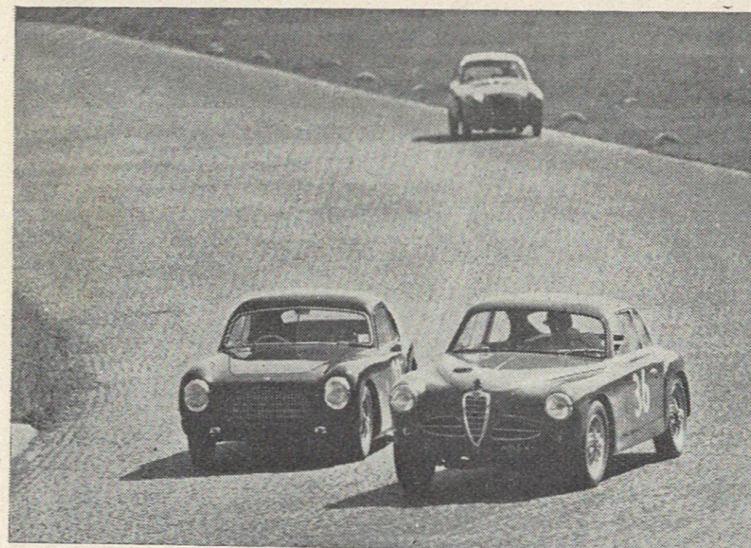
Nella classe 1100 cc., in sostituzione della 1500 cc. data l'assenza di costruzioni nostrane in questa cilindrata, già scontata la supremazia delle Fiat Zagato o sorpresa da parte della Cisitalia e delle Fiat 103 modificate?

Fra le « 2 litri », Ferrari e Lancia saranno in grado di contendere la vittoria alle Alfa Sprint che in competizioni velocistiche per eccellenza sono di una aggressività senza limiti? E nella oltre 2000 cc. le Ferrari avranno via libera, o troveranno nelle Lancia 2500 G. T. avversarie capaci di sovvertire in modo sensazionale il risultato?

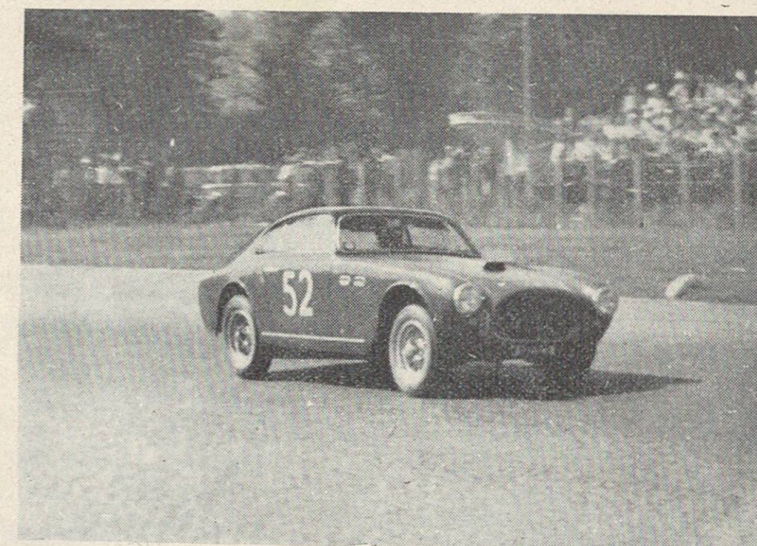
Queste le premesse di una corsa che,



Si incolonnano le vetture dopo la partenza per la Coppa Intereuropa.



Sanesi è stato lo sfortunato protagonista della classe fino a 2000 cc. Ecco mentre con la sua Alfa Sprint supera in curva il bravo gallaratese Mantori che pilota la sua Cisitalia.



La corsa di Cornacchia è stato un lungo monologo durato ben due ore. Con la sua Ferrari, che qui ammiriamo in piena azione, l'alfiere della « Guastalla » ha dato spettacolo.

alla prova dei fatti, non deluderà l'aspettativa.

