

Primavera automobilistica

IL 14° GIRO DI SICILIA

Il Giro automobilistico di Sicilia ha celebrato la sua XIV edizione con un successo che può definirsi trionfale. In un fulgore di primavera davvero abbagliante, con questo « Giro » — prima grande corsa di fondo dell'annata sportiva automobilistica — sono ritornate le incongruenze del « calendario » internazionale. Perché, con 52 domeniche scaglionate lungo l'anno, se ne sono dovute scegliere proprio due consecutive per due competizioni singolari, ma distanti, l'una dall'altra, circa un migliaio e mezzo di chilometri? E per soprappiù, perché il « Giro della Toscana » — seconda gara su strada della stagione — farlo disputare lo stesso giorno del « Gran Premio di Siracusa »?

Ringraziamo dunque il buon Dio e l'alto prestigio e la rilevantisima importanza tecnica e sportiva del « Giro di Sicilia », se esso non è risultato gravemente danneggiato dalle su indicate concomitanze di date.

Comunque, si diceva, la competizione siciliana, curata, sostenuta e potenziata dall'Assessorato Regionale per il Turismo, ha avuto la sua quattordicesima celebrazione nel clima splendente di una giornata sportiva trionfale.

Tra due ali interminabili di folla che si accalcava lungo i 1080 chilometri del percorso, si è svolta e decisa una battaglia tra le più belle, tra le più avvincenti che si ricordino nelle cronache di questa manifestazione. E si è decisa con la vittoria di un pilota che, finalmente, ha annientato quella « serie negativa » che regolarmente lo perseguitava nel corso delle sue prestazioni sulle strade della competizione siciliana.

E' bene dire subito che la marcia trionfale di Piero Taruffi è stata in questo Giro di Sicilia di una chiarezza cristallina, tanto positiva e decisiva è apparsa la tattica adottata dal valoroso alfiere della Lancia lungo il tormentato tracciato delle strade del « Giro ».

Ma procediamo con ordine. Con il massimo ordine possibile, per lo meno, perché le notizie, in queste mastodontiche competizioni a... « grande raggio », per chi è costretto a seguirle attraverso i comunicati, oppure insinuandosi con mille sotterfugi entro il sacro recinto dei cronometristi, si accavallano con così paurosa intensità che spesso il cronista viene stretto tra le morsa di una forma di disordine.



Maglioli, su Ferrari 4800 cc., alla partenza da Palermo. L'impetuoso biellese è stato messo fuori gara da un pauroso incidente dopo aver dato prova della sua valentia.

pur troppo non agevole per illustrare e riferire con regolarità ed esattezza le fasi e le vicende della movimentata corsa.

Alle partenze, tra luci abbaglianti della vasta e maestosa piazza del Politeama, la folla, la grande folla palermitana, ha composto il consueto pittoresco scenario, vivendo con entusiasmo il suggestivo spettacolo delle partenze fino quasi all'alba, non lasciando cioè Via Emerico Amari, Piazza del Politeama e Viale della Libertà che quando la strapotente Ferrari di Maglioli ha preso il via alle ore 4. Tutte le alte autorità cittadine, con l'on. Franco Restivo, Presidente della Regione Siciliana, ed il Presidente dell'Automobile Club d'Italia Principe Caracciolo, hanno assistito alle partenze.

Mentre le piccole e medie cilindrato della categoria Turismo, Gran Turismo e Turismo speciale, stanno già sviluppando la loro lotta sulle strade del Trapanese e della Sicilia occidentale, i grossi calibri, poco prima dell'alba e sotto un cielo punteggiato di stelle, partono per iniziare la loro spietata battaglia che si annunzia movimentatissima.



Piero Taruffi, primo assoluto su Lancia 3300, taglia trionfalmente il traguardo a Palermo.

Taruffi è partito 29 minuti dopo Cortese che, per l'assenza di Paolo Marzotto (al mattino del sabato ha dovuto rinunciare alla gara a causa della rottura di un cuscinetto del differenziale della sua Ferrari), avrebbe dovuto presumibilmente rappresentare l'avversario più temibile, disponendo di una Ferrari del tipo « Mondial » a 4 cilindri 2 litri di cilindrata, e 5 minuti prima di Maglioli, altro avversario temibilissimo anche se il mezzo meccanico del vincitore dell'ultima Targa Florio costituiva una incognita per la sua eccessiva potenza per queste strade. Taruffi doveva così regolare la sua marcia su quella dei due avversari che pure puntavano per la vittoria assoluta.

A Trapani, il pilota della Lancia 3.300 cmc. sapeva già che Cortese era tagliato fuori dalla lotta avendo la sua Ferrari subito la rottura del cuscinetto del differenziale, l'identico incidente, notate, occorso alla vettura di Paolo Marzotto durante l'ultima uscita di prova. A sua volta Maglioli transitava da Trapani (Km. 120) con l'1" di vantaggio su Taruffi,

realizzando a questo primo controllo la media oraria di Km. 109,079 (media di Taruffi Km. 105,497).

Ad Agrigento (Km. 310) si inizia la fase più drammatica di questo ardente duello combattuto dai due grandi e poderosi avversari. Taruffi, ormai convinto che la sua esordiente Lancia 3300 cmc. « teneva » magnificamente in tutti gli organi, forzò l'andatura transitando dalla città dei Templi con l'58" di vantaggio su Maglioli. Ad Agrigento il tempo ottenuto da Taruffi risultava di ore 2.50'17" (media oraria Km. 109,934) e quello realizzato da Maglioli di ore 2