

Paolo Marzotto raggiunge Palermo completando il periplo dell'Isola e vincendo con la Ferrari 2000 il 12° Giro di Sicilia.

# Paolo Marzotto, balza alla ribalta sportiva, vincendo con la Ferrari il 12° GIRO DI SICILIA

## incalzato da Bonetto con la Lancia-Aurelia G.T.

Il Giro di Sicilia ha egregiamente assolto al suo duplice compito che era anzitutto quello di inaugurare degnamente una nuova stagione automobilistica che si profila densa di rinnovato interesse, e poi di collaudare severamente i mezzi e gli uomini in gara.

Ancora una volta il Giro di Sicilia è stato affrontato forse con leggerezza da molti appassionati che si sono «rotte le corna» contro le inesorabili insidie e le difficoltà del classico percorso. Prova di ciò è la grandissima percentuale di ritirati che è dovuta in gran parte ad incidenti di strada, per fortuna tutti di non grave entità e a carenze dei guidatori.

Anche il tempo, che sebbene assai variabile è stato pertanto tale da garantire la perfetta regolarità della manifestazione, ha fatto sì che si possano vagliare i risultati senza sottintesi e misurandoli con quelli ottenuti in passato nelle edizioni migliori. E' vero che le strade non erano certo in condizioni migliori del passato, pure è lecito ritenere che il Giro 1952 si sia

svolto in modo regolarissimo sotto ogni punto di vista.

Il Giro di Sicilia ha, in un certo modo, ripetuto nelle sue linee generali le vicende della «Mille Miglia» 1951. Anche in Sicilia, come già a Brescia, ha vinto una Ferrari, ma la vittoria è stata di stretta misura, strappata con una palese difficoltà dopo una ecatombe di macchine di questa marca e i ridosso si sono piazzate le mirabili Lancia-Aurelia che ormai non fanno più stupire per le loro prestazioni e che nella nuova edizione migliorata sono apparse ancora più redditizie e pericolose per ogni avversario.

La vicenda delle Ferrari è stata assai sfortunata. Pare che Villoresi debba la sua uscita di strada ad un colpo avuto sulla testa in seguito ad un brusco sobbalzo, colpo che gli annebbiò per un fatale istante le facoltà di guida. In altri termini, si tratterebbe del ripetersi dell'incidente che causò l'uscita di strada di Sanesi alla «Mille Miglia» di un paio d'anni fa. Sembrerebbe opportuno di studiare quin-

di che, come in America, si obbligasse un casco rudimentale (per esempio come quello dei corridori ciclisti) anche nelle vetture chiuse.

Taruffi, lo sfortunato per eccellenza sulle strade sicule, ha visto infrangersi il suo sogno quando stava per trionfare con largo margine sugli avversari e sul record precedente rimasto largamente imbattuto. Bracco ha avuto anch'egli una dose di sfortuna più generosa del solito. Anche i due maggiori fratelli Marzotto che avevano tutte le carte in regola per aspirare ad una vittoria assoluta, sono stati tolti di gara prima di poter dire la loro parola, Giannino addirittura prima di poter partire.

E così rimase solamente il più giovane ma altrettanto forte fratello a tenere ben alto il nome dei Marzotto e a difendere la fama di una singolare stirpe di estrosi e valorosissimi piloti e a dare a Ferrari una vittoria che per altro sulla carta era più che meritata.

E' bensì vero che le vetture di ori-



La dura galoppata è giunta al termine e fermato il motore della generosa Ferrari 2000 Paolo Marzotto ed il suo fido collega si apprestano a godere i frutti della bella vittoria.

gine normale (se così è lecito definire le Lancia-Aurelia tanto per intenderci) hanno ancora una volta chiaramente dimostrato di essere molto più a loro agio su percorsi stradali di gran fondo e di tormentate caratteristiche, delle vetture di origine corsaio.

Nel 1927, o meglio alle « Mille Miglia » del 1928, Vittorio Jano colle sue 6 cil. Alfa Romeo 1500 cc. che iniziavano una portentosa carriera di trionfi e di inattese e clamorose affermazioni, dimostrava che le vetture da gran turismo, se bene impostate, ben costruite e dotate di quel « quid » di perfetto equilibrio meccanico che solo pochi grandissimi tecnici sanno indovinare, potevano dare la replica e con

successo, ai più nervosi puledri da corsa anche se di grande genealogia.

Nel 1951 e agli albori della stagione 1952, questa situazione si è ripetuta con qualche nome mutato, con tipi diversi, ma con la stessa essenza. Ed è sintomatico che alla casa Lancia, che sta appunto dal 1951 mietendo ovunque allora che hanno del fantastico nella regolarità con cui vengono colti, vi sia proprio quel Vittorio Jano che fu delle vetture normali portate alla corsa il più mirifico realizzatore. A lui, a Di Virgilio a tutti i tecnici di Gianni Lancia che con lui hanno sofferto, lavorato e gioito nell'ora dei trionfi, un plauso ammirato e sincero.

Il Giro di Sicilia, oltre alle vicende



Una bella fumata all'aria aperta e la fatica della spettacolosa prova fornita al Giro di Sicilia da Felice Bonetto è bella e dimenticata. La Lancia Aurelia Gran Turismo modificata ha avuto in lui un formidabile difensore, un difensore che per poco non dava alla Casa torinese anche la vittoria assoluta. Agli ammiratori siciliani le prime impressioni del forte pilota milanese.

delle Ferrari di cui ci siamo intrattenuti e che possono essere in parte dovute a crisi di preparazione, a eccessivo sfruttamento da parte di certi piloti ed alla sfortuna che pare abbia preso di mira la casa di Maranello specialmente nelle gare di lunga lena oltre alla clamorosa affermazione qualitativa e quantitativa delle Lancia la cui classifica addirittura in blocco e le cui performances, bastano da sole a caratterizzare una grande corsa, ha visto anche due debutti che non vanno sottovalutati, vogliamo alludere a quello delle Alfa Romeo-Sprint 2000 cc. ed a quello della Siata-Fiat 8 cil. 2000 cc.

Le Alfa Romeo non hanno potuto difendersi in modo da permetterci di esprimere un giudizio obiettivo. Nuove alle competizioni, e davanti ad avversari agguerriti e preparati, esse hanno pagato lo scotto della novità e solamente dopo le prove di appello che si chiamano Coppa Intereuropa e Mille Miglia, potremo dire una parola definitiva.

La nuova Fiat-Siata, portata da Rol, ha fatto ottime cose e, sola della sua specie ed a un debutto così impegnativo e difficoltoso, non poteva né doveva essere gettata allo sbaraglio. Il risultato è stato ottimo e convincente e possiamo attenderci liete sorprese da questo nuovo prodotto dell'appassionato Ambrosini.

È interessante confrontare i risultati di questi ultimi 5 Giri di Sicilia svoltisi del dopoguerra e che in ogni classe hanno dei punti di riferimento assai istruttivi.