Qualche minuto prima della partenza il col. Covacovich radunava a rapporto al centro della pista i concorrenti.

Ai boxes una insolita animazione dava la giusta sensazione di come fervevano i preparativi.

All'ultimo momento, mentre i piloti si stavano già schierando per la caratteristica partenza tipo « Le Mans », dall'altoparlante si apprendeva che non sarebbero partiti quattro corridori regolarmente qualificatisi nelle prove, e precisamente Bertoja e Piperno nella classe III, Randaccio nella classe II e Silva nella classe I.

10.30: al segnale del « via », scandito a mezzo radio, i piloti si lanciavano (dallo scatto si sarebbe detta una corsa di centometristi) verso le portiere delle loro macchine e vi si tuffavano dentro sollecitando l'avviamento automatico. La Coppa Intereuropa entrava nella fase più palpitante.

L'irresistibile corsa di Marino Guarnieri

La lotta che all'inizio si prospettava accessissima è andata man mano scemando per l'azione spavalda della Fiat Zagato 750 di Marino Guarnieri che col passare dei giri dava segni di una inattaccabile superiorità.

L'inizio era veloce e quanto mai interessante. Guarnieri scappava come uno scoiattolo inseguito però da vicino dalla D. B. di Monteverdi col quale ingaggiava le prime emozionanti schermaglie. Più lenti ad assumere il ritmo della corsa apparivano gli altri.

Al termine del primo giro Guarnieri e Monteverdi passavano quasi appaiati, mentre sensibilmente più lontani erano già Lippi e Ronzoni sulla Fiat Zagato e Musitelli sulla Dyna Panhard. Guidetti pure sulla Dyna Panhard chiudeva la marcia delle macchine ad andatura quasi... turistica per il non perfetto funzionamento della sua vettura.

Il secondo giro non portava mutamenti nei passaggi ma tuttavia si aveva la netta impressione che Monteverdi stesse portando un attacco a fondo alla posizione di avanguardia del portacolori della Scuderia Sant'Ambroeus. Infatti alla tornata seguente il tentativo di Monteverdi veniva coronato con successo e sulla linea del traguardo davanti alle tribune sgusciava prima la nervosa D. B.

Guarnieri allora assumeva un atteggiamento di attesa e per cinque giri la

corsa procedeva sulle posizioni acquisite. La velocità dei « leaders », che si aggirava sui 125 Km. orari, aveva intanto fatto il vuoto tra gli inseguitori.

Il nono giro riportava alla ribalta il valoroso Guarnieri. Dopo aver prepotentemente superato il pur bravo Monteverdi il pilota della Zagatina iniziava la sua solitaria galoppata che doveva concludersi trionfalmente soltanto allo scadere delle due ore di gara.

Alla decima tornata Guarnieri precedeva Monteverdi di 2"4/10 e Randaccio di 38"9/10. In quarta posizione Musitelli Ferruccio, indi Lippi ed infine Guidetti che era già stato doppiato due volte.

A questo punto la gara agonisticamente aveva esaurito tutto il suo repertorio. Soltanto la marcia formidabile di Guarnieri che faceva aumentare visibilmente la media poteva ancora rappresentare un motivo di interesse.

Il 20° giro sanzionava maggiormente la superiorità di Guarnieri il cui vantaggio di 49" era più che un margine di sicurezza. Monteverdi, che occupava sempre la piazza d'onore, doveva tuttavia guardarsi dal forte Ronzoni, protagonista di un bellissimo ritorno.

Per la cronaca la corsa era finita! Da annotare sul nostro taccuino non rimanevano che gli ultimi sprazzi della lotta tra Monteverdi e Ronzoni!

Poillucci domina nelle 1100

Pronostico rispettato nella classe da 751 a 1100 cc. dove Poillucci, che nelle prove aveva destato buonissima impressione, ha gareggiato soprattutto con intelligenza sfoderando un finale da vero campione.

Al « via » il più lesto a mettersi in azione era Zagato. Martinengo e Poillucci non si lasciavano tuttavia sorprendere dall'agile manovra del fuggitivo e subito inscenavano uno spettacolare inseguimento.

