



Ecco in questa foto sintetizzata la «2ª Coppa Mari e Monti» almeno per quanto riguarda la prima giornata di gara. Su strade viscide e lucenti di pioggia i piloti si sono dovuti destreggiare con grande abilità ed avvedutezza per contenere entro limiti di sicurezza le sbandate e le slittate e specie i più veloci hanno risentito di tali precarie condizioni di marcia. Maggior merito quindi ancora per Piero Valenzano che disponendo di una delle più potenti macchine in gara, la Maserati 2000, ha saputo superare tutto il lungo e difficile percorso senza far la conoscenza dei non pochi ostacoli allineati ai lati della strada di corsa, rinnovando inoltre il successo dello scorso anno. Sul lucido asfalto della periferia di Genova ecco in azione nel finale della prima giornata, Valenzano e la sua Maserati.

Piero Valenzano ed il maltempo dominano anche nella 2ª Mare e Monti

Fa piacere, davvero, assistere alla cerimonia di chiusura di una manifestazione dell'automobile quando sui visi dei protagonisti — attori e registi — si legge un'intima soddisfazione; quando tra i piloti, che hanno combattuto l'uno contro l'altro le più aspre battaglie sportive, si nota la più spontanea simpatia, quando s'intuisce che i motivi della più accesa rivalità sono diventati lo spunto per «sfottò» ed hanno creato l'atmosfera cordiale di un'allegria brigata di amici.

Questo lo abbiamo notato il 13 marzo sera all'Automobile Club di Genova quando, alla presenza delle maggiori Autorità cittadine, ebbe luogo la premiazione dei vincitori della Seconda Coppa del Mare e dei Monti.

Erano tutti soddisfatti. Gli organizzatori perchè ogni cosa era filata sul binario della regolarità; i concorrenti — vincitori e vinti — perchè avevano vissute due intense giornate del loro sport preferito senza amarezze. Difficoltà ne avevano superate a bizzeffe, per il tempo invelenito contro di loro nella prima giornata, per le inevitabili noie che s'incontrano in tutte le gare dovute al cattivo fondo stradale, ad un'errata interpretazione di un regolamento, ad un improvviso ostacolo da superare, ad un errore compiuto, ad un cambio sbagliato in curva, ad un qualsiasi incidente occorso. Ma tutto era, poi, caduto nel dimenticatoio, erano rimasti vivi soltanto gli episodi più belli.

La gara non si era presentata nè facile nè agevole, specialmente nella prima giornata avversata dalla furia degli ele-

menti. Il clima dolce della Riviera era apparso un sogno sfumato: c'era - invece - il vento più fastidioso che soffiava gelido ed impetuoso, c'era pioggia sferzante e, sui passi dell'Appennino, la neve.

Cinquantanove equipaggi, sui sessantaquattro iscritti, avevano preso il via al mattino alle sette. Otto nella classe 1300 Gran Turismo, e 19 nella Turismo normale; nove nella «due litri» Gran Turismo e 5 nella oltre 2000 della stessa categoria. Sette nella oltre 1300 del Turismo normale ed 11 nello Sport dei quali otto nella classe fino a 2000 e gli altri nella «oltre». In tutto 35 Fiat, 11 Alfa Romeo, 8 Lancia, 2 Ferrari, 1 Porsche, 1 Maserati ed una Triumph. Li avevano salutati alla partenza il Presidente dell'Automobile Club di Genova, Grand'Uff. Peragallo, il Presidente dell'Unione Scuderie Ing. Piero Campanella, il Comm. Angelo Poggio, il Presidente della C. S. dell'A. C. G., Comm. Carletto Grondona e naturalmente, il Direttore di corsa Lauro Palotta, il Capo degli Ufficiali di gara Comm. Luigi Beccaria, i Commissari delegati della C.S.A.I. Dott. Restelli ed Ing. Marcucci, ed il Segretario Avv. Fornario.