Nel « Turismo » vanno considerate interessantissime le prove di Siciliani e di Tacci che hanno segnato medie limite quasi uguali a quelle dello scorso anno in cui erano per altro ammesse modifiche più sostanziali. La Fiat 1400 di Fraganone ha superato la più piccola sorella pur restando lontana dai tempi delle gloriose Aprilia.

Il forte Bellucci colla sua Lancia B.21 non ha potuto battere il record dell'Alfa Romeo del 1951 e neppure avvicinare i tempi che « Ippocampo » aveva raggiunto nel 1951 col prototipo di questa vettura.

Nella Categoria « Gran Turismo » il campione d'Italia Musitelli nella classe 1500 cc. è rimasto lontano dal record di Capelli (Fiat) del 1951, ma comunque ha vinto e le vicende del suo duello col'eterno rivale Maderna, sono state animatissime ed interessanti. Taruffi nel 1948 con una Cisitalia era andato assai più forte, ma è pur vero che egli poteva usare miscela libera e non il carburante commerciale di oggi.

Risultato sensazionale fra le macchine maggiori dove lo squadrone delle Lancia Aurelia ha spadroneggiato, ha sfiorato la vittoria assoluta, ha portato ben 5 macchine ai primi 10 posti assoluti ed ha segnato delle medie eccezionali. Bravi tutti i piloti delle Lancia, da Amendola regolare e fortissimo, a Valenzano che è stato privato dal solito passaggio a livello di una vittoria meritata, da Bonetto sicuro e piazzatosi brillantemente a ridosso del vincitore assoluto, ad An-

selmi e Fagioli che non hanno molato.

Finalmente nella Categoria « Sport », abbiamo assistito alla solita « debacle » fra le 750 cc. che hanno visto la vittoria di Vici Cardinoli, coraggiosi superstiti di un'aspra selezione ed a media assai bassa nei confronti del passato. Siamo persuasi che queste vetture non hanno ormai più alcun significato né tecnico né sportivo nella Categoria Sport. Sarebbe molto meglio istituire una classe « 750 cc. corsa senza compressore » e vedere quelle minuscole macchinette correre in circuito ed in salita senza le bardature della « categoria sport », senza crocifiggere un innocente passeggero nell'angusto posto riservato al meccanico e con maggior senso pratico.

L'Automobile Club di Torino sta appunto battendo questa strada e riteniamo che sia quella giusta.

Attesa vittoria della Osca fra le 1100 cc. Piotti ha finalmente avuto il meritato premio della sua grande passione. Per altro la media è risultata singolarmente bassa e di oltre 10 chilometri inferiore al primato precedente.

Fra le 2000 cc. spunta il brillante vincitore assoluto, il forte Paolo Marzotto che ha invece battuto anche il non facile record di classe precedente con netto vantaggio. Bellissima prova di un pilota perfettamente affiatato colla sua macchina e che ha corso con intelligenza e misura.

Nella classe massima vi è stata la selezione maggiore fra i bolidi di Ferrari (fra cui le inedite 2800 cc.) ed è gran vanto per il giovanissimo Castellotti di aver vinto questa classe oltremodo difficile. Una delle più liete sorprese del Giro di Sicilia è proprio la brillante affermazione di un giovanissimo anche se questo nuovo elemento che si affaccia con onore alla ribalta della notorietà, ha lievemente ceduto nel tratto finale decisivo perdendo una migliore classifica assoluta. Comunque un « bravo! » meritatissimo.

La disputa dei Campionati Italiani ha così avuto inizio. Nulla è possibile prevedere nella Categoria Turismo dove per altro Bellucci ci sembra un favorito di obbligo nella sua Classe.

Nella « Gran Turismo », il Campione del 1951, Musitelli, sembra avviato a difendere brillantemente il suo titolo fra le 1500 cc. Nella classe massima, nulla da dire poiché ai primi posti appaiono, come del resto avevamo chiaramente previsto, uomini e mac-



I fratelli Marzotto, non c'è che dire, sono dei ragazzi davvero in gamba. Qui ne abbiamo però solo un campionario, ossia Vittorio e Giannino (ai lati) che accompagnano il giovane Paolo alla tribuna delle autorità ove sarà vivamente complimentato per la sua vittoria assoluta nel 12° Giro di Sicilia. Manca Umberto che è ancora in gara.

chine della Classe 2000 cc. che si sono così accaparrate un punteggio che non avrà seguito e quindi totalmente inutile agli effetti finali!...

Nella « Categoria Sport », Piotti e Paolo Marzotto ci sembrano entrambi degni e capaci di difendere fino alla fine il posto d'onore conquistato in Sicilia. Nelle altre classi è troppo

presto fare pronostici.

Il « Giro di Sicilia » è stato un magnifico preludio di una grande stagione ed anche dal lato organizzativo è stato all'altezza della sua gloriosa tradizione che si rinnova da tanti anni e che fa onore a chi ha collaborato al suo continuato successo.

GIOVANNI LURANI

## Le sconvolgenti fasi della gara

Mai vista una ecatombe simile nella quale sono stati travolti tutti i favoriti, saltati in aria tutti i pronostici. Vero, era stato accennato nelle previsioni fatte in sede di presentazione dell'attesissimo avvenimento inaugurale della stagione, che il 12° Giro di Sicilia, sulla scorta dei risultati delle precedenti edizioni, poteva riserbare delle sorprese, ma i colpi di scena tanto sor-

prendenti quanto sensazionali come quelli verificatisi durante la corsa e che diedero il volto a questo movimentatissimo « giro » diciamo francamente, ci hanno sbalordito.

Gli episodi drammatici che hanno riscaldato la fremente lotta combattuta sulle strade di questo eccezionale percorso in gran fondo, si sono succeduti con esasperante intensità.

Ad Alcamo, a circa 70 chilometri dal traguardo di partenza, erano già praticamente fuori combattimento tre dei grandi favoriti. Giannino Marzotto che, con la 4100 cmc. Ferrari arrivato a Palermo nel tardo pomeriggio di sabato, non si presenta sulla bianca linea di partenza, perché il mezzo meccanico accusava un'avaria alla pompa dell'acqua; Villoresi dopo 49 chilometri



Gino Valenzano ha compiuta un'altra bravura ed ha consolidato col suo terzo assoluto la affermazione della Lancia Aurelia. Eccolo quasi al traguardo.

