

# Assistendo (non come Commissario Tecnico) alle verifiche della Coppa della Toscana

dell'Ing. Pasquale Borracci

«A fagiolo», come dicono i toscani, il toscanissimo Ing. Borracci, ha dettato per «Auto Italiana» le note che seguono e che si riferiscono alla recente «Coppa Toscana», ma che valgono benissimo per tutte le altre prove della categoria Turismo.

Dalle acute, spregiudicate e sincere affermazioni del nostro valoroso collaboratore, deriva la solita lapalissiana conseguenza: la Categoria Turismo, teoricamente perfetta, è praticamente inattuabile! Ripetiamo questo «slogan» da anni. Oggi i fatti si impongono clamorosamente.

Nella recente «Coppa della Toscana», prima gara di campionato per le vetture da Turismo (e siamo già a metà anno senza che ci siano state gare titolate di questa categoria!) alcune classi non saranno valide per la assegnazione del punteggio di campionato poiché non hanno saputo raccogliere il minimo numero di partenti prescritto: 5!

E, si noti bene, è proprio nei gruppi delle vetture di più recente costruzione ed attualmente diffusissime, che si nota una carenza sintomatica di concorrenti. Ve ne sono ancora abbastanza nelle classi di vetture di impostazione ultra-decennale.

Se ne conclude facilmente senza tema di smentite che le vetture da turismo attualmente costruite in Italia, così come sono nella loro forma originale, non sono né disegnate né costruite per essere usate in corsa. Se gli organizzatori continuano ad ostinarsi a volerle in gara, i proprietari hanno capito l'antifona e sanno dare delle lezioni a chi dovrebbe capirne più di loro!

L'inviato di «Auto Italiana», venuto da Milano, mi ha risparmiato l'onere e la responsabilità di raccontare sulla Rivista della corsa Toscana. E, questa volta, anche per il fatto che io sono arrivato in ritardo, la competizione me la sono goduta come un qualsiasi spettatore, senza la consueta fatica contornata dalle inevitabili diatribe che nelle altre edizioni costituivano il mio modesto apporto alla nostra gara Toscana, in qualità di Commissario Tecnico preposto al controllo delle vetture.

Anzi in questa occasione, se pur arrivato in ritardo, non lo sono stato abbastanza da capitare così quando ancora fervevano i controlli, con la possibilità di divertirmi a vedere il lavoro dei colleghi Commissari venuti appositamente dal Nord e dal Sud. Effettivamente quando non si è parte in causa le cose si presentano sotto una luce diversa; e se abbiamo la giustificata impressione che i Commissari sono dei volenterosi martiri (quasi come gli arbitri nel giuoco del calcio) anche i concorrenti hanno tante attenuanti, soprattutto per il loro entusiasmo, così da farmi capire che non si può sempre infierire contro di loro. E non solo per questo, ma anche riconoscere che talvolta i regolamenti non sono così chiari e positivi come si vorrebbe ritenere e che non tutti i Commissari li applicano con misurato buon senso.

E parliamo anzitutto dei regolamenti per le vetture da turismo. Io mi sono sempre sbracciato perché le prescrizioni mettessero i concorrenti sul piede di eguaglianza assoluta. Ma ora mi accorgo che questo non è praticamente possibile. Fatto un regolamento, come una legge, è sempre trovato l'inganno. Vediamo i motori. Si prescrive che tutto sia rigorosamente di serie e che particolarmente lo siano i carburatori ed i relativi elementi componenti. Tale clausola sarà facile da far rispettare in una corsa breve, ad esempio in salita; ma quando un concorrente sta per la strada tante ore, chi garantisce che egli non modifichi i carburatori salvo il rimetterli a posto, in caso di sperata buona graduatoria, prima dell'arrivo? A cambiare il getto di un carburatore bastano pochi secondi. E quando si può guadagnare, se non altro per le più pronte riprese anche 5 Km. all'ora, naturalmente mettendo in dispregio la questione dei consumi, con una vetturessina in grado di mantenere una media di 90 orari, si arriva a guadagnare, in una corsa di 7 ore, circa 20 minuti. E vale la pena di fermarsi anche un minuto solo per rimettere le cose a posto prima dell'arrivo in confronto di un tale vantaggio. Devo dire che proprio alla Coppa della Toscana più di un concorrente mi ha mostrato il getto normale, tirandolo fuori dal taschino, dopo che si era sentito fare dal Commissario Tecnico delle osservazioni su piccole irregolarità veramente insignificanti rispetto alla velocità della macchina.

Si potrebbe imporre di piombare i getti? Non credo perché se un getto si intasa un concorrente è fuori gara senz'altro. Ci sono, è vero, i controlli intermedi: ma chi si è mai sognato di fermare un corridore per fare delle verifiche del genere?...

Ed allora tanto vale di lasciare una certa libertà ai concorrenti almeno in materia di carburatori. Anche per il carburante il regolamento non può evitare le frodi. Un concorrente fa i suoi rifornimenti dove e come è prescritto; ma se aggiunge pochi grammi di piombo tetra-etile (meno che all'ultimo rifornimento fatto a serbatoio quasi asciutto) chi se ne accorge? E con tale aggiunta parzializzando il radiatore per tenere il motore a regime caldissimo (che il piombo tetra-etile evita le auto-accensioni) e spingendo il rapporto di compressione alla massima tolleranza concessa, un concorrente può guadagnare alcuni Km. in velocità oraria.

E se non si possono combattere efficacemente queste evasioni a che vale pignoleggiare come ho visto fare a Firenze su dettagli insignificanti delle vetture?...

Per le vetture «sport» il regolamento non è veramente chiarissimo sulla questione dello scappamento. Alla Coppa della Toscana si è particolarmente infierito sugli scarichi dei motori. L'attuale prescrizione dice che lo scarico deve dare «la sensazione di un rumore sordo e fuso, nel quale non siano bruscamente notate le esplosioni di ogni cilindro». Quando c'è di mezzo l'apprezzamento sensorio degli uomini come si fa a decidere fino a quale limite un certo scarico (che nel periodo successivo dello stesso regolamento è detto «può essere libero o no», a creare maggiore confusione per i Commissari) da la sensazione sopra descritta?...

Ma lo stesso regolamento finisce per consentire bonariamente una certa latitudine di tolleranza ai Commissari inquantochè a modo di conclusione dice «in ogni modo i tubi di scappamento dovranno essere disposti in modo da non sollevare polvere». E questa era la prescrizione fondamentale del precedente regolamento per le vetture «sport».

In uno scritto come questo, che non può essere troppo lungo, non ritengo di dovermi mettere alla ricerca di altri peccati nell'uovo per mettere in colpa i regolamenti. C'è ancora, fra le cose di una certa importanza la questione delle misure nelle carrozzerie della categoria «Vetture Gran Turismo Internazionale». A Firenze si è infierito contro qualche concorrente che aveva la vettura acquistata da un noto carrozziere, i cui tipi erano regolari. Solo che il costruttore recentemente ha messo sul mercato analoghi tipi con qualche variante nelle misure degli sportelli, dell'ingombro interno, e che so io. Percentualmente cose minime.

intendiamoci. Orbene si può obbligare il concorrente a rovinare la carrozzeria in fretta e furia, per guadagnare qualche centimetro? Al più si faccia una deplorazione verso il costruttore.