Avviate lungo l'arco della Riviera le macchine si erano inseguite veloci sino ad Albenga e, giunte a Zuccarello, incolonnate in attesa del primo tratto veloce. Undici chilometri di strada infida, sotto la pioggia ed il gelo, a tutta andatura. Giampiero Costa su Fiat 1100/103, causa lo scoppio di un pneumatico in curva, sbandava e si rovesciava. Nulla di male per il pilota nè guasti irreparabili alla vettura. La



Cose davvero egregie ha fatto Massimo Leto di Priolo con il seducente cabriolet elaborato da Zagato su un telaio Fiat 8 V. Per il giovane pilota milanese la 2ª Mare e Monti si è conclusa con la vittoria nella 2000 Gran Turismo e con un significativo 5º assoluto.

sua corsa era però finita. Camillo Luglio, che era al volante di una fiammante Ferrari 750 tre litri, sbandava sul terreno viscido e toccava col parafrangente anteriore sinistro. Una cosa da nulla, ma per liberare il pneumatico attanagliato ci vollero almeno una paio di minuti. Alemanni di Fiat T.V. pedaleva, anche lui un paio di minuti e Contini sul suo nuovo «8 V» veniva a trovarsi nelle stesse condizioni: la strada era infida e ci voleva prudenza.

Ma Valenzano era sfrecciato primo al traguardo con il tempo migliore lasciando intendere - com'è suo costume - che stava facendo le cose sul serio. Petracchi sul «Mondial» ritirato da poco dalla Ferrari compieva qualche sbandata e correva ai ripari marcando con una certa cautela; Taramazzo, dal canto suo, fiutava l'aria di casa e pur poco aduso all'Aurelia 2500 era secondo assoluto a pochi secondi dal vincitore.

La veloce carovana si avviava, poi, oltre Garessio, Ceva e superato il Montezemolo ammantato di neve, scendeva a Millesimo e toccando Loano, riprendeva per la Riviera.

A Savona sul Cadibona, era stato predisposto il secondo tratto veloce. Ancora pioggia, vento e strade cattive. Ancora ritiri, per fortuna, incruenti. Pellini, che aveva compiuto un'ottima prova sul San Bernardo usciva anche lui e tornava a piedi alla partenza. Contini seguiva la stessa sorte



Il Cap. Mario Costa ha fatto trasvolare tutti col suo formidabile tempo sul settore cronometrato Recco-Uscio ed all'arrivo è stato assai festeggiato dagli amici anche per la conquista del secondo posto nella classe 2000 Gran Turismo con una Fiat 8 V tutt'altro che preparata per la dura gara.

e così pure Crivelli, Poltronieri, Toselli, Munaron e Mylonadis. La comitiva diminuiva i suoi effettivi.

Anche sulla Savona-Cadibona Valenzano dominava da signore ma Luglio andava riprendendosi e lo seguiva a breve intervallo. Petracchi aveva un buon ritorno ed Ammendola - l'ottimo Presidente del Racing Club 19 - rosicchiava tre secondi al socio Taramazzo. Nella minore delle classi del Gran Turismo il giovanissimo Filippa si faceva luce unitamente a Ronzoni che superavano il tricolore Luciano Gianni ed il poderoso Zafferri. Nella classe 2000 la lotta tra i fratelli Leto di Priolo ed Elio Zagato era ai ferri corti mentre nella «oltre» Carletto Croce allungava il suo vantaggio in testa alla graduatoria.

Si proseguiva verso Dego, Pontinvrea ed Albisola in marcia di trasferimento e, poi ancora, lungo la Riviera per far ritorno a Genova per disputare nella vicina Pontedecimo la terza corsa della giornata: i Giovi.

Qui i genovesi sferrarono il loro attacco. Luciano Gianni cavava fuori le unghie e si piazzava in vetta alla classifica complessiva lasciando un po' male Zafferri; Zimmerman tentava il colpaccio ma gli riusciva soltanto a metà in quanto rimaneva a mezzo secondo da Lena; Zagato tentava la rimonta ma pur vincendo ai Giovi riusciva a scavalcare soltanto uno dei Leto di Priolo (Dore). Palanga, Croce e Valenzano vincevano da lontano ed Ammendola e Taramazzo, in vena di superarsi, portavano le due gemelle vetture ad un unico tempo, decimi compresi.

Tra gli sfortunati c'era il desolato Filippa con il cambio a terra (era arrivato ai Giovi in quarta, c'erano Ronzoni, Maurizio Testone e Camillo Luglio).

La comitiva rientrava al Viale Brigate Partigiane. Taluni equipaggi erano raggiunti altri stanchi, sporchi di fango ed intirizziti dal freddo. Il parco chiuso accoglieva le macchine e buoni alberghi i piloti.

Le graduatorie della prima giornata vedevano in testa la Maserati di Piero Valenzano e nelle varie classi e categorie Lena, Palanga, Gianni, Massimo Leto di Priolo, Croce e Taramazzo.