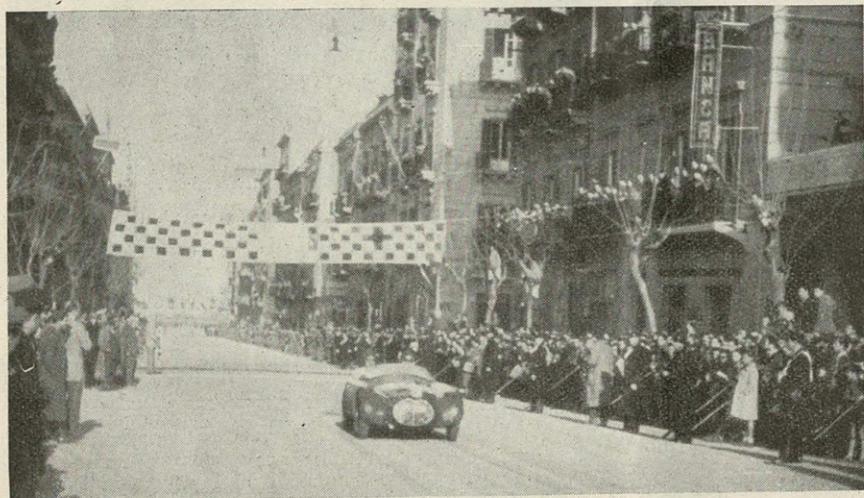
era fuori strada e l'incidente, finito fortunatamente bene per il grande «Gigi» determina il ritiro dell'asso milanese; Vittorio Marzotto, infine, abbandona il Giro ad Alcamo per la rottura del serbatoio.

Eliminati subito i tre forti piloti entrarono senz'altro in scena Taruffi e Bracco i quali già al controllo di Trapani lottavano alla disperata ma, chi attacca con decisione è il vincitore della Carrera Messicana che a Trapani registra una media oraria di oltre Km. 100. Il biellese lo tallona a 3', mentre tra i due piloti della Ferrari si era pure inserito Palmieri. Dei «tre fratelli» di Valdagno, rimaneva in gara Paolo che già al primo controllo aveva assunto il comando della 2000 cmc sport con un tempo rimarchevole e distanziando i suoi avversari di categoria.

Nel gruppo Gran Turismo Internazionale della classe oltre 1500 cmc le Aurelia B 20 di Amendola e Valenzano assumevano subito il ruolo di alferi, ma dietro però la battaglia era già



Un altro aurelista che si è fatto molto onore è stato Salvatore Amendola che qui vediamo filare dinanzi al porto di Palermo a pochi metri dalla fine della gara.



Luigi Piotti ha vinto con la OSCA nella 1100 sport. Tante prove sfortunate sono state ricompensate finalmente sotto lo striscione di Viale Emerico Amari a Palermo.

avvampata tra gli uomini di questo agguerritissimo gruppo. Ad Agrigento la Ferrari 2580 di Taruffi precedeva di 9' Bracco, mantenendo costante la media sui 100 orari, Palmieri, Mancini e Sighinolfi ed in sensibile ritardo il Barone Luigi Bordonaro, sono ormai distanziati ma, a 6' da Bracco, prosegue la regolare e tattica corsa del giovane Paolo Marzotto che con la sua agile Ferrari transita dalla Valle dei templi alla media oraria di Km. 98,500. Le due Aurelia B. 20 sport di Alborghetti e Vallone completano il terzetto di avanguardia in questo gruppo. Frattanto ad Agrigento, Valenzano ha scavalcato il suo compagno di squadra Amendola segnando il tempo di 3, 11' (media Km. 98.000); Bornigia e Bonetto si fanno sotto mentre le Alfa Romeo sprint sono in ritardo. Nel nutrito gruppo delle 500 C di serie, La Rosa procede al comando, seguito da Siciliani.

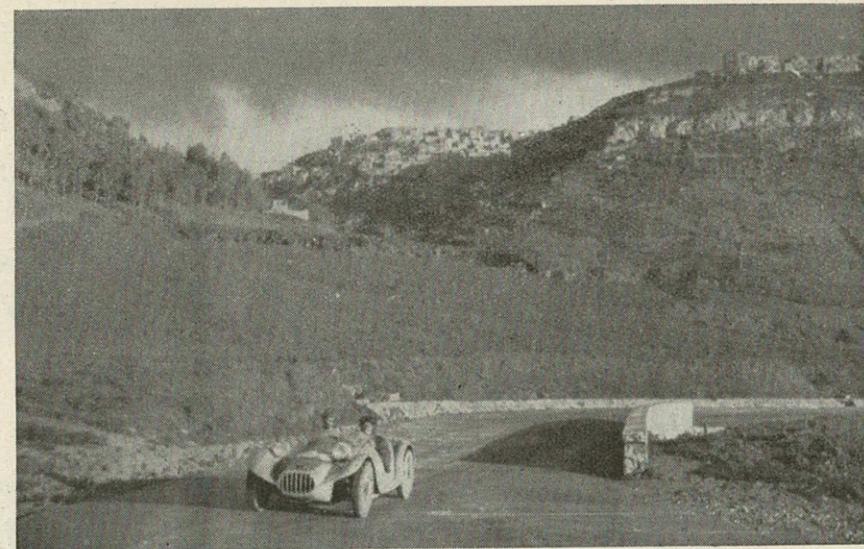
La 1100 Fiat di Tacci trovati in testa alla sua categoria e tale posizione manterrà sino all'arrivo con una marcia sicura e regolare. La 1400 Fiat di Seba-

sti, al controllo agrigentino è al comando seguito da Divi e Frangiamone.

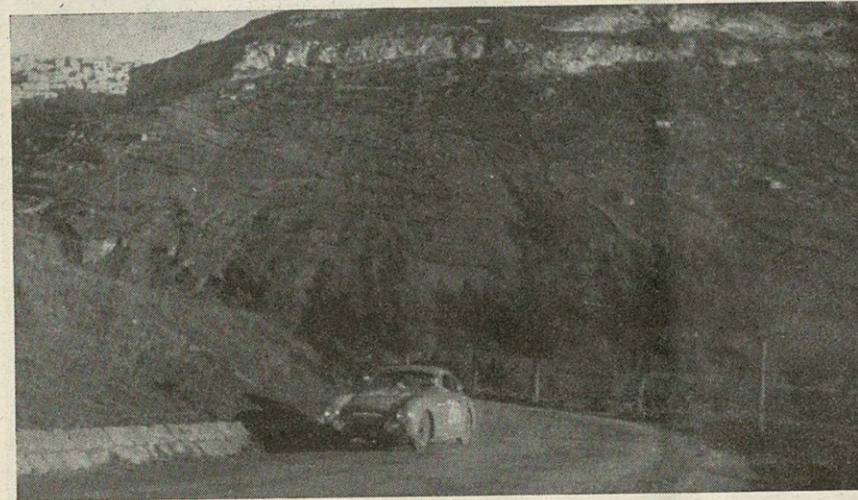
A Enna, a Gela, a Siracusa era sempre Taruffi che consolidava la sua posizione di avanguardia, distanziando anzi sensibilmente Bracco che al controllo di Siracusa era in ritardo di 15' sul romano. Paolo Marzotto proseguiva la sua ben calcolata marcia mantenendo pressochè costante la media attorno ai 93-95 orari e controllando la situazione. La nuova Siata 2000 di Rol rivelava pure una marcia che si distingueva per regolarità e sicurezza. Taruffi ormai scatenato, raggiungeva Messina in ore 8, 03' uguagliando con matematica precisione, il medesimo tempo da lui stesso segnato l'anno scorso al controllo della città dello Stretto. Ma a Messina, dopo una magistrale corsa condotta al ritmo dei 102 orari, Taruffi era costretto a interrompere la sua marcia quando stava già per profilarsi — proprio come l'an-

no scorso — la possibilità di raggiungere da trionfatore il traguardo di Palermo. La sua Ferrari era spinta a braccia al rifornimento; la guarnizione della testata bruciata esigeva del tempo per essere sostituita. Eliminata in maniera così inattesa Taruffi, il feroce biellese, che lo seguiva distaccato di 15', si è trovato a guidare la corsa ed al secondo posto assoluto si inserisce Paolo Marzotto seguito dai piloti delle Aurelia B. 20 che frattanto, stavano compiendo una gara impressionante per tenuta e dimostrazione di potenza dei loro mezzi meccanici.