Ma anche i Commissari talvolta, come è avvenuto a Firenze, eccedono nel richiedere cose sulle quali i regolamenti non danno prescrizioni tassative.

Prima della corsa ho visto un Commissario Tecnico designato, imporre ad un concorrente della categoria turismo normale di togliere una ruota di scorta sussidiaria messa nell'interno del veicolo. Questo mi sembra un arbitrio bello e buono. Si potrà richiedere che le ruote di scorta in più siano messe in modo da non creare pericolo per gli spettatori o per gli altri concorrenti; e quando uno mette le ruote entro la vettura è a posto. Il concorrente che lo scorso anno si sfogò su Auto Italiana denunciò che gli si era proibito di portare in macchina una lattina da riempirsi del carburante prescritto, come scorta prudenziale. Eppure i regolamenti non dicevano nulla in proposito. «Ordine di Milano» disse il Commissario Tecnico, (secondo il riferimento del protestante). Ma chi è che può dare simili ordini?... Un bel giorno verrà qualcuno a dire che per ordini superiori nella corsa vigerà il regolamento del giro ciclistico d'Italia, che vieta il cambio della ruota!...

Ma ne ho viste, durante le verifiche preliminari, delle altre carine assai. Ad esempio il Commissario prescriveva la inammissibilità di concorrenti della categoria turismo che avevano qualche foro sul vetro posteriore della «capote». Anche questo è, a mio avviso, un arbitrio. Il Concorrente borbottò, ma io lo sentii, che un altro anno sarebbe venuto senza fori sul predetto vetro ma con un buon succhiello «omaggio» adatto per fori da farsi a «chi sapeva lui»!...

Rammento che lo stesso Commissario che non voleva ruote di scorta extra, non voleva ammettere in corsa, lo scorso anno, un concorrente della categoria «sport» perché aveva i tamburi dei freni delle ruote anteriori più grandi di quelli posteriori. Poiché gli fu osservato che i regola-

menti non prescrivevano nulla, disse che si opponeva per motivi di sicurezza; e si divertì lì, in mezzo al pubblico, a fare accelerare la macchina del concorrente ed a farla frenare bruscamente.

Evidentemente il Commissario non sapeva che durante la frenata è veramente ottima cosa avere i freni più efficienti sulle ruote davanti perché è su queste che si trasferisce una quota di peso durante la frenata stessa.

Ma anche nelle laboriose verifiche dopo la corsa ho avuto l'impressione che si esagerasse e credo per mancanza di profonde cognizioni tecniche. Ho visto che ad un primo arrivato di una categoria turismo si è fatto un dettagliato verbale sul peso degli organi del motore. La colpa, d'accordo, è anche dell'allegato ai regolamenti che indica per ogni tipo di macchina pesi tassativi, senza la precisazione delle tolleranze normali.

Orbene il concorrente corse il rischio di essere squalificato perché l'asse a gomito pesava 6800 grammi, anziché 6780 e differenze esistono nei pesi dei pistoni e delle bielle rispetto a quanto precisato nell'allegato tecnico. Ma un Commissario deve ben sapere che pistoni, bielle, ed assi a gomito, hanno delle superfici grezze di fusione o di stampaggio per cui è matematicamente impossibile di avere in una produzione di serie corrente pesi esatti. Si osservi sì, se gli organi in questione hanno le stampigliature della fabbrica o se presentano delle manomissioni, che un esperto vede facilmente (e questo appunto non si è constatato nella verifica in questione) e solo allora si facciano verbali di squalifica o di segnalazione dei rilievi fatti.

In conclusione io che tante volte ho presenziato a gare automobilistiche in veste di Commissario Tecnico devo ammettere che questa funzione richiede molta misura, molta comprensione, e soprattutto una profonda conoscenza tecnica così da farmi pensare che le proteste dei concorrenti contro le nostre decisioni, talvolta draconiane, possono essere anche più che giustificate.

Ing. PASQUALE BORRACCI.

## Netta vittoria di Farina con l'Alfa Romeo all'International Ulster Trophy

Belfast in Irlanda è stata teatro di un nuovo incontro, sebbene non ufficiale, fra *Alfa Romeo* e *Ferrari*. Infatti il campione del mondo Nino Farina ha partecipato alla corsa svoltasi davanti ad un immenso pubblico entusiasta con una *Alfa Romeo* tipo 159-160 e Parnell ha guidato la *Ferrari* 4400 cc.

La corsa, organizzata dall'Automobile Club dell'Ulster, si è svolta in una splendida giornata alla presenza di S. M. la Regina d'Inghilterra e la principessa Margaret. Il circuito era il noto tracciato di Dundrod lungo Km. 12,443. Il percorso di 27 giri totalizzava Km. 328,371.

Sono partite 19 vetture, ma praticamente la corsa non ha avuto interesse se non nell'accanito duello svoltosi fra il nostro Campione e l'asso inglese.

Già al primo giro Nino Farina prendeva il comando battendo, con partenza da fermo, il record del circuito.

Poi aumentava il suo vantaggio su Parnell. Questi girava in ottimi tempi, ma ciononostante Farina guadagnava in media 5 secondi per giro. All'ottavo giro il Campione torinese segnava il nuovo record assoluto in 4'44" a Km. 156,278 orari e finalmente al 14. giro egli si ferma per il rifornimento. Nonostante la rapidità dell'operazione, Parnell passava al comando approfittando della fermata dell'avversario, ed al giro seguente aveva 3 secondi di vantaggio. Naturalmente questo lieve margine non poteva durare più di un giro e Nino Farina, con azione domina-

trice, riprendeva trionfalmente il comando delle operazioni aumentando il suo vantaggio a oltre 70" alla fine della corsa.

Farina e Parnell sono stati protagonisti di questa bellissima corsa e la loro prestazione maiuscola ha naturalmente oscurato la prova degli altri concorrenti fra cui sono emersi Shawe-Taylor e Gerard sulle vecchie *Era*.

La corsa delle vetture Gran Prix è stata preceduta da una corsa per vet-

ture formula 3 vinta da Collins (*J.B.S.*) e da una corsa nazionale a «handicap».

La classifica: 1. Nino Farina su *Alfa Romeo* in ore 2.11'22" alla media di Km. 146,330; 2. Parnell su *Ferrari* in 2.12'34"; 3. B. Shaw-Taylor su *Era*; 4. Gerard su *Era*; 5. Giraud Cabantous su *Talbot*; 6. Murray su Maserati; 7. Rosier su *Talbot*.

Giro più veloce: Farina su *Alfa Romeo* alla media di Km. 156,278.



Nino Farina, gran vincitore dell'International Ulster Trophy con l'Alfetta 158, pennella con la sua solita maestria una delle non poche e difficili curve del percorso irlandese.