Il primo passaggio avveniva nel seguente ordine: al comando sempre Zagato, incalzato da vicino da Martinengo che alla ruota aveva Poillucci.

Fezzardi, che era al volante della Fiat Zagato 1100, insisteva però nello sforzo e superava con facilità Borghesi e Mantori portandosi a ridosso dei primi tre battistrada.

Davanti alle tribune al termine del 2° giro Martinengo, impegnandosi in una appassionante volata, sorpassava Zagato portandosi al comando del carosello. Poillucci da terzo incomodo vigilava senza

dare tuttavia l'impressione di impegnarsi eccessivamente.

Nulla di sensazionale da registrare al terzo e quarto giro, salvo l'avvicinamento di Borghesi che nel frattempo aveva scalato Mantori.

La corsa procedeva a sobbalzi con sconvolgimenti rapidi ed improvvisi. Il quinto giro segnava infatti la riscossa di Poillucci che con azione decisa passava al comando invano contrastato dagli altri. Da questo momento le redini della gara rimarranno instancabilmente nelle mani del bravissimo Poillucci che avrà modo di dimostrare le sue doti di velocista davvero notevoli.

Nuovi cambiamenti nelle posizioni caratterizzavano i giri seguenti. Fezzardi, proseguendo infatti nel suo ritmo indovolato passava terzo all'ottavo giro e secondo al nono. Zagato e Martinengo forse provati dalla foga iniziale avevano leggermente rallentato la loro andatura.

Dopo dieci giri le classifiche erano le seguenti: Poillucci in 28'56"3/10; Fezzardi in 28'58"6/10; Martinengo in 29'1"7/10; indi Zagato, Mantori, Borghesi e Fusar Poli.

Il ritmo non accennava a scemare e Poillucci gradatamente si staccava dagli avversari sospinto dalla sua giovanile baldanza.

Alla 17ª tornata Zagato riusciva a portarsi in terza posizione spodestando Martinengo. Nelle retrovie la situazione rimaneva stazionaria.

Al 20° giro la media di Poillucci era di Km/h 132,565. Fezzardi, che resisteva ancora nella sua scia, lo seguiva a 4"7/10 mentre Zagato era già distaccato di più di 20".

La sfortuna intanto si accaniva contro Martinengo che al 28° giro era costretto ad una lunga sosta ai boxes, ciò che comprometteva inesorabilmente le sue belle speranze di un onorevole piazzamento.

La monotonia subentrava allora sgominando quello spirito agonistico che ancora poteva vivificare la lotta. Lo stesso Poillucci vista l'inattaccabilità della sua posizione, rallentava l'ormai sicura corsa verso la vittoria.

Musitelli e Sanesi protagonisti di un avvincente duello

Il drammatico arrivo delle « 2 litri » è stato qualche cosa di tanto sensazionale che ha sbalordito completamente quanti avevano seguito l'interessante contesa dall'inizio alla fine.