Verificatosi a Messina quello che ormai è tradizione del Giro in Sicilia e cioè il ritiro dei concorrenti che raggiungono la città sede dell'ultimo controllo in testa alla corsa, come è accaduto ad Alberto Ascari (1950) ed a Giannino Marzotto (1951), si maturava ormai sicura la vittoria di Bracco che decisamente e con la sua solita irruenza lasciò Messina come un razzo con la certezza di bruciare, sulla litoranea, la distanza che lo divideva da



Tra le brulle montagne di Enna la piccola vittoriosa Lancia Ardea ridotta a 750 cc. di Vici, vincitore della 750 sport.



Musitelli ancora una volta ha vinto con la Cisitalia tra le 1500 Gran Turismo. Eccolo nei pressi di Enna.

Palermo. Ma le sorprese di questo drammatico Giro non dovevano esaurirsi con il ritiro di Taruffi. Nell'ultimo settore del percorso, nei pressi di S. Agata alle porte cioè di Cefalù, quando già il biellese assaporava la gioia dell'imminente trionfo, ha dovuto anche lui abbandonare, stroncato da un banale ed irreparabile incidente meccanico. La corsa non era da considerarsi finita: al ritmo dei 94 orari si svolgeva l'appassionante duello Ferrari 2.000 cmc. Aurelia B. 20. Bonetto superava i compagni di scuderia e Valenzano spingeva fortissimo ma il giovane campione di Valdagno riuscì a non intaccare il margine di vantaggio di 5' con il quale, sulla scia di Bracco, si era insediato a Messina al 2. posto davanti alle B. 20 della Casa torinese.

E così, dopo i due decoratissimi fratelli Giannino e Vittorio, anche Paolo Marzotto ha conquistato la sua splendente decorazione che conferma quel quarto posto assoluto da lui guadagnato l'anno scorso alla Mille Mi-



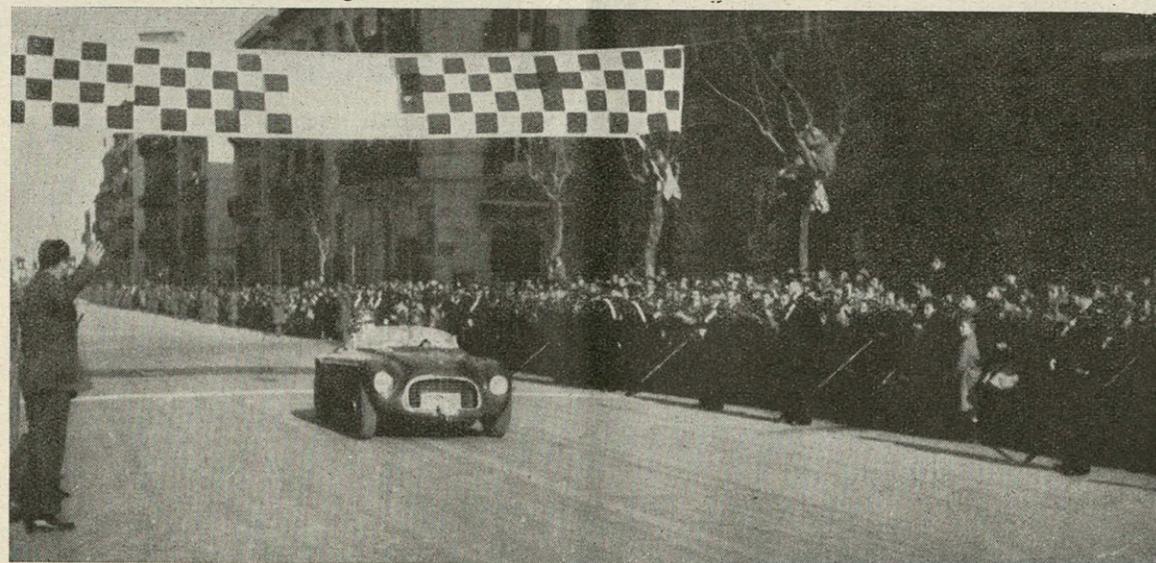
Tra le oltre 1500 Turismo lotta serrata tra le Lancia Aurelia e la vittoria è stata appannaggio di Bellucci qui sorpreso sui tornanti che conducono ad Enna.

glia. Con questo magnifico trionfo del minore dei tre «grandi» a Valdagno i pronostici della vigilia come detto precedentemente sono stati annullati: un giovane pilota quindi, più giovane d'anni che di esperienza, si è imposto lungo tutto il percorso della più severa e completa gara di gran fondo d'Europa, ha superato i campioni più noti e quotati, ha vinto con generosità, con regolarità, con esperienza, con coraggio, portando la sua macchina, meno potente delle altre, a questo traguardo di Palermo verso cui puntavano piloti ormai veterani, corridori di fama internazionale, vecchie e consumate volpi dell'automobilismo agonistico carichi di gloriose tradizioni e di completa esperienza. La rivelazione di Paolo Marzotto, che del percorso del «Giro» è ormai un profondo conoscitore, costituisce uno dei migliori elementi di successo del Giro in Sicilia del 1952.

La vittoria che egli ha conquistata nelle condizioni ambientali che hanno

C'est avec la première course classique du 1952 que vont commencer les affirmations triomphales de la

# Mondial Piston



Paolo Marzotto vainqueur absolu du Tour de la Sicile à bord de la FERRARI - MONDIAL PISTON arrive victorieux à Palermo