TURISMO						GRAN TURISMO					CATEGORIA SPORT						
	SIENA	VITERBO	GROSSETO	LIVORNO	MASSA		SIENA	VITERBO	GROSSETO	LIVORNO	MASSA		SIENA	VITERBO	GROSSETO	LIVORNO	MASSA
1	9.09	9.24	9.17	9.17	9.17	750	10.30	10.27	10.27	10.27	10.27	750	10.55	11.04	11.04	11.03	11.04
2	9.19	9.17	9.24	9.24	9.24	10.27	10.31	10.31	10.31	10.31	10.31	1100	11.05	11.03	11.03	11.04	11.03
3	9.00	9.30	9.10	9.10	9.10	10.31	10.28	10.24	12.41	10.28	10.28	1100	11.03	10.44	10.44	10.44	10.44
1	10.12	10.12	9.53	10.12	10.12	11.54	11.54	11.57	11.42	11.42	11.42	2000	12.25	12.24	12.24	12.24	12.24
2	9.53	9.53	10.12	9.53	9.53	11.42	11.42	11.42	11.39	11.39	11.39	2000	12.10	12.25	12.23	12.10	12.10
3	10.02	10.02	9.52	10.06	10.06	12.04	11.59	11.39	11.43	11.43	11.43	2000	12.20	12.10	12.10	12.16	12.16
1	10.18	10.23	10.19	10.23	10.23	12.38	12.38	12.38	12.36	12.36	12.36	2000	12.45	12.45	12.45	12.45	12.45
2	10.23	10.19	10.23	10.19	10.19	12.29	12.29	12.29	12.35	12.29	12.29	2000	12.46	12.46	12.46	12.46	12.46
3	10.19					12.40	12.36	12.35	12.34	12.38	12.38	2000	12.48	12.48	12.48	12.48	12.48
												2000	13.01	13.02	13.02	13.02	13.02
												2000	13.02	13.02	13.02	13.02	13.02
												2000	13.02	13.02	13.02	13.02	13.02

G. Marzotto-Ferrari vincono

# la III Coppa della Toscana

L'imponente, completo ed utilissimo quadro dei tempi che ha tenuto informato il pubblico dell'andamento della bella manifestazione toscana attraverso i vari controlli.

Beati i colleghi della stampa quotidiana. Sì, beati quei colleghi anche se proprio essi invece ci invidiano quali esponenti della stampa periodica. Essi ci invidiano in quanto dicono che il nostro compito è agevolato dal fatto che per i nostri servizi abbiamo maggior respiro mentre essi sono costretti a stendere le loro note sempre affrettatamente alla conclusione delle manifestazioni.

Queste diverse esigenze di lavoro, lo comprendiamo benissimo, non interessano punto il lettore ma una volta tanto ci sia anche concesso dire qualcosa che possa interessare anche noi stessi. E ripetiamo appunto beati i colleghi della stampa quotidiana che hanno la fortuna di stendere il loro servizio affrettatamente avvalendosi solo delle impressioni personali e del responso delle prime classifiche. Ed ecco qui il nocciolo della questione. Per essi alla domenica sera, o altro giorno festivo, la manifestazione di cui si sono occupati è bella e che archiviata e non ci pensano più, e questo è un bel punto di vantaggio nei nostri confronti.

Esamini infatti attentamente il lettore la situazione in cui noi della stampa periodica, e nella fattispecie di *Auto Italiana*, veniamo a trovarci nel caso di questa III Coppa della Toscana che abbiamo avuto la fortuna di poter seguire da vicino nella sempre incantevole Firenze.

Tra la effettuazione di questa prova e la data d'uscita della Rivista intercorrono esatti 12 giorni, ammesso poi che, sia pure... eccezionalmente la data venga rispettata, ma mentre scriviamo già sappiamo che per le varie esigenze tecniche avremo qualche giorno di ritardo. Calcoliamo dunque a quindici giorni questo lasso di tempo, più che sufficiente dunque, secondo i colleghi dei quotidiani, per approntare un servizio ineccepibile e perfettamente completo. Ma qui proprio casca l'asino senza voler offendere nessuno. Casca l'asino perchè mentre ci accingiamo, non potendo attendere più oltre per esigenze tecniche, ad illustrare al lettore le fasi e le conclusioni della terza Coppa della Toscana non ne conosciamo ancora i risultati esatti e dettagliati. Eppure, ci dirà il paziente lettore, sui giornali del lunedì 4 giugno usciti all'alba queste classifiche le abbiamo compilate ed erano complete in tutte le classi! Sì, certamente, amico lettore, ma non lo sai che nelle nostre gare automobilistiche vi sono più reclami e squalificati che non concorrenti? Non lo sai ancora che un conto sono le risultanze di una manifestazione viste attraverso la lancetta del cronometrista ed un conto sono le stesse risultanze viste attraverso i vari rapporti dei non pochi commissari tecnici e sportivi ed infine attraverso i deliberati del

massimo consesso sportivo che è la C.S.A.I.

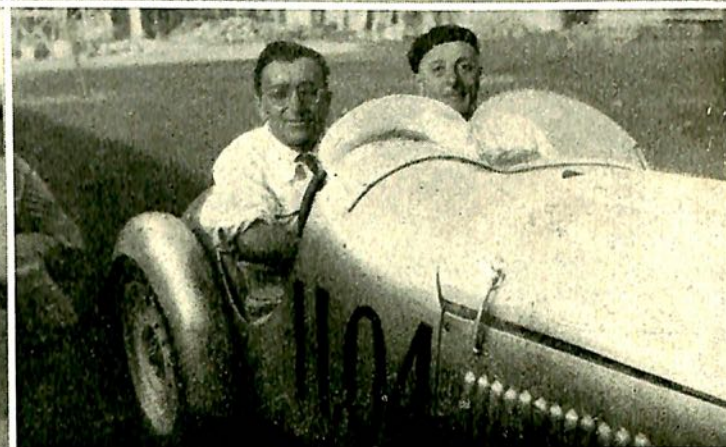
Oramai del resto è storia vecchia, vecchia quanto la categoria turismo che è tanto decrepita che se si fosse più umani sarebbe doveroso aiutarla a morire finchè è in tempo ancora per avere almeno delle solenni onoranze.

Allora cercheremo di barcamenarci attraverso i «si dice» con la speranza che prima ancora d'aver definitivamente licenziato alla stampa queste note ci sia dato di poter fare effettivamente giustizia.

Non abbiamo ragione allora di invidiare i colleghi della quotidiana? Per loro queste crisi di coscienza non esistono, e passata la gara chi era primo era primo anche se poi non sarà nemmeno ultimo.

Non ci resta che formulare un unico augurio ed è questo: che prosegua il rinnovamento dei tipi della produzione automobilistica italiana da turismo, e prosegua sempre coi concetti che hanno guidato la nostra industria in questi primi esempi sì che gradatamente gli utenti sportivi sempre più si convinceranno che le nuove macchine sono create per il pacifico turismo dei padri di famiglia e non per l'alta acrobazia imposta da certi tracciati accidentati caratteristica peculiare delle nostre gare di fondo.