LA SECONDA GIORNATA

Nella notte il tempo metteva giudizio, il vento cambiava direzione ed una tramontantina secca asciugava l'asfalto e spezzava le nubi. I piloti a mattino trovarono a lieta sorpresa, un cielo terso ed azzurro e delle condizioni ideali che davano ai motori la giusta carburazione.

Erano le sei e mezzo quando Peragallo abbassava per la prima volta la bandiera a scacchi del «via!». I piloti, tutti rinfrancati, avevano in corpo le migliori intenzioni; pochi mancavano all'appello.

La corsa s'inoltrava nella Riviera di Levante e s'avviava oltre Nervi a Recco dove aveva inizio il quarto tratto di velocità in salita che conduceva al Colle Caprile.

Camillo Luglio aveva il dente avvelenato. Iniziava di buzo buono per dimostrare a se stesso, e pure agli altri, ch'era capace di far qualcosa di buono. Corse la tortuosa salita polverizzando ogni precedente record lasciando Valenzano a dieci secondi e Petracchi ad altri dieci. Ma chi, più d'ogni altro ebbe a destar meraviglia fu il capitano Costa, di Uscio (e per molti anni Sindaco del luogo) e pertanto conoscitore perfetto di quelle strade che lo videro audace ragazzino filare a rompicollo - in discesa - pilotando quei mezzi pseudo meccanici che in paese vengono chiamati «carrette» e che sono, tutt'ora, abilitate alle più pazze corse lungo le ripide strade.

Stavolta era al volante di una Fiat «8 V». Un modello vecchiotto che era uscito tra i primi dalla Fiat e che l'amico Palanga gli aveva ceduto in prestito affinché potesse fare la corsa. Pertanto anche senza preparazione particolare; ma sulle sue strade, tra gli amici d'infanzia che lo acclamavano, Mario Costa non volle economizzare sull'acceleratore e giunse in vetta al Colle Caprile con un secondo e mezzo di vantaggio su Valenzano. Tutti gli altri avversari, diretti ed indiretti, erano rimasti lontano: l'«8 V» di Massimo Leto di Priolo era ad oltre 29 secondi, quella di Elio Zagato a 51".

Nelle altre classi Gianni ancora vinceva, Alemanni s'aggiudicava il primato. Croce e continuava la sua marcia trionfale mentre Gotelli-Benzi si facevano sotto. Palanga cedeva il comando al romano Musso.

La corsa proseguiva verso Gattorna e per la Fontanabuona, raggiungeva Chiavari, quindi, lungo l'Aurelia, ritornava



Ai posti d'onore nella classifica assoluta si sono piazzati al secondo posto Taramazzo con la Lancia Aurelia 2500, che a sinistra vediamo scattare per il settore cronometrato dei Giovi, e Guido Petracchi (a destra) finito terzo dopo essersi brillantemente destreggiato al volante di una macchina molto impegnativa, per le caratteristiche percorso, come la Ferrari « Mondial ».

a a Recco e rimontava ad Uscio per trasferirsi a Gattorna, punto di partenza del quinto tratto a cronometro fino a Boas.

Era ancora Luglio che dettava legge, che imponeva la sua classe e la potenza del suo mezzo meccanico. Vincere indisturbato lasciando nella sua scia i soliti Valenzano e Petracchi. La lotta, invece, era bruciante nelle varie categorie e classi. Nella G. T. Zafferri decideva la sua azione e regalava a Gianni ben 17 secondi; tra le Fiat « 103 » turismo normale Mognaschi era primo mentre il sorpendente Facchinetti era alle sue calcagna superando di oltre 4 secondi il brioso Alemanni. Leto di Priolo si prendeva una rivincita su Costa, Carlo Croce continuava a dominare da lontano e Musso e Bertolotti raggiungevano la vetta con identico tempo staccando Palanga di due secondi. Nella « sport » il tenace Lombardi che aveva sin qui condotta una gara onesta era costretto al ritiro per avaria alla frizione della sua nuova Alfa Romeo.

Ultimata questa prova veloce i concorrenti si lanciavano verso Busalla e scendevano a Pontedecimo per ripetere, ancora una volta, la salita ai Giovi, ultima fatica della doppiagiriata.

Luglio era ancora il prim'attore. Schizzava via dal traguardo dei Giovi come una fucilata, arrestando i cronometri su un tempo di poco superiore al record che ebbe a stabilire due anni or sono il povero Bonetto. Se vogliamo ammettere che qualche lieve incertezza vi possa essere stata - come ci disse poi lo stesso pilota - è lecito pensare che il prestigioso record abbia poca durata.