## XII<sup>ème</sup> Tour de la Sicile

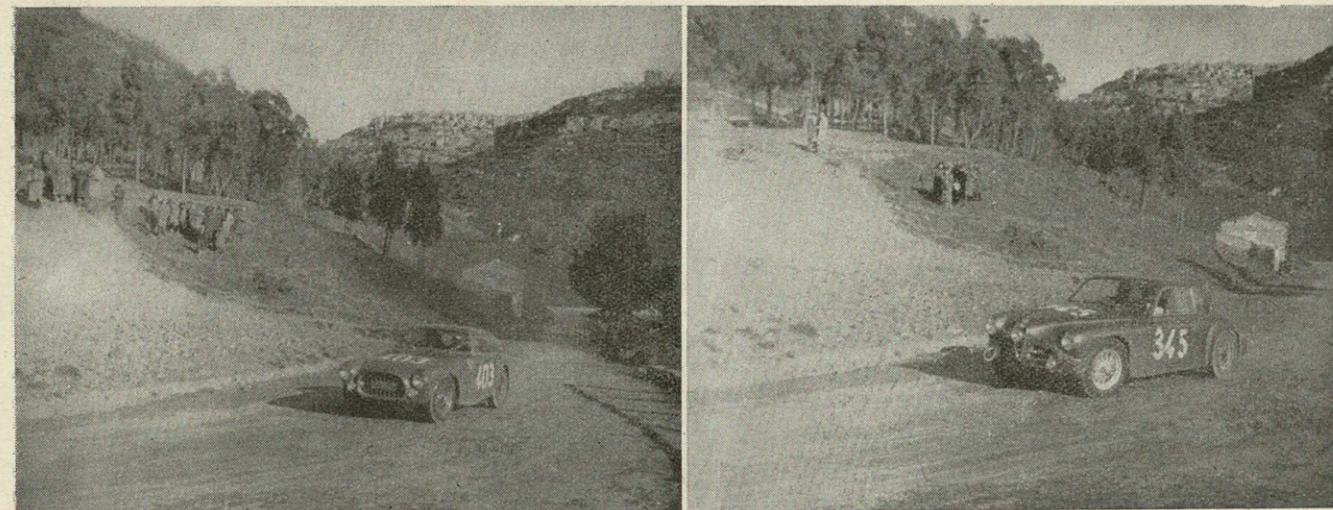
PALERMO 9 MARZO 1952

La classification absolue permet de constater que les premières places sont réservées aux voitures équipées avec **MONDIAL PISTON**

1° - P. Marzotto - FERRARI	7° - G. Mancini - FERRARI
2° - F. Bonetto - AURELIA	8° - L. Fagioli - AURELIA
3° - G. Valenzano - AURELIA	9° - F. Cortese - ALFA ROMEO
4° - S. Amendola - AURELIA	10° - E. Anselmi - AURELIA
5° - E. Castellotti - FERRARI	11° - G. Rossi - ALFA ROMEO
6° - F. Bordoni - FERRARI	12° - F. Rol - S.I.A.T.A.

**MONDIAL PISTON Co - Corso Bramante, 47 - TORINO (Italia)**

Telefoni 69.09.52 - 69.38.00



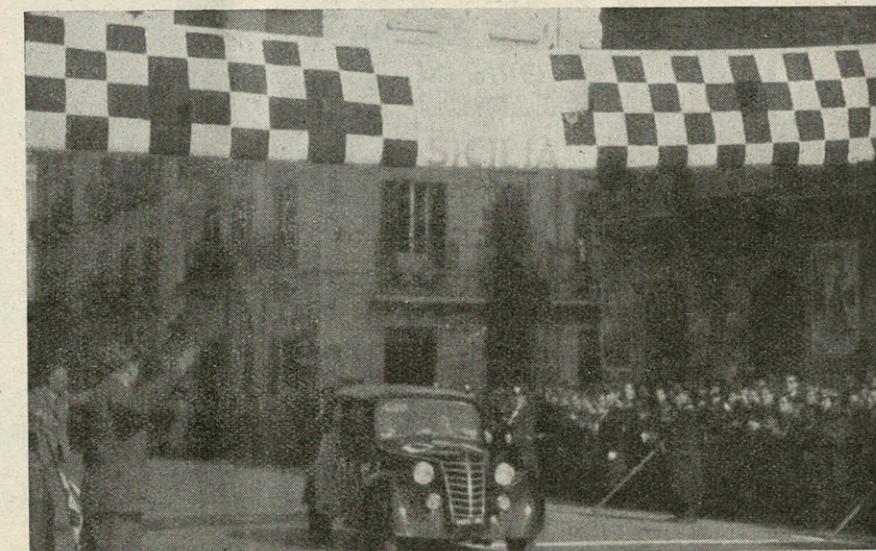
A sinistra: Franco Bordoni lungo il percorso con la Ferrari « ufficiale » con cui ha debuttato brillantemente in questo più impegnativo ruolo. Delle vetture « ufficiali » solo la sua è arrivata al termine di questo massacrante XII Giro di Sicilia e questo è un bel titolo di merito. - A destra, Franco Cortese sta per raggiungere Enna con la Alfa Romeo « 1900 Sprint » con cui ha compiuta una delle sue regolarissime gare.



Ecco al termine della fatica il bravo Siciliani, vincitore della 750 Turismo con la Fiat.

resa la corsa movimentatissima, è una vittoria luminosa, dovuta ad un corridore di razza che ha seguito un sistema, una tattica, un'accortezza impressionante, dimostrando anche di aver saputo ricavare dalla sua preparatissima Ferrari 2 litri tutto il rendimento possibile senza mai esasperare oltre i limiti il motore, possedendo anche una resistenza fisica che, prove come il Giro di Sicilia, esigono da parte di tutti i protagonisti.

Detto questo del magnifico trionfatore, voi lettori certamente chiederete: — Come e perchè così grave selezione tra le vetture di maggiore potenza? — Come e perchè la media è rimasta inferiore a quella che Vittorio Marzotto raggiunse l'anno scorso? — La spiegazione la si può trarre dalla stessa fisionomia iniziale della gara. Rimasto fermo al palo Giannino Marzotto, stroncata con una paurosa uscita di strada la corsa di Gigi Villorresi a



Anche Tacci, primo fra le 1100 Turismo con la Fiat 1100-E taglia il traguardo.

40 chilometri da Palermo subito dopo il via, già fermo ad Alcamo per avarie meccaniche il vincitore dell'undicesimo Giro, la corsa accusò subito l'assenza di questi tre uomini che avrebbero certamente spinto l'andatura della gara e sospinti gli avversari in una lotta più gagliarda. Avuto subito sentore della scomparsa del pericoloso tris di campioni, tanto Bracco quanto Taruffi non ritennero di scoprirsi troppo e tuttavia il loro duello non fece mai languire il ritmo della corsa, tanto vero che Taruffi a Messina marciava alla media di 102 orari. E' indubbio che se la 2700 Ferrari del romano, non accusava lo sforzo e teneva sino in fondo, anche in questo giro si sarebbe regi-



Piero Taruffi quando era ancora al comando della gara con la Ferrari 2760 cc. Il fotografo lo ha ritratto nel cuore della Sicilia, in vicinanza di Enna. La sfortuna doveva bloccare alcune centinaia di chilometri più innanzi.

strata una media oscillante sul ritmo dei 100 orari.