E ci auguriamo ancora che il potere



**VINCITORI DELLA TERZA COPPA DELLA TOSCANA:** Dal'alto e da sinistra: Giulio Cabianca non solo ha vinto con superiorità la 1100 Sport con la «OSCA» ma si è anche piazzato con autorità nei primissimi posti della classifica assoluta insinuandosi fra le vetture di ben maggiore cilindrata. - Ovidio Cappelli ha portato ad una nuova affermazione nella 1500 G.T.I. la Fiat 1400 Touring che qui vediamo in uno scorcio che ne mette in risalto l'eleganza della bella carrozzeria. - Salvo conferma i vincitori della classe 1100 Turismo dovrebbero essere Brandi e Taddei con la Fiat 1100. - La veterana ed inseparabile coppia Fiorio-Avalle ha raggiunto sul duro percorso della terza Coppa della Toscana, un nuovo successo con la interessante loro vettura A.L.F. azionata da motore Lancia-Ardea ridotto.

sportivo sappia agire con risolutezza ed energia anche contro tutti coloro che tenteranno di creare pure nella categoria Gran Turismo quello stato di illegalità che è la unica risultanza effettiva della Turismo.

Alla Coppa della Toscana già abbiamo avuto un caso del genere. Speriamo che non ci si limiti alla multarella ed al passaggio di classe, e ci ha veramente stupito il fatto che mentre si è pignoleggiato su dettagli di secondissimo ordine non ci si sia accorti che le misure che sono alla base della Gran Turismo, ossia passo e carreggiata, non erano state verificate.

Ma per nostra fortuna la ben più competente penna dell'Ing. Pasquale Borracci ci esime, con l'articolo che appare nelle pagine precedenti, di addentrarci anche nella questione delle verifiche ante e post gara, per cui possiamo occuparci direttamente della manifestazione vera e propria che è stata sorretta da una organizzazione esemplare in tutti i suoi dettagli e che quest'anno ha fatto capo a Firenze dopo che per due anni il Quartier Generale aveva invece avuto sede a Livorno e ciò in base ad un accordo stipulato fra tutti gli Automobil Club della Toscana interessati alla prova così come il Direttore di Gara sarà livornese o fiorentino e la qualifica andrà all'ospite.

Infatti quest'anno tale funzione è stata egregiamente assolta dal Dott. Filippi, Direttore della sede di Livorno dell'A. C. che a malincuore ha dovuto abbandonare il volante per investirsi della carica.

La organizzazione ha riscosso il plauso generale e noi desideriamo esprimere agli amici toscani il nostro vivo compiacimento per il loro operato e soprattutto per non aver ceduto alle non poche lusinghe lasciando immutato il percorso. Solo se il tracciato viene di volta in volta rispettato una gara di fondo acquista valore tecnico e sportivo in quanto solo da un così identico banco di prova scaturiscono gli insegnamenti tecnici e la marcia del progresso può essere esattamente registrata.

Da Firenze, quest'anno, si raggiungeva Siena indi, per Radicofani che rappresenta il maggiore dislivello del giro, Viterbo, Vetralla e Tarquinia e di qui attraverso la velocissima Aurelia a Grosseto, Livorno, Pisa sino a Massa ritornando quindi per Pietrasanta a Lucca e concludendo sulla bella autostrada l'anello di Km. 680 a Firenze tagliando ancora nello stesso senso di marcia il traguardo che era posto alle Cascine ove sul grande piazzale erano state innalzate una grandissima tribuna per il pubblico (che peraltro ha preferito assistere agli arrivi lungo gli ombrosi viali delle Cascine che nereggiava-

vano di folla) da un lato e dall'altro la torre dei servizi vari fiancheggiata da un imponente quadro di informazione e dalla tribuna speciale, il tutto con grande larghezza di mezzi.

Come d'uso alle piccole 750 della Turismo è spettato il compito del battistrada ed anche quello di gareggiare sotto il breve acquazzone che ha fatto la sua comparsa nel corso delle partenze andandosene poi verso il nord mentre i concorrenti si dirigevano al sud senza più incontrare strade bagnate ma bensì i favori di una stagione anche particolarmente fresca.

Nelle funzioni di starter, protrattesi dalle 9 del mattino sino alle 13,03 abbiamo visto alternarsi l'On.le Paganelli, Presidente dell'A. C. Firenze, il Comm. Santi, Presidente dell'A. C. Bologna, l'Ing. Pracchia, Presidente dell'A. C. Livorno, il Prefetto ed il Questore di Firenze, il Ten. Col. Ricci mentre proprio in tempo per dare l'avvio all'ultimo concorrente, ossia al festeggiatissimo Biondetti, giungeva il Ministro Marazza reduce da altra manifestazione.

Un primo bilancio della giornata può essere fatto subito alla fine delle partenze e vedremo che vi è stato rispetto al 1950 un notevole incremento nella partecipazione salita da 151 a 186 mentre gli

iscritti attuali erano 242 eppertanto si sono avuti nel complesso 56 forfait.

Rileviamo con piacere che mentre invariata è rimasta la partecipazione dei concorrenti alla Turismo, la Gran Turismo ha presentato un aumento da 7 a 43 rispetto al 1950, e notiamo ancora che tre classi della Turismo non hanno raccolto il minimo di partenti eppertanto i relativi piloti non hanno potuto godere del punteggio del campionato, ed in chiusura di queste ennesime critiche alla Turismo ecco ancora un rilievo: la 3ª Coppa della Toscana è stata caratterizzata da numerosi incidenti stradali dalle conseguenze fortunatamente non gravi pur dovendosi registrare alcuni ricoveri in ospedale per medicazioni, ecc. Ebbene la maggior parte delle vetture finite comunque fuori strada sono proprio quella della Turismo e ciascuno ne tragga le deduzioni del caso.

In merito alle partenze diremo anche che non pochi concorrenti si sono presentati in ritardo iniziando così la gara in netto svantaggio e tra questi ricordiamo Dalla Favera, Mancini, Andreini ed anche il fiorentino Piero Scotti che pure partiva alle 13 e che abbiamo visto avviarsi a spron battuto senza nemmeno mettere il casco.

Sminuzziamo ora la gara e seguiamo almeno per le posizioni di testa la prova dei vari concorrenti e ci interesseremo subito della Turismo 750 che a Siena era comandata da Stianti giuntovi alla media di 83.365 davanti a Siciliani e Donini. Il settore seguente provoca però uno scombusollamento ed a Viterbo questo terzetto è in ritardo mentre molte posizioni hanno guadagnato Falorni, Angeli e Nosari che comandano. Altro movimento al controllo di Grosseto: è in testa Angeli, Falorni è secondo e Nosari è stato sostituito da Sebastì. Le posizioni restano immutate ora sino all'arrivo ma proprio dopo l'arrivo pare abbiano ad essere variate poiché abbiamo tutte le buo-

ne ragioni per credere che Angeli sarà squalificato. Viva allora Falorni, se sarà lui il definitivo vincitore.