Piero Valenzano era a quattro secondi, Petracchi lo seguiva con alle spalle Massimo Leto di Priolo.

Zafferri confermava la sua vittoria sulla Gattorna-Boasi precedendo sul traguardo Ronzoni e Gianni e Facchinetti - la recluta della giornata - compiendo un'altra prodezza battendo, nella turismo fino a 1300, tutti i suoi avversari. Pur non ancora a posto sulla nuova vettura, Quartara trovava modo di farsi luce mentre Gotelli-Benzi raggiungevano per primi la vetta superando Sposetti, Piperno e Croce che era alle prese con un ammortizzatore. Nella lotta tra Palanga e Musso s'incuneava Gian Carlo Sala ed il duello tra Taramazzo ed Ammendola si concludeva con la vittoria ai Giovi di quest'ultimo ma con quella finale dell'imperiese.

Chiuso anche questo entusiasmante episodio, le macchine si avviavano al traguardo di arrivo ove una discreta folla di amici, di ammiratori e di famigliari circondava ogni pilota. Strette di mano, abbracci, congratulazioni, commenti.

Fiero Valenzano, per la seconda volta, aveva colto il lauro della vittoria. Una vittoria meritata perchè aspramente contestata, perchè raggiunta da un binomio umano - meccanico

perfettamente fuso che ha seguito una intelligente preparazione e consapevole condotta di gara.

ERMANNIO CAFFERATA

CLASSIFICA FINALE ASSOLUTA

1 Piero Valenzano (Scud. Maserati Modena) Maserati 2000 in 48'29" 6/10; 2. Luigi Taramazzo (Scud. Racing Club 19 Torino) Lancia Aurelia 2500 in 50'16" 9/10; 3. Guido Petracchi (Scud. Quinto Genova) Ferrari Mondial 2000 in 50' 41" 2/10; 4. Salvatore Ammendola (Scud. Ragione Club 19 Torino) Lancia Aurelia 2500, in 50'51" 1/10; 5. Massimo Leto di Priolo (Scud. Ambrosiana Milano) Fiat 8 V., in 50' 56" 3/10; 6. « Marcos » - Mario Costa (Scuderia Quinto Genova) Fiat 8 V., in 51' 10" 2/10; 7. Dore Leto di Priolo (Scud. Ambrosiana Milano) Fiat 8 V., in 51'38" 8/10; 8. Zagato Elio (Scud. Sant'Ambrosio Milano) Fiat Zagato 8 V. in 51' 43" 8/10; 9. Croce Carlo (Scud. Janua Genova) Lancia Aurelia 2500, in 52'33" 7/10; 10. Giuseppe Musso (Scud. Campidoglio Roma) Alfa Romeo 1900 T. I., in 52'59" 1/10.

CLASSIFICA FINALE PER CLASSI

GRUPPO TURISMO SERIE NORMALE

Classe fino a 1300 cc.

1. Zimmerman Carlo (Fiat 103 T V) in 56'18" 2/10; 2. Mognaschi Carlo (Fiat 103 T V) in 56'19" 3/10; 3. Facchinetti Mario (Fiat 103 T V) in 56'53" 9/10; 4. Lena Paolo (Fiat 103 T V) in 56'36" 1/10; 5. Magliano Francesco (Fiat 1100/103) 56'52" 6/10; 6. Pitlori Carlo (Fiat 103 T. V.) in 57'56" 6/10; 7. Ferrari Girolamo (Fiat 103 TV) in 58'10" 2/10; 8. De Lellis Ferdinando (Fiat 103 T V) in 58'29" 6/10; 9. Taddei Fausto (Fiat 103 T V) in 58'53" 9/10; 10. Tinelli Giovanni (Fiat 1100 103) 59'08" 5/10; 11. Alemanni Ezio (Fiat 1100/103) 59'46" 7/10; 12. « Zozo » (Lancia Arpia) in 1.00'27" 7/10; 13. Colombo Mario (Fiat 103 T V) 1.02'25" 6/10; 14. Fraccari Giancarlo (Fiat 103 TV) 1.02'48"; 15. Celli - Abba (Fiat 103 T V) 1.03'19" 1/10.

Classe oltre 1300 cc.