A nostro avviso le condizioni atmosferiche non hanno avuto alcuna influenza sul mancato miglioramento dei tempi records, giacché se le spruzze di pioggia disturbarono nelle ore notturne i concorrenti delle vetture di serie e delle classi Nazionale e Internazionale e le sport 750, nella giornata di domenica sin dal mattino, un magnifico sole ha illuminato le strade del Giro. L'affrettata preparazione delle macchine della squadra ufficiale di Ferrari, alcuni lievi difetti funzionali rivelatisi negli organi più vitali dei motori sottoposti all'esasperante sforzo imposto dalle logoranti strade della classica corsa siciliana, — peggiorate nel fondo rispetto l'anno scorso — sono stati fattori negativi che influirono alla eliminazione dei favoriti. Pensiamo pure che gli incrementi apportati da Ferrari alle macchine di Bracco (2800 cmc.) e di Taruffi (2600 cmc.) se hanno aumentata la potenza da 160 a 180 H. P. circa, hanno aggravato il tormento degli organi meccanici che, si deve supporre, non hanno sopportato tutti i 1080 chilometri ad andatura oltre i 100 orari.

Ma ora dobbiamo segnalare subito la prova completa e dimostrativa offerta dalle altre macchine che pervennero in questo giro di Sicilia al trionfo più clamoroso ed al successo tecnico più interessante. La corsa delle Lancia Aurelia B. 20 difatti non è stata una rivelazione o una sorpresa ma invece una conferma di una superiorità e di una efficienza funzionale che sono da ritenersi prodigiose. Il secondo posto assoluto conquistato dallo sperimentato Felice Bonetto ed i piazzamenti al terzo e quarto posto rispettivamente degli esperti e brillanti campioni Valenzano e Amendola, l'ottavo e decimo

posto in classifica assoluta dell'anziano e ancor valido Fagioli e di Anselmi, possono definirsi risultati stupendi e che sbalordiscono. Come sbalordiscono gli scarti minimi dei tempi impiegati da Valenzano e Amendola distanziati soltanto da 9" e da 26" dal compagno di scuderia Bonetto (11.28' 28"). Tutte le vetture Aurelia B. 20 messe in campo e preparate dalla Casa che al Giro partecipava in veste ufficiale, sono giunte regolarmente in fondo e nelle più brillanti condizioni di efficienza.

Queste macchine Gran Turismo che



Due sfortunatissimi piloti attendono fiduciosi la partenza della prova che li vedrà invece eliminati dalla gara. In piedi a destra Gigi Villosi che conversa con Giovanni Bracco al volante della nuova Ferrari 2760. Il coraggioso Maglioli ascolta i due campioni.

hanno subito interessanti modifiche rispetto ai modelli precedenti e che hanno portato la potenza a poco più di 100 H. P., sono quelle che hanno meglio risolto i temi proposti dal Giro in Sicilia. Prodigiosa, diremo ancora, deve considerarsi la dimostrazione offerta dalla Casa torinese che, aggiungiamo, con Bonetto ha realizzato la media oraria di Km. 94,122 di poco inferiore a quella registrata dalla Ferrari sport del vincitore.

Gli uomini delle Alfa Romeo sprint hanno pagato uno scotto di incidenti veramente oneroso e decisivo e lo hanno pagato proprio nelle prime zone della corsa, quando cioè la battaglia era entrata nel vivo delle sue fasi. Degli altri classificati risalta la coraggiosa gara ultimata dal giovane milanese Castellotti che al suo esordio nella corsa di gran fondo siciliana si è guadagnato un lusinghiero quinto posto nella classifica assoluta. Non è da trascurarsi la prova e la dimostrazione di ottima tenuta offerta dalla cosiddetta Siata 1996 che pilotata dal torinese Rol è giunta in fondo piazzandosi dodicesima.

Di rilievo la prestazione di Franco Bordoni, unico pilota « ufficiale » della Ferrari giunto alla fine anche se al debutto in tal veste.

Per completare il quadro della gara, c'è da rilevare la diminuita efficienza nel campo delle 1100 e 750 sport rispetto ai tempi fatti registrare l'anno scorso. Tuttavia la Osca di Piotti ha avuto un bel finale, mentre si è dimostrata superiore ad ogni previsione la tenuta dell'Ardea di Vici.

Ottima gara ha condotta il favorito Musitelli nella 1500 G. T. Le 500 C. e le 1100 E di serie, pur con le agevola-

zioni del regolamento, non sono andate al di là dei tempi records, sfiorati ma non superati. C'è da mettere nel dovuto rilievo la bella corsa fornita da Siciliani e quella assai ammirata per cronometrica regolarità di Tacci, brillante vincitore della classe 1100 cmc. di serie. Sulla linea dei tempi la 1400 Fiat di Frangiamone, a 76 e 275 orari, è rimasta ben lontana dal record dell'Aprilia, segnato a 81 di media. Tutti gli arrivati comunque di questo interessantissimo Giro di Sicilia, meritano la segnalazione e gli elogi più vivi, perché hanno dimostrato di non temere il tormento dei severi 1080 chilometri di strade che compongono l'ormai celebre e noto percorso.

Alla partenza — ha dato il via al primo concorrente il Presidente della Regione, On. Franco Restivo — si sono presentate 67 macchine della categoria « turismo » ventotto della « gran turismo » e sessantaquattro vetture sport; un lotto imponente per un totale di 159 mezzi in gara. I primi incidenti si sono verificati nel tratto iniziale del percorso. Proprio alla curva del viale della Libertà, la Ermini di Rogai investiva il marciapiede spezzando lo sterzo. A Sferracavallo (4 Km.) la 750 sport di Zannini si incendiava, mentre il campione italiano Leonardì accusava dopo la partenza noie al motore che lo costringevano ad abbandonare. La Lancia Paganelli di Siracusa usciva di strada nei pressi di Partinico, dove cappottava la Stanguellini di Ferraguti.

L'organizzazione della indimenticabile dodicesima edizione del Giro di Sicilia, è apparsa subito un modello di precisione e di accuratezza in tutti indistintamente i servizi. La realizzazione dell'arrivo in via Emerico Amari, davanti al Quartiere Generale della corsa, ha avuto praticamente un coltello davvero trionfale. Un colpo d'occhio di ordine, di disciplina e di spettacolo sportivo che una folla immensa componeva e completava. Tutta la complessa organizzazione è stata diretta dal Barone Luigi Bordonoro, dal Conte Giovanni Federico e da Luigi Renier. Con la consueta perizia e tempestività hanno diretto il servizio di cronometraggio l'Ing. dr. Macco e Oscar Marsala.

Infine un cenno va fatto al popolo di Palermo ed ai siciliani che al traguardo e lungo tutto il percorso hanno dato anima e vita di spettacolo e di pittoresco entusiasmo alla loro grande corsa.