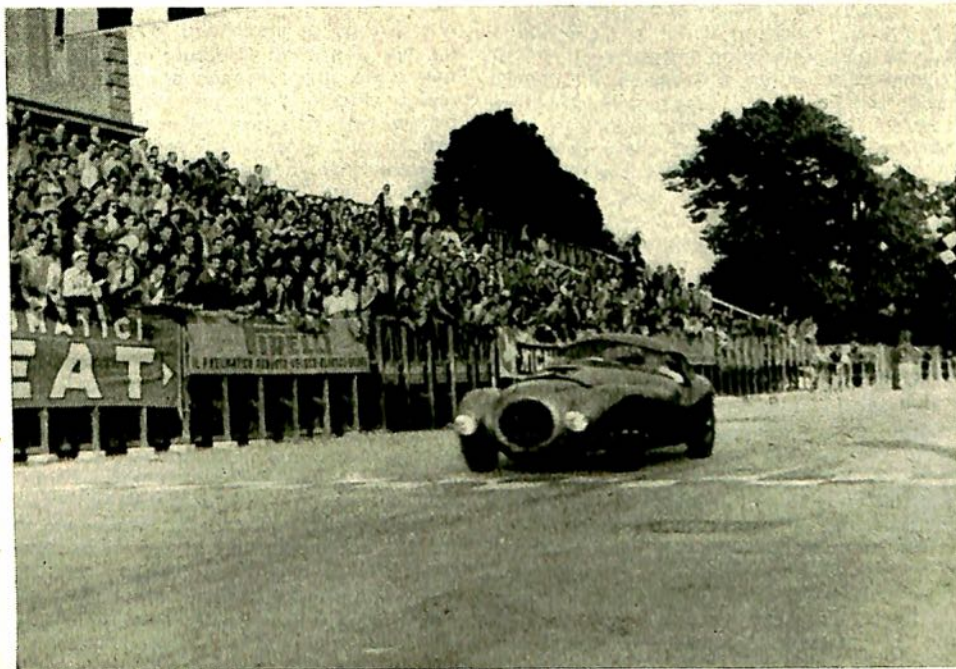
Di questo gruppo ricordiamo Marcaccini ribaltatosi presso Barberino d'Elsa per lo scoppio di un pneumatico senza danni alle persone; Fiorini ritiratosi prima di Siena, Siciliani vittima di un incidente di strada in cui riportava qualche ferita la seconda guida Netti, il livornese Mancini che ha dovuto abbandonare presso Viterbo, Bonomo ribaltatosi prima di Siena e ricoverato momentaneamente col compagno Puccini all'ospedale per tagli al cuoio capeluto ed altre ferite, Facchetti tradito dalla macchina presso Grosseto.

Nella 1100 lotta senza quartiere tra l'indivoltato cremone Alquati ed il fortissimo Brandi con contorno di Cetara Sartini e Sani.

Alquati è in testa a Siena è in ritardo a Viterbo ove è stato sostituito da Brandi che sarà ancora al comando a Gros-



Giannino Marzotto, questa volta non in doppio petto, esprime alla Radio le sue impressioni sulla III Coppa della Toscana da lui vinta con la Ferrari 2560 berlinetta. Con questa bella vittoria il giovane pilota vicentino si è in parte vendicato della sfortuna avuta al Giro di Sicilia ed alla Mille Miglia.



Irrompe nella attrezzatissima zona traguardo, innalzata sul grande piazzale delle Cascine, la originale berlinetta Ferrari 2560 di Giannino Marzotto, vincitore assoluto della 3ª Coppa della Toscana.

seto mentre Alquati lanciato all'inseguimento è secondo e sarà primo ancora a Livorno con ben 6' di vantaggio sull'avversario. A Massa il distacco fra i due sarà ancora di 4 ma nell'ultimo settore una violentissima uscita di strada attarda il cremone che viene preceduto sul traguardo finale da Brandi di poco più d'un minuto. Rileviamo sino sul tetto della vettura le tracce dell'incidente da cui i piloti, padre e figlio per questa gara, sono usciti incolumi. Anche qui però le solite voci ci mettono quella tale pulce nell'orecchio. Sarà Brandi il vittorioso? Sarà Alquati il secondo? O non verranno alle volte sostituiti da Sani, che venne attardato proprio all'ultimo da uno sciagurato passaggio a livello, o da Frera? Ma anche la posizione di Frera non ci pare saldissima poiché non avrebbe presentata la vettura alle verifiche come qualche altro, ed allora al secondo posto potremo salutare l'appassionatissimo pugliese Cetara. Ma consoliamoci che fra un mesetto tutti questi nostri amletici dubbi saranno dissipati.

Della 1100 segnaliamo i livornesi Andreini-Quarcioli che partiti già in ritardo hanno terminata la loro rincorsa subito dopo 20 chilometri per una uscita di strada a S. Casciano cavandosela fortunatamente senza guai alle persone.

Ecco per nostra fortuna una classe che



**DUE LANCISTI APPASSIONATI:** A sinistra il debuttante Alberto Magi Diligenti, vittorioso nel gruppo Aurelia Turismo. - A destra, l'editore bolognese Zuffi, noto sotto lo pseudonimo di E.S.P.E.S. vincitore del Gruppo Aprilia, categoria Turismo.

non ci dà preoccupazioni: la «1400» che ha raccolto soli 4 partenti (chiaro sintomo che — giusta i desiderata dei progettisti — questa vettura non è adatta all'impiego corsaiolo) e di questi due si sono persi per strada: Anelli della Scuderia Japiga subito a S. Casciano per uscita di strada e Bettinzoni che dopo esser transitato per primo a Siena è scomparso senza lasciar traccia. Sono rimasti così Andreini e Monaco nell'ordine sino al traguardo fiorentino.

Le Aprilia sono rimaste al di sotto della media di Castiglioni dello scorso anno anche se nella parte iniziale, cioè nella difficile parte mista hanno tenuto a rispetto e notevolmente, le Aurelia che si sono poi avvantaggiate nel tratto dell'omonima strada. Nel primissimo settore infatti, cioè lungo i 71 chilometri della Firenze-Siena abbiamo le medie di Km-h. 103,649 per l'Aprilia di Furrer contro i soli 91,155 dell'Aurelia di Magi, e sul percorso totale lo scarto delle due medie, a favore però della più recente creazione della Lancia sarà di soli Km. 2,098 il che riporta il discorso sulla inadeguatezza di queste nuove costruzioni automobilistiche all'impiego in corsa.

Ma ritorniamo alla gara delle Aprilia che a Siena abbiamo visto guidata da Furrer seguito da Vinattieri, Parenti ed il genovese Croce. A Viterbo nuova situazione. Conduce Parenti, al secondo posto si è piazzato l'ottimo bolognese ESPES o Zuffi che sia e Croce è terzo. A Grosseto Croce ha rimontato tutti che evidentemente la sua macchina sente l'odor dell'autorimessa ed alle sue spalle troviamo Ruffo di Scaletta e Parenti. A Livorno ecco riapparire al secondo posto Zuffi insinuatosi tra Croce e Ruffo. Voltate le spalle alla Superba la Aprilia di Croce perde lo slancio e ripassa al terzo posto mentre al comando va Zuffi seguito da Ruffo e tali saranno anche le posizioni al traguardo finale, ed il bravo ed appassionato editore bolognese ha raccolto un meritatissimo alloro.

La massima classe della Turismo comprendeva in un gruppo unico le Lancia-Aurelia e le Alfa Romeo 2500 S ed è stata questa la classe che ha visto tutte le vetture partite (4 Aurelia e 2 Alfa) giungere al traguardo così come non ha visto mai variare il capolista, nella fattispecie

il debuttante Alberto Magi Diligenti, un appassionatissimo aretino. Sino a Livorno la seconda posizione era tenuto dall'Alfista Cestelli che a Massa veniva sostituito da un altro lancista, il biellese Piacenza e Cestelli finiva così terzo tallonato dal milanese Moroni non in buona giornata.