L'azione travolgente di Sanesi aveva

ELPI 1063 a

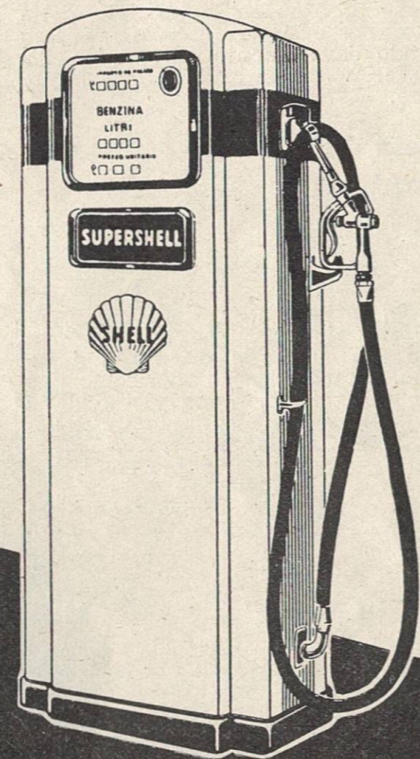


SERVIZIO SHELL
rapido - moderno - efficiente

la potenza sulla strada



SHELL X-100
l'olio che vince la corrosione



SUPERSHELL
velocità - ripresa - rendimento

dapprima aperto il varco tra i 13 par-
tenti della classe da 1101 a 2000 cc. con
tanta superiorità che anche quando la
sua *Alfa Romeo* aveva fatto sorgere dub-
bi sulla effettiva efficienza, tutti sareb-
bero stati d'accordo nel giurare che la
inesauribile classe del campione del
Portello avrebbe alla fine supplito alle
deficienze del suo mezzo meccanico. In-
vece Giulio Musitelli, che non aveva mai
desistito dall'inseguire l'*Alfa Romeo*, re-
sosi conto dell'inaspettata situazione
creatasi in pochi istanti, sollecitava al
massimo la sua *Ferrari* per piombare co-
me una folgore, a pochi metri dal tra-
guardo, sull'esterrefatto Sanesi.

Questo in sintesi l'episodio più spetta-
colare che ha caratterizzato la corsa e
che meglio apparirà dalla cronaca.

Già al segnale di partenza l'*Alfa Romeo*
di Sanesi scattava con impeto in testa
involandosi e scomparendo entro il « cur-
vone ». La *Fiat* 8 V di Leto di Priolo
balzava subito in seconda posizione, tal-
lonata dalla *Ferrari* di Musitelli, dall'*Al-
fa* di « Borasca » e di Bertani.

Al termine del primo giro Sanesi gui-
dava il gruppo, precedendo di un centi-
naio di metri Leto di Priolo, Musitelli,
« Borasca », Bertani. Della Beffa con l'*Al-
fa Romeo*, Colocci con la *Lancia* B. 20,
Sutti con l'*Alfa Romeo*, « Ivanhoe » con
l'*Alfa Romeo* seguivano più staccati. Lu-
glio e Simontacchi, che si erano attardati
nel partire, con Tarana e Dal Monte
chiudevano il carosello.

Il secondo e terzo giro non portavano
sostanziali mutamenti salvo qualche spo-
radico ma pure emozionante duello alla
curva di « Porfido ».

Col quarto giro Musitelli aumentava il
ritmo iniziando così la fase di avvicina-
mento alla *Fiat* 8 V, fino a quel momento
destreggiatasi meravigliosamente.

Quattro giri dopo il pilota della *Ferra-
ri* era ormai a ridosso della *Fiat* 8 V. Am-
mirabile era la resistenza del bravissimo
Leto di Priolo che però alla fine doveva
cedere di fronte alla maggiore potenza
della *Ferrari* avversaria.

Intanto Dal Monte e « Ivanhoe » erano
costretti al ritiro per avarie meccaniche.

Al 10° giro i cronometristi registrava-
no i seguenti distacchi: Sanesi, poi Mu-
sitelli a 12"5/10, Leto di Priolo a 16",
« Borasca » a più di 30", indi doppiati
Sutti e Colocci.

Sanesi proseguiva nella sua formida-
bile marcia girando regolarmente al rit-
mo di 2'28". Anche Musitelli terminata
la scaramuccia con Leto di Priolo filava
velocissimo, sostenuto da un irriducibile
spirito battagliero.

Simontacchi si fermava ai boxes al 12°
giro per poi ritirarsi. Il giro seguente Sa-
nesi alla curva di « porfido » dava prova
di rara abilità e di prontezza nei riflessi
uscendo spavalamente da un intrigo di
macchine.

Al 20° giro il vantaggio di Sanesi nei
confronti di Musitelli era salito a 18".
Terzo era Leto di Priolo a 26"3/10, quar-
to « Borasca », quinto Della Beffa, sesto
Colocci e settimo Luglio.

Della Beffa al 26° giro era obbligato
ad una sosta presso i meccanici, ma ri-
partiva subito.