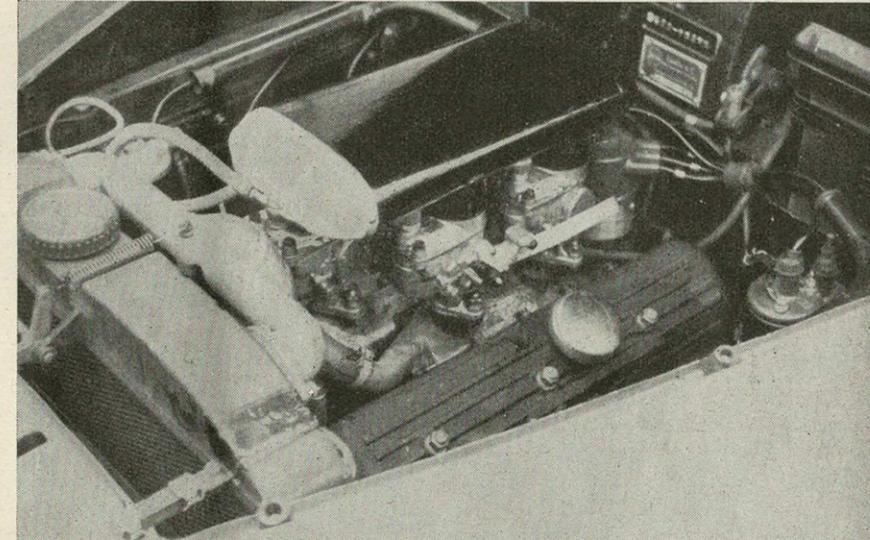
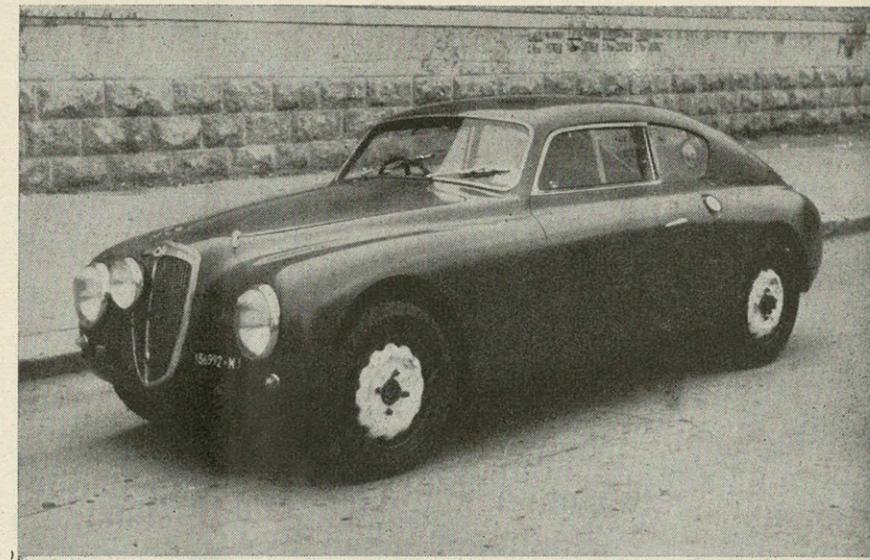
Anche questo è un motivo di orgoglio e di fierezza per il Giro che è stato organizzato e disputato nel ricordo sempre vivo dell'indimenticabile Barone Stefano La Motta.

#### VINCENZO GARGOTTA

(Fotografie C. Millanta - Surdi - Urso)

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Marzotto Paolo - Marino Marini (Ferrari 1995), in 11.23' 23" 4/5 - Km.



La novità Lancia per il Giro di Sicilia: la Aurelia Gran Turismo modificata, vittoriosa con Felice Bonetto. In alto la nuova vettura più bassa di circa 10 cm. Notare dietro alla portiera il tappo del serbatoio supplementare di carburante. Coi rapporti bassi usati per il vittorioso Giro di Sicilia la vettura toccava i Km.-h. 186. - Sotto, il motore della nuova vettura. A giri 5.500 si hanno CV. 106. Dispone di una nuova testata con valvole di aspirazione maggiorate e alimentazione con 4 carburatori.

94,812 h.; 2. Bonetto Felice - Volpini G. Paolo (Lancia Aurelia B. 20) in h. 11.28'28" - Km. 94,122 h.; 3. Valenzano Gino - Giletti Emilio (Lancia Aurelia B. 20) in h. 11.28' 39" 3/5 Km. 94,096 h.; 4. Amendola Salvatore - Pinzero Enzo (Aurelia B. 20) in h. 11.28' 54" 2/5 Km. 94,062 h.; 5. Castellotti Eugenio - Erolia Annibale (Ferrari 2562) in h. 11.32'14" Km. 93,610 h.; 6. Bordoni Franco - Della Beffa Alberto (Ferrari 1995) in 11.41'46" Km. 92,339 h.; 7. Mancini Guido - Mancini Carlo (Ferrari 2560) in h. 11.42'27" 3/5 Km. 92,248 h.; 8. Fagioli Luigi - Borghi Vincenzo (Aurelia B. 20) in ore 11.47'01" 2/5 Km. 91 e 652 h.; 9. Cortese Franco - Sala Giulio (A. Romeo 1900 - C), in ore 11.50' e 43" 2/5 Km. 91, 175 h.; 10. Anselmi Enrico - Gianni Luciano (Aurelia B. 20), in h. 11. 57'38" 3/5 Km. 90,295 h.;

11. Rossi Giovanni - De Giuseppe Mario (A. Romeo 1900 C), in ore 12.01' e 49" 3/5 Km. 89,770 h.; 12. Rol Franco - Munaron Gino (Siata 1996), in ore 12. e 08'23" Km. 88,963 h.

#### CATEGORIA 'TURISMO NAZIONALE DI SERIE

Classe 750 cmc.:

1. Siciliani Carlo - Netti Angelo (Fiat 500 C) h. 14.50'59" 4/5 Km. 72,728; 2. Apruzzi Ange'lo - Gambardella Elia (Fiat 500 C) in ore 15.24'20" 1/5 Km. 70,104 h.; 3. Gemelli Enzo - Leotti Antonio (Fiat 500 C) in ore 15.37'52" 4/5 Km. 69,091 h.; 4. Scalici Armando - Sabbia Vito (Fiat 500 C) in 15.40'46" 3/5 5. Fiaccadori Cesare - Franzoni Bruno (Fiat 500 C) 15.43'03" 1/5; 6. Alterio

CATEGORIA SPORT  
INTERNAZIONALE

Classe 750.:

1. Vici Alessandro - Cardinali Rinaldo (*Ardea*) h. 14.43'36" 2/5, Km. 73 e 336; 2. Sacconi Ernesto - Priolo Giuseppe (*Patriarca*) h. 14.56'18"3; 3. Marzotto Umberto - Del Moro Nicolò (*Mardal*) h. 15.14'28"; 4. Sartarelli Francesco - Cancellieri Salvatore (*Siata*) h. 16.01'21"; 5. Bertazzi Saro - Licciardello Orazio (*Siata*) h. 16.51'45".

Classe 1100 cmc.:

1. Piotti Luigi - Piotti Alessandro (*Oscia*) h. 12.59'31", Km. 83,128; 2. Siracusa Francesco - Arcidiaco (*Stinguelini*) h. 13.10'05"; 3. Brandi Attilio - Taddei Nello (*Ermini*) h. 13.49'09"; 4. Panepinto Piro - Canesio Francesco (*Ermini*) h. 13.57'37"; 5. Casales Giovanni - Tramontana Domenico (*Cisitalia*) in h. 14.10'09".