La Categoria turismo si riassume in queste cifre: Iscritti 113 - Partiti 94 - Arrivati 60 - Ritirati 34.

Non molto opportunamente la Gran Turismo è stata divisa in tre sole classi addunando in unico gruppo le 1100 e le 1500, soluzione questa molto discutibile in quanto in questa categoria rientrano delle vetture di 1500 di origine corsaiola e che se bene in ordine sono eccessivamente superiori anche alle più preparate 1100 cc.

Nella 750 schieramento al gran completo delle brillantissime Fiat-Zagato che hanno sempre dominata la gara dapprima con Lunghi-Petrini in testa a Siena seguiti da Zagato-Calini e Martinengo-Della Beffa, poi a Viterbo con Zagato, Martinengo e i Reggiani padre e figlia, e tali posizioni resteranno immutate per tutta la gara salvo che a Grosseto ove al terzo posto troviamo lo sfortunato Bertossi che per il continuo allentarsi del tubo di scarico dovrà perdere nel corso della gara complessivi 15 minuti e di conseguenza anche, nella peggiore delle ipotesi, il terzo posto.

Elio Zagato si è così assicurata con autorità un'altra bella vittoria e la sua media finale sarebbe risultata indubbiamente migliore se la rottura della cinghia del ventilatore verificatasi a Prato non lo avesse costretto a rallentare negli ultimi chilometri.

Nel gruppo sino a 1500 vi erano moltissimi motivi di interesse: innanzitutto l'urto tra le 1100 e le 1500 che avrebbe dato ottimi spunti tecnici, poi un nuovo incontro tra i Musitelli, vittoriosi alla Mille Miglia, ed il troppo sfortunato Maderna ed infine la presenza di elementi della forza di Ovidio Capelli che naturalmente non si sarebbero limitati a farla da spettatori. Spiacevoli qui le solite lamentele dei possessori delle vecchie Fiat 1100 S esclusi dalla categoria e che non possono darsi pace di questa pretesa ingiustizia quando vedono che nella classe superiore rientrano invece in categoria delle vetture

re di decisa origine sportiva o corsaiola.

A Siena è primo Valaperti con la Cisitalia seguito dal genovese Fazzardi con la Maserati e da Ficai la cui 1100 peraltro a fine gara verrà passata d'autorità nella categoria sport non rientrando nelle misure del telaio. A Viterbo non considerando Ficai è in testa Musitelli con la Cisitalia con un buon vantaggio sul comasco Pinto che dispone della Fiat 1100 Bertone.

Sono scomparsi dopo Siena Lamperti per guasto al cambio e Fezzardi per noie meccaniche.

Gherzi-Sivelli con una 1100 S guidano a Grosseto davanti ai Musitelli che passeranno al comando a Livorno mentre alle loro spalle va facendosi luce, alla distanza Ovidio Capelli con la Fiat 1400 tipo Gr. Turismo e che dispone della carrozzeria «superleggera» della Touring, la stessa vettura, cioè, vittoriosa al Giro di Sicilia.

Sempre non considerando Ficai posizioni immutate ancora a Massa, ma l'ultimo tratto è fatale ai Fratelli Musitelli che devono abbandonare la gara lasciando via libera ad Ovidio Capelli che aumentando progressivamente era loro ormai a ridosso e che portava così ad una nuova brillantissima affermazione, ed in condizioni di particolare freschezza, la sua bella vettura meccanicamente trasformata appunto per l'impiego sportivo.

Dietro al signorile esponente della Scuderia Ambrosiana troviamo Pinto la cui prova è stata davvero egregia.

Ed eccoci alla massima classe della Gran Turismo, quella classe che è stata massimamente valorizzata dalla immissione delle nuove Aurelia G. T. di 1991 e che alla Mille Miglia diedero l'impressione di poter aspirare al primo posto assoluto.

La 3ª Coppa della Toscana ha però, con le sue strade tutte asciutte e presentanti la migliore aderenza, ristabilito l'equilibrio e come è nella logica della tecnica la bella macchina torinese ha dovuto cedere il passo a quelle costruzioni che traggono la loro origine da vetture non solo sport ma addirittura da corsa.

A tutto onore della Aurelia resta peraltro il fatto che nella prima metà della gara, sino a Grosseto esse hanno tenuto il comando delle operazioni con l'espertissimo toscano Bassi, camuffato sotto lo pseudonimo di Del Drago, e di Bracco

e che solo sulle strade ove è stato possibile sfruttare a fondo la maggiore potenza del motore Cornacchia è passato in testa con la Ferrari concludendo vittoriosamente la sua brillantissima gara ad una media di oltre 10 Km. superiore alla precedente stabilita da Schwelm con la Alfa Romeo 2500 SS.

Sfortunati in questo gruppo gli appassionati Banti e Cagli che persero una ventina di minuti inutilmente poichè i sospetti rumori da essi avvertiti al ponte non erano causati che dall'allentamento dei dadi della ruota posteriore sinistra, ma la prolungata sosta li relegò nelle posizioni di coda.

I dati statistici di questo gruppo sono i seguenti: iscritti 61 - partiti 41 - arrivati 24 - ritirati 17.

Sgombrato il campo dalle varie categorie turistiche eccoci ora alla sport che gode maggiormente i favori delle cronache per il solo fatto che da essa escono i vincitori assoluti di queste prove come se non fosse nell'ordine naturale delle cose che le macchine più veloci devono primeggiare.

Il maggior contingente di concorrenti è anche qui dato dalla classe minore, la 750, ricca anch'essa di bei nomi e di ottime vetture e che dopo aver visto al comando al primo controllo Laureati, seguito da Pulidori e Luigi Musso si è impennata sulla lotta ingaggiata tra Musso ed il torinese Fiorio in coppia con Avasse. La sorte ha voluto che questi due equipaggi partissero l'uno dietro all'altro ed il favorito è stato Fiorio che ha avuto sempre a strettissimo contatto il suo punto di riferimento ed il bravo corridore romano è riuscito a passare in testa solo al controllo di Livorno. I torinesi hanno così portato alla brillantissima affermazione la loro originale macchinetta dotata di un motore Lancia-Ardea ridotto, motore che era montato anche sulla vettura di Fabbri-Cecchi e Vici-Rossi che però non sono mai stati fra i primi.

Musso disponeva invece della ottima Giannini ed il terzo, Venezian pilotava una Stanguellini.

Zannini, che poteva essere un avversario pericoloso doveva abbandonare nei pressi di Radicofani per noie alla frizione e così pure i fratelli Stanga erano rallentati da un guasto meccanico verificatosi presso Barberino d'Elsa e la classifica li vede così verso il fondo.