1 Musso Giuseppe (Alfa R. 1900 T I) 52'59" 1/10; 2. Palanga Orlando (Alfa R. 1900 T I) 53'06" 2/20; 3. Sala Giancarlo (Alfa R. 1900 T I) 53'28" 5/10; 4. Pavoni Wladimiro (Alfa R. 1900 T I) 54'32" 7/10;

GRUPPO GRAN TURISMO

Classe fino a 1300 cc.

1. Zafferri Sandro (Fiat Zagato 103) 54'35" 2/10; 2. Gianni Luciano (Fiat Farina 103) 54'54" 1/10; 3. Mantovani Luciano (Fiat Zagato 103) 56'03" 2/10; 4. Ronzoni Giuliano (Fiat Zagato 103) 56'25" 4/10; 5. Guidetti - Lampugnani (Fiat Zagato 103) 58'17" 8/10; 6. Toniolo - Crivellari (Fiat Zagato 103) 59'08" 3/10.

Classe da oltre 1300 fino a 2000 cc.

1. Leto di Priolo Massimo (Fiat 8 V) 50'56" 3/10; 2. « Marcos » (Fiat 8 V) 51'10" 2/10; 3. Leto di Priolo Dore (Fiat 8 V) 51'38" 8/10; 4. Zagato Elio (Fiat Zagato 8 V) 51'43" 8/10; 5. Quartara

Emanuele (Fiat 8 V) 54'44" 8/10; 6. Vesely Lumir (Fiat 8 V) 56'19" 9/10.

Classe oltre 2000 cc.

1. Croce Carlo (Lancia Aurelia 2500) 52'33" 7/10; 2. Sposetti - Jacazio (Lancia Aurelia 2500) 54'36" 8/10; 3. Coltelli - Benzi (Lancia Aurelia 2500) 54'51" 4/10; 4. Piperno Ugo (Lancia Aurelia 2500) 57'03" 4/10; 5. Fellini Walter (Lancia Aurelia 1500) 1.02'44" 9/10.

CATEGORIA SPORT INTERNAZIONALE

Classe fino a 2000 cc.

1. Valenzano Piero (Maserati 2000) 48'29" 6/10; 2. Petracchi Guido (Ferrari Mondial 2000) 50'41" 2/10; 3. Thieli - Martinengo (Alfa Romeo 1900) 55'13" 2/10; 4. Provettoni - Frieder (Porsche 1500) 56'08" 3/10.

Classe oltre 2000 cc.

1. Taramazzo Luigi (Lancia Aurelia 2500) 50'16" 9/10; 2. Ammendola Salvatore (Lancia Aurelia 2500) 50'51" 1/10.

1° Tratto cronometrato

ZUCCARELLO - OSTERIA DELLE ALPI

Gruppo Turismo normale - Classe 1300 cc.: 1. Pellini Giorgio (Fiat 103) 11'17"; 2. Lena Paolo (Fiat 103 TV) 11'23" 8; 3. Facchinetti Mario (Fiat 103 T V) 11'24" 2.

Gruppo Turismo normale - Classe oltre 1300 cc.: 1. Palanga Orlando (Alfa Romeo 1900 T I) 10'35" 4; 2. Musso Giuseppe (Alfa Romeo 1900 T I) 10'39" 4; 3. Bertoja Gino (Alfa Romeo 1900 T I) 10' 43" 2.

Gruppo Gran Turismo - Classe 1300 cc.: 1. Guidetti Lampugnani (Zagato 103) 10'11" 8; 2. Gianni Luciano (Fiat Farina 103) 10'58" 7; 3. Ronzoni Giuliano (Fiat Zagato 103) 11'08" 4.

Gruppo Gran Turismo - Classe 2000 cc.: 1. Zagato Elio (Fiat Zagato 8 V) 10'21" 6; 2. Leto di Priolo Massimo (Fiat 8 V) 10'21" 8; 3. Leto di Priolo Dore (Fiat 8 V) 10'25" 8.

Gruppo Gran Turismo - Classe oltre 2000 cc.: 1. Croce Carlo (Lancia 2500) 10' 24" 2; 2. Sposetti-Jacazio (Lancia 2500) 11'01" 9; 3. Gotelli-Benzi (Lancia 2500) 11'14" 5.

Gruppo Sport Internazionale - Classe 2000 cc.: 1. Valenzano Piero (Maserati 2000) 9'57" 4; 2. Petracchi Guido (Ferrari Mondial 2000) 10'12" 1; 3. Frignani Elfo (Alfa 1900 T I) 10'43" 4.