Intanto quando ormai si pensava che la
corsa sarebbe terminata senza ulteriori
importanti mutamenti, ecco farsi sempre
più palesi le difficoltà di distribuzione
dell'*Alfa* capolista. La perdita del tubo di
scarico rendeva poi la sua marcia quanto
mai scoppiettante e rumorosa.

Lo sfortunato Bertani che si era com-
portato con bravura si ritirava al 34°
giro.

Sanesi che procedeva al piccolo trotto
si difendeva intanto come meglio pote-
va, ma l'incalzante azione della *Ferrari*
di Musitelli era inesorabile.

Al penultimo giro Sanesi aveva ancora
un effimero vantaggio su Musitelli. Ma
proprio sul rettilineo d'arrivo si verifi-
cava l'inevitabile e la *Ferrari* soffiava al-

Tempi migliori sul giro di tutti i partecipanti alla 5ª Coppa INTEREUROPA

Classe I fino a 750 cc.

GUARNIERI	25°	2'56''5
RONZONI	15°	2'57''2
MONTEVERDI	25°	2'58''1
MUSITELLI	15°	2'59''2
LIPPI	33°	3'03''2
GUIDETTI	36°	3'09''9

Classe II da 751 a 1100 cc.

POILLUCCI	34°	2'46''5
FEZZARDI	33°	2'46''6
ZAGATO	16°	2'48''5
MARTINENGO	13°	2'49''
MANTORI	40°	2'51''7
BORGHESI	31°	2'53''6
FUSAR POLI	40°	2'54''3

Classe III da 1101 a 2000 cc.

SANESI	30°	2'25''
MUSITELLI	48°	2'26''8
LETO DI PRIOLO	14°	2'28''3
BORASCA	38°	2'29''8
LUGLIO	35°	2'36''
IVANHOE	3°	2'36''7
BERTANI	24°	2'38''1
COLOCCI	40°	2'39''1
DELLA BEFFA	22°	2'39''5
SUTTI	11°	2'42''2
SIMONTACCHI	6°	2'45''1
TARANA	39°	2'51''9
DAL MONTE	4°	2'58''4

Classe IV oltre 2000 cc.

CORNACCHIA	40°	2'22''6
MANZON	33°	2'24''2
PIOTTI	15°	2'25''2
CASTELLOTTI	29°	2'25''4
PALMIERI	7°	2'27''9
BIAGIOTTI	38°	2'35''4
ANSELMI	2°	3'02''6

lo scoraggiato Sanesi quella vittoria che
per tanti giri era parsa una certezza!

Cornacchia a tempo di record

Sinceramente lo spettacolo non è man-
cato, anche se l'inevitabile doppiarsi delle
vetture nel folle carosello non dava su-
bito la percezione delle posizioni dei
concorrenti in gara. Con ciò ci riferia-
mo ai bolidi della cilindrata superiore
che specialmente sui rettilinei lasciava-
no in tromba le altre macchine, dando
allo spettatore meno provveduto il qua-
dro di una vera babilonia.

Si partiva alla dannata con il francese
Manzon, al volante della *Lancia* 2500 G. T.
al comando, seguito dal lesto Biagiotti
sull'*Aurelia* B. 20 2500, da Cornacchia e
da Castellotti.

Piotti, su una *Ferrari* 2572, tardava a
porsi in azione e Macchi pure su una *Fer-*

rari, subito dopo l'inizio si ritirava.

Alla curva di Lesmo Cornacchia ave-
va già raggiunto Manzon, mentre Castel-
lotti superava con facilità Biagiotti.

Al primo passaggio sfrecciava in testa
al gruppo la *Ferrari* di Cornacchia, che
precedeva di una trentina di metri le
Lancia di Manzon e di Castellotti nell'or-
dine. Palmieri transitava quarto seguito
da Biagiotti e da Piotti. Anselmi, che pure
pilotava una *Lancia* 2500 G. T. doveva ar-
restarsi per noie meccaniche.

Il duello fra Manzon e Castellotti as-
sumeva a volte toni drammatici. Già al se-
condo giro il lodigiano scavalcava il fran-
cese che tuttavia non si staccava dalla
sua scia.