Nella 1100 dopo il primo controllo di Siena abbiamo un netto capovolgimento della situazione. Qui infatti il capolista era Benedetti con la Ermini seguito da Comotti-Pagani con la OSCA e da Buoncristiani pure con la Ermini. A Viterbo sopravanzava invece fortissimo Cabianca con la OSCA ed è tra l'altro l'unico concorrente che nel settore Siena-Viterbo fa compiere un balzo in avanti nella media che in tutte le altre classi e categorie ha subito invece una sensibile deflessione. Staccato segue Benedetti e terzo troviamo Comotti. A Grosseto al posto di Benedetti, che ha un arresto di circa 40' per difettoso funzionamento della pompa della benzina e riuscirà ad arrivare ancora in ottima posizione, troviamo Montanari che avrà però delle noie e non si classificherà. A Livorno dopo Cabianca e Comotti transita Sighinolfi che ha avuta una bella ripresa ed in questo ordine il terzetto di punta raggiungerà il traguar-



#### VINCITORI E PROTAGONISTI DELLA 3ª COPPA DELLA TOSCANA

Dall'alto e da sinistra: Cornacchia e Stagnoli i due forti difensori della Scuderia Guastalla vincitori con la Ferrari della Gran Turismo Internazionale oltre 1500 e della 2000 Sport. - Elio Zagato, il primo a sinistra, che in coppia con Calini ha portato ad una nuova brillante affermazione nella 750 G.T.I. la elegante e veloce Zagatina. Tra i due piloti il segretario della nuova Scuderia Sant'Ambroeus, sig. Dragoni. - I fratelli Andreini vittoriosi nel gruppo Fiat 1400 Turismo. - Questo non è un sorriso pubblicitario od artificiale: è il sorriso genuino, è l'espressione della più viva soddisfazione dimostrata da Papà Reggiani per la bravura della figliola Gianfranca che è felicissima anch'essa del bel risultato conseguito con la Zagatina nella prova fiorentina. Un terzo posto veramente significativo conquistato dalla simpatica ed affiatatissima coppia che sa ben difendere i colori della Sant'Ambroeus.

do delle Cascine, ma Cabianca ha un distacco sui diretti avversari notevolissimo: 24' su Comotti e 30' su Sighinolfi che ha compiuta la sua ultima corsa in veste di pilota ufficiale della Stanguellini.

A grande merito di Cabianca è dove-

roso anche ricordare la sua classifica al quinto posto nella Assoluta con una macchinetta di soli 1100, ma la OSCA può permettere questo ed altro solo che il pilota ne sappia sfruttare saggiamente le doti veramente superiori.

Lotta in famiglia Ferrari si può proprio dire per la classe 2000 in cui su 8 partiti 6 pilotavano le vetture di Maranello mentre gli altri due, Piotti e Minzoni, disponevano di vetture di cilindrata molto inferiore.

Ma anche la lotta in famiglia si può dire non vi sia stata poichè rispetto anche alle posizioni di partenza non vi sono stati accavallamenti. Antonio Stagnoli infatti era primo in partenza e primo è giunto al traguardo; lo ha sempre seguito Auricchio ed il discorso vale pure per Castellotti che per lo meno ha guadagnata una posizione per il ritiro di Rota che lo precedeva. Gli altri partiti sono rimasti tutti per via e certo la percentuale degli abbandoni è qui notevole.

Antonio Stagnoli dunque ha dominato la gara dal principio alla fine aumentando sempre più il suo distacco su Auricchio e portandolo sino ai dieci e passa minuti rilevabili dalla classifica. Ottime cose va facendo in questa tragione Stagnoli con questa sua non più freschissima Ferrari che egli impiega con successo tanto nelle gare sport quanto in quelle della F. 2.

Lotta ancor più in famiglia nella oltre 2000 in cui, eccezion fatta per la Jaguar di Biondetti, erano in lizza tutte Ferrari e di queste ben tre portate in campo dai fratelli Marzotto Umberto, Vittorio e Giannino che per avversari avevano il fiorentino Scotti ed il pratese Checcacci.

Diremo subito che una volta ancora Checcacci è stato sfortunato e non aveva ancor inserita la presa diretta che la gara era finita per guasto alla frizione. Scotti su cui si fondavano tante speranze partiva, come abbiamo già detto in ritardo e proprio alle spalle di G. Marzotto che doveva invece precedere di un minuto. Sulla Firenze-Siena faceva scintille Scotti ed alla Città del Palio aveva già guadagnato tutto il suo ritardo ed era anche al comando del plotoncino coi due Marzotto Giannino e Vittorio alle calcagna mentre il terzo pilota della Scuderie che disponeva di una barchetta 2560, era già in ritardo.

Dopo Siena però Giannino accelera e con la sua originale berlinetta di 2560 ripassa l'avversario mentre Vittorio, che pilota la barchetta 4100 il cui rendimento però è inferiore all'attesa per qualche slittamento della frizione, non può tenere l'andatura del fratello e resta terzo seguito da Biondetti. Dopo Grosseto però Scotti accusa disturbi alla sospensione e deve abbandonare e da quel controllo la gara è oramai praticamente conclusa con Giannino Marzotto avviato verso una nuova affermazione, Vittorio Marzotto che tenta il tutto per il tutto per arrivare anch'egli allo stesso risultato e Biondetti che deve accontentarsi di riuscire almeno a finire la gara, cosa di cui si poteva dubitare alla partenza dato che sino al momento del via lo abbiamo visto tuffato entro il cofano ad armeggiare attorno al motore della sua Jaguar.

Anche il consuntivo della categoria Sport non è invero brillantissimo in quanto di 68 iscritti solo 51 hanno presa la partenza e 22 sono arrivati al traguardo mentre i ritiri ammontano a 29!

Le perfettamente identiche condizioni di tempo e di strade tra la prova del 1950 e l'attuale valorizzano assai i risultati conseguiti in questa terza edizione della

Coppa della Toscana risultati che ci indicano un generale incremento delle medie ad eccezione, come abbiamo visto, per la classe Aprilia-Turismo, e quando è possibile riscontrare un progresso del genere vuol dire che una gara è combattuta, è sentita e merita quindi essere sostenuta da tutti coloro che hanno a cuore le sorti dello sport automobilistico italiano.

Tra i vari dettagli della perfetta organizzazione ci sia dato di ricordare anche il perfetto e completissimo servizio di informazioni al pubblico ed alla Stampa diretto anche quest'anno esemplarmente dal Dr. Ammannati, uno tra i non pochi valorosi collaboratori su cui l'On. Arrigo Paganelli, Presidente dell'A. C. Firenze, ed il Direttore della Sede stessa, Dr. Amos Pampaloni, possono fare pieno affidamento per la riuscita della loro rigogliosa creazione: la Coppa della Toscana.

#### FRANCO DEGLI UBERTI

(Foto Degli Uberti e Locchi)

Ecco le classifiche ufficiosissime:

#### CATEGORIA NAZIONALE DA TURISMO DI SERIE

I. Gruppo - Fiat 500-C: (Angeli - Giannotti in 7,39'51"); 1. Falorni Mario - Baldini Angiolo in ore 7,42'5" media Km. 88,295; 2. Sebastì Scalerà - Sarlatti G. in 7,44'49"; 3. Guarnieri - Brancaglioni in 7'48" e 34"; 4. Grandi - Rossi in 7,49'4"; 5. Dalla Favera - Artusi in 7,50'24"; 6. Nosari - Moser in 7,50'57"; 7. Sampaoli - Maser in 7,51'10"; 8. Scaletta - Feducci Pia in 7,51' e 26"; 9. Lippi - Albertoni in 7,51'49"; 10. Fiaccadori - Franzoni in 7,52'48"; 11. Lugli - Fossi in 7,56'12"; 12. Porrino - Panciroli in 7,57'50"; 13. Marchini - Ronconi in 7,59'12"; 14. Andina - Ortalli in 8,2'15"; 15. Sertorio - Cagliari in 8,2'23"; 17. Bianchi - Noseda in 8,8'51"; 18. Bertola - Fasola in 8,9'49"; 19. Campani - Basili in 8,17' e 14"; 20. Pelicelli - Zanardi Rosina in 8,17'14"; 21. Cacciari - Franceschini Maria in 8,25'19"; 22. Moscatelli - Tamborini in 8,26'37"; 23. Trabucco - Alessandrini in 8,27'46"; 24. Cabassi - Capello in 8,34'42". 25. Stianti Bettoni in 8,53'56".