Classe 2000 cmc.

1. Marzotto Paolo - Marino Marini (*Ferrari*) h. 11.23'26" 4/5 Km. 94,812; 2. Rol Franco - Munaron Gino (*Siata*) 2.000 h. 12.08'23"; 3. Placido Pasquale - Rossetti Giuseppe (*Maserati*) h. 13.14' e 37"; 4. Mucera Giuseppe - Nifosi Raffaele (*Fiat Muc.*) h. 13.36'00"; 5. Romano Emilio - Tornetta Giuseppe (*Ferrari*) h. 14.13'44".

Classe oltre 2.000 cmc.:

1. Castello Eugenio - Broglia Anibale (*Ferrari*) h. 11.32'13", Km. 93,610; 2. Mancini Guido - Mancini Carlo (*Ferrari*) h. 11.42'27"; 3. Carini Piero - Di Sano Vincenzo (*Ferrari*) h. 12.55'05" 4/5; 4. Bordonaro Luigi - La Barbera Salvatore (*Ferrari*) h. 13.27'18".

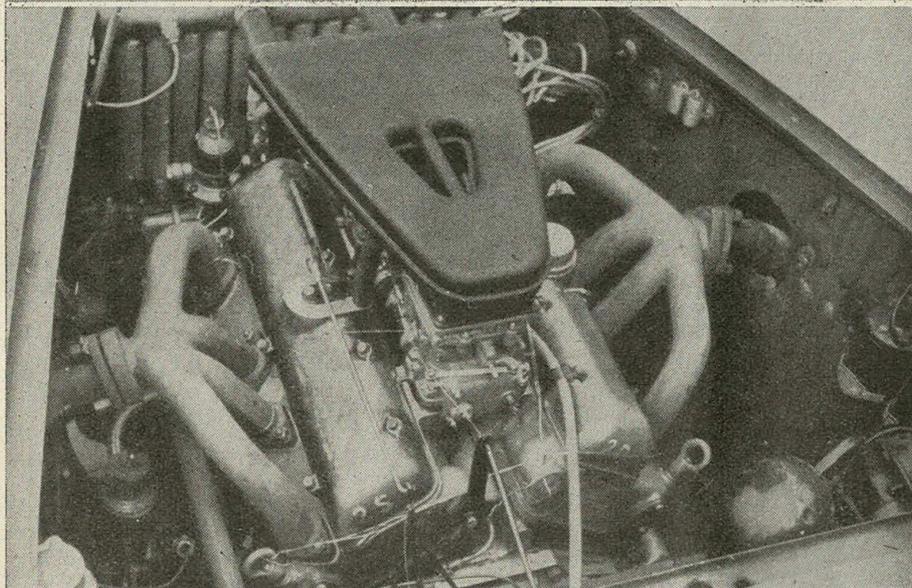
GRUPPO GRAN TURISMO  
INTERNAZIONALE

Classe sino a 1500 cmc.:

1. Musitelli Giulio - Musitelli Ferruccio (*Cisitalia*) in ore 13.18'32" 1/5 Km. 81,203; 2. Maderna Cesare - Lesma Luigi (*Fiat*) h. 13.24'59"3; 3. Beneventano Francesco - Omar Mario (*Siata*) h. 13.58'14" 3/5; 4. Consiglio Ignazio - Pistorino Agostino (*Fiat*) h. 14.09'09"; 5. Zagato Elio - Regiani Gianfranca (*Zagato*) h. 14.37'40".

Classe oltre 1500 cmc.:

1. Bonetto Felice - Volpini G. Paolo (*Aurelia B. 20*) h. 11.28'28", Km. 94,122; 2. Valenzano Gino - Giletti Emilio (*Aurelia*) h. 11.28'33" 3/5; 3. Amendola Salvatore - Pinzero Enzo (*Aurelia*) ore 11.28'54" 2/5; 4. Bordononi Franco - Della Beffa Alberto (*Ferrari*) h. 11.41' e 46"; 5. Fagioli Luigi - Borghi Vincenzo (*Aurelia*) h. 11. 47'01" e 2/5; 6. Cortese Franco - Sala Giulio (*Alfa Romeo 1900*) ore 11.50'43" 2/5.



La interessante vettura della SIATA condotta in gara, e con buon esito, da Franco Rol. Sopra, l'assieme della vettura; sotto, una veduta del motore che è un 8 cilindri a V con aspirazione centrale e scarico all'esterno.

Gino-Giannusa Gaetano (*Fiat 500 C*) in ore 16.04'28" 1/5; 7. Lippi Osvaldo - Bergami Giuseppe (*Fiat 500 C*) 16.07' e 38"; 8. Guzzardi Gregorio - Schermi Ottavio (*Fiat 500 C*) 16.10'45"; 9. Di Pasquale Luigi - Spinazzè P. Carlo (*Fiat 500 C*) 16.19'07"; 10. Aiello Guglielmo - Coppola Wasingthon (*Fiat 500 C*) 16. e 22'49".

Classe 1100 cmc.:

1. Tacci Pasquale - Turturici Francesco (*Fiat 1100 E*) ore 14.11'41", Km. 76,083 h.; 2. Branchini Giovanni - Di Giorgio Nasi (*Fiat 1100 E*) h. 14. 38' e 51"; 3. Matrullo Francesco - Conti Umberto (*Fiat 1100 E*) h. 14.39'55"; 4. Canova Antonio - Marietz Mario (*Fiat 1100 E*) ore 14.57'21"; 5. Di Salvo Edoardo - De Cordova Salvatore (*Fiat 1100 E*) 15.08'16".

Classe 1500 cmc.:

1. Frangiamone - Bertone Giov (*Fiat 1400*) h. 14.09'32" 2/5, Km. 76,275 h.; 2. D'Ali Antonio - Libertino Giovanni (*Fiat 1400*) h. 14.13'17" 1/5; 3. Sannino Mario - Formisano Umberto (*Fiat 1400*) h. 14.18'50" 4/5; 4. Caldarela Goffredo - La Mazza Francesco (*Fiat 1400*) h. 14.29'23"; 5. Mangeruca Antonio - Denisi Domenico (*Fiat 1400*) ore 14.14'42".

Classe oltre 1500 cmc.:

1. Bellucci Luigi - Colucci Alfredo (*Aurelia B. 21*) h. 12.49'52" 4/5 Km. 84,168; 2. Pagani Paolo - Franchi Luciano (*Aurelia*) h. 12.56'07"; 3. Gatta Ferdinando - Fondi Alfredo (*Aurelia*) ore 12.59'06"3; 4. Sani Gaetano Nino - Masi Guglielmo (*A. Romeo 1900*) h. 13. e 23'06"; 5. Cestelli Guido - Mario De Santis (*Alfa 1900*) h. 13.37'24".