Un giro dopo Anselmi era ancora co-
stretto ad una forzata sosta ai boxes. Il
suo ritardo si era però fatto gravoso per
cui preferiva abbandonare.

Cornacchia intanto sfoderava puntate
velocissime mentre si staccava progres-
sivamente dalle due *Lancia* inseguite.

Alla decima tornata Cornacchia era
sempre primo con un vantaggio di 17"3
su Castellotti e di 22"7 su Manzon.

La corsa pur tirata al massimo, non
presentava situazioni di particolare inter-
esse. Gli unici spunti agonistici erano
dati dalla davvero formidabile galoppata
di Cornacchia e dalla lotta accanita tra
i già citati piloti della *Lancia*. Degli altri
soltanto Palmieri si difendeva con onore.

Al 20° passaggio Cornacchia conduce-
va con 25" su Castellotti e 31" su Man-
zon. Al 30° giro il distacco dei due dal
« leader » era salito rispettivamente a 40"
e a 45".

Scontato ormai il sicuro trionfo di Cor-
nacchia il finale riservava un inaspettato
colpo di scena. Manzon infatti, che si era
sempre mantenuto in seconda posizione
a circa 15 minuti dal termine della gara
passava al contrattacco travolgendo il
troppo provato Castellotti. Nel giro di sei
o sette giri Manzon portava poi il suo
vantaggio a circa un minuto.

Intanto però Cornacchia, che alla 40°
tornata aveva stabilito il giro più veloce
in 2'22"6/10 alla media di Km/h 158,934,
era volato verso il trionfo.

GIANCARLO MIGLIAVACCA

LE CLASSIFICHE:

Classe IV - oltre 2000 cmc.

1. Cornacchia, *Ferrari*, Km. 309,802,
media Km. 154,901; 2. Manzon, *Lancia*,
Km. 307,773; 3. Castellotti, *Lancia*, Km.
305,126; 4. Biagiotti, *Aurelia*, Km. 285,568.

Giro più veloce e assoluto: il 40° di
Cornacchia su *Ferrari*, compiuto in 2'22"
e 6/10, alla media di Km. 158,934.

Classe III - da 1101 a 2000 cmc.

1. Musitelli G., *Ferrari*, Km. 303,421, al-
la media di Km. 151,710; 2. Sanesi, *Alfa
Romeo*, Km. 303,388; 3. Leto di Priolo,
Fiat 8 V, Km. 300,157; 4. « Borasca », *Alfa
R.*, Km. 293,714; 5. Luglio, *Alfa R.*, Km.
284,848; 6. Colocci, *Lancia*, Km. 278,803;
7. Sutti, *Alfa R.*, Km. 272,226; 8. Della Be-
ffa, *Alfa R.*, Km. 267,731; 9. Tarana, *Lan-
cia*, Km. 255,108.

Classe II - da 751 a 1100 cmc.

1. Poillucci, *Fiat Zagato*, Km. 266,077,
alla media di Km. 133,038; 2. Fezzardi, *Fiat
Zagato*, Km. 263,563; 3. Zagato E., *Fiat
Zagato*, Km. 263,442; 4. Mantori A., *Cisi-
talia*, Km. 259,957; 5. Fusar Poli A., *Fiat
Zagato*, Km. 250,456; 6. Borghesi, *Fiat
1100 SGT*, Km. 238,540; 7. Martinengo,
Fiat Zagato, Km. 232,703.

Classe I - fino a 750 cmc.

1. Guarnieri, *Fiat Zagato*, Km. 253,102,
alla media di Km. 126,551; 2. Monteverdi,
D. B. 750, Km. 249,720; 3. Ronzoni, *Fiat
Zagato*, Km. 249,262; 4. Musitelli F., *Dyna
Panhard*, Km. 247,993; 5. Lippi, *Fiat Za-
gato*, Km. 244,047; 6. Guidetti, *Dyna Pa-
nhard*, Km. 232,320.