II Gruppo - Lancia Ardea 3<sup>a</sup>-4<sup>a</sup> Serie, Fiat 1100 B-E: 1. Brandi Attilio - Taddei Nello in ore 7,2'26", media Km. 96,622; (Alquati-Alquati) in 7,3'18"); 2. Sani-Bianchi in 7,4'53" (Frera - Bolognesi in 7,5'18"); 3. Cetera - Cetera in 7,6'23"; 4. Sartini - Giuggioli in 7,7'52"; 5. Bevilacqua - Moschetti in 7,9'59"; 6. Babocca - Cavallo in 7,14' e 57"; 7. Pagani - Franchi (Ardea) in 7,20'58"; 8. Ravelli - Pagliaghi in 7,21'42"; 9. Lisi - Prudenzano in 7,22'58"; 10. Beltrami - Beltrami in 7,25'45"; 11. Tinelli - Romei in 7,38'45"; 12. Cocchi - Sarchiero (Ardea) in 7,59'32".

III Gruppo - Fiat 1400: 1. Andreini Edoardo - Andreini Bruno in ore 6,58'7" media Km. 97,580; 2. Monato - Fortuna in 7,10'40".

IV Gruppo - Lancia Aprilia 1500 - 12 V: 1. «Espes» - Donini Sergio in ore 6,29'8", media Km. 104,848; 2. Ruffo di Scaletta - Degli Alessandrì in 6,34'29"; 3. Croce - Castello in 6,35'18"; 4. Mondini - Bianchini in 6,39'1" (Fratì-Tronci in 6,45'46"; Parenti - Selvaggini in 6,47'24; Lubich - Gallo in 6,54'58"); 5. Bertinotti - Petri in 7,1'6"; 6. Furrer - Corsi in 7,1'43"; 7. Motta - Bricarello in 7,12'45"; 8. Andorlini Ossi - Ma-

lucelli in 7,16'46"; 9. Marcolini - Dei Martini Vera in 7,43'45".

V Gruppo - Lancia Aurelia, Alfa Romeo 2500 S.: 1. Magi Alberto - Crescioli Amelio (Aurelia) in ore 6,21'30", media Km. 206,946; 2. Piacenza - Canepa (Aurelia) in 6,33'10"; 3. Cestelli - Vitale (Alfa Romeo) in 6,36'3"; 4. Moroni - Carta (Alfa Romeo) in 6,36'50"; 5. Mignini - Verdelli (Aurelia) in 6,38'20"; (Duberti - Torello, Aurelia, in 6,55'27").

#### GRUPPO

#### GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cc.: 1. Zagato Elio - Calini Gianfranco (Fiat-Zagato) in ore 6,59' e 53", media Km. 97,169; 2. Martinengo - Della Beffa (id.) in 7,2'48"; 3. Reggiani - Reggiani (id.) in 7,25'25"; 4. Zafferi - Crivelli (id.) in 7,32'2"; 5. Menicagli - Morini (Fiat 500 C) in 7,32'40"; 6. Bertossi - De Fano (Fiat-Zagato) in 7,34'38"; 7. Pieri - Magnelli (Fiat 500 B) in 8,49'12".

II. Classe fino a 1500 cc.: 1. Capelli Ovidio - Veronelli Giuseppe (Fiat-Touring) in 6,14'12", media Km. 109,032; 2. Pinto - Di Bona (Fiat-Bertone) in 6,15'52"; 3. Petracchi - Pernilotti (Maserati) in 7,4'42"; 4. De Micheli - Samba (Cisitalia) in 7'6" e 14"; 5. Bianchedi - Tabanelli (Cisitalia) in 7,10'18".

III. Classe oltre 1500 cc.: 1. Cornacchia Franco - De Carlo Luigi (Ferrari) in ore 5,29'4", media Km. 123,986; 2. Bracco - Maglioli (Aurelia) in 5,37'3"; 3. Dal Drago - Nicolic (Aurelia) in 5,40'25"; 4. «Ippocampo» - Mori (Aurelia) in 5,41'27"; 5. Caraceni - Meloni (Ferrari) in 5,44'39"; 6. Anselmi - Gianni (Aurelia) in 5,49'2"; 7. Sbracci - Giudizi (Aurelia) in 5,58'2"; 8. Caglianti - Banti (Aurelia) in 6,11'6"; 9. Kraft - Chellini (Aston Martin) in 6,18'20"; 10. Rolly - Nando (Alfa Romeo 2500 SS) in 6,24'43".

#### CATEGORIA SPORT

I. Classe fino a 750 cc.: 1. Fiorio Sandro - Avalle Piero (A.L.F.) in ore 6,10'29", media Km. 110,126; 2. Musso - Feliciani (Giannini) in 6,11'30"; 3. Venezian - Lucini (Stanguellini) in 6,22'19"; 4. Scala - Scala Rosina (N.D.) in 6,32'46"; 5. Puma - Brandoli (Fiat Marino) in 6,33'49"; 6. Stanga - Stanga (Fiat Giannini) in 7,15'57"; 7. Lombardi - Nesi (Giannini) in 7,20'7"; 8. Vici - Rossi (Ardea) in 7,24'21"; 9. Laureati - Cellani (Fiat) in 9,17".

II. Classe fino a 1100 cc.: 1. Cabianca Giulio - Zanelli Luigi (OSCA) in ore 5,23' e 30", media Km. 126,120; 2. Pagani - Comotti (OSCA) in 5,47'40"; 3. Sighinolfi - Bertozzoni (Stanguellini) in 5,53'44"; (Ficai - Ficai (Fiat 1100) in ore 6,3'26"); 4. Cantelli - Cambini (Stanguellini) in 6,11' e 36"; (Coriasco - Gamberro (Fiat 1100) in 6,19'15"); 5. Benedetti - Corsini (Ermini) in 6,22'59"; 6. Bettinazzi - Bettinazzi (Stanguellini) in 6,25'30"; 7. Maggiorelli - Mazzini (Fiat) in 6,27'22".

III. Classe fino a 2000 cc.: 1. Stagnoli Antonio - Regosa Ivo (Ferrari) in ore 5,18'56", media Km. 127,926; 2. Auricchio - Bozzini (Ferrari) in 5,29'23"; 3. Castellotti - Matranza in 5,32'29".

IV. Classe oltre 2000 cc.: 1. Marzotto Giannino - Crosara Mario (Ferrari) in ore 5,14'25", media Km. 129,763; 2. Marzotto Vittorio - Zanuso (Ferrari) in 5,15'44"; 3. Biondetti - Vinci (Jaguar) in 5,23'29".