Gruppo Sport Internazionale - Classe oltre 2000 cc.: 1. Taramazzo Luigi (Lancia 2500) 9'52" 2; 2. Ammendola Salvatore (Lancia 2500); 3. Luca (Ferrari 3000) 12'24" 6.

2° Tratto cronometrato

SAVONA - COLLE DI CADIBONA

Gruppo Turismo normale - Classe 1300 cc.: 1. Lena Paolo (Fiat 103 T V) 6'32" 1; 2. Magliano Francesco (Fiat 103 T V) 6' 38" 4; 3. Zimmerman Carlo (Fiat 103 TV) 6'41" 4.

Gruppo Turismo normale - Classe oltre 1300 cc.: 1. Bertoja Gino (Alfa Romeo 1900 T I) 5'59" 2; 2. Musso Giuseppe (Alfa Romeo 1900 T I) 6' 3; 3. Palanga Orlando (Alfa Romeo 1900 T I) 6'02" 3.

Gruppo Gran Turismo - Classe 1300 cc.: 1. Ronzoni Giuliano (Fiat Zagato 103) 6'13" 2; 2. Filippa Armando (Fiat Zagato 103) 6'16" 4; 3. Zafferri Alessandro (Fiat Zagato 103) 6'18" 2.

Gruppo Gran Turismo - Classe 2000 cc.: 1. Leto di Priolo Massimo (Fiat 8 V) 5'50" 1; 2. Leto di Priolo Dore (Fiat 8 V) 5'53" 4; 3. Zagato Elio (Fiat Zagato 8 V) 6'02" 3.

Gruppo Gran Turismo - Classe oltre 2000 cc.: 1. Croce Carlo (Lancia 2500) 5'53" 2; 2. Sposetti-Jacazio (Lancia 2500) 6'09" 1; 3. Piperno Ugo (Lancia 2500) 6'31" 4.

Gruppo Sport Internazionale - Classe 2000 cc.: 1. Valenzano Piero (Maserati 2000) 5'30" 2; 2. Petracchi Guido (Ferrari Mondial 2000) 6'02" 1; 3. Thieli-Martinengo (Alfa Romeo 1900 T I) 6'06" 1.

Gruppo Sport Internazionale - Classe oltre 2000 cc.: 1. «Luca» (Ferrari 3000) 5'38" 2; 2. Ammendola Salvatore (Lancia 2500) 5'41" 1; 3. Taramazzo Luigi (Lancia 2500) 5'44" 1.

3° Tratto cronometrato

PONTEDECIMO - GIOVI

Gruppo Turismo normale - Classe 1300 cc.: 1. Zimmerman Carlo (Fiat 103 T V) 7'57" 3; 2. Alemanni Ezio (Fiat 103 T V) 7' 59" 3; 3. Mognaschi Carlo (Fiat 103 T V) 8' 05" 6.

Gruppo Turismo normale - Classe oltre 1300 cc.: 1. Palanga Orlando (Alfa Romeo 1900 T I) 7'33" 3; 2. Sala Giancarlo (Alfa Romeo 1900 T I) 7'35" 3; 3. Bertoja Gino (Alfa Romeo 1900 T I) 7'35" 7.

Gruppo Gran Turismo - Classe 1300 cc.: 1. Gianni Luciano (Fiat Farina 103) 7'50" 2; 2. Zafferri Alessandro (Fiat-Zagato 103) 7'52" 7; 3. Mantovani Luciano (Fiat Zagato 103) 8'02" 9.

Gruppo Gran Turismo - Classe 2000 cc.: 1. Zagato Elio (Fiat Zagato 8 V) 7'20" 3; 2. Leto di Priolo Massimo (Fiat 8 V) 7'21" 1; 3. «Marcos» (Fiat 8 V) 7'23" 9.

Gruppo Gran Turismo - Classe oltre 2000 cc.: 1. Croce Carlo

prenda nota, per favore

661.903

è il nuovo numero telefonico della

CARROZZERIA GAGGINO

che lavora sempre sotto l'insegna del "presto e bene,"

GAGGINO SI E' FATTO UN NOME NELLA GRANDE E PICCOLA CHIRURGIA ESTETICA DELL'AUTOMOBILE

Qualsiasi ammaccatura **annullata** nel modo più irricognoscibile da una "plastica,, perfetta. Verniciatura e lucidature **sorprendenti** - Consegne in giornata con servizio ultrarapido.

CARROZZERIA GAGGINO di MILANO
Viale Monte Grappa 4 - Telef. 66.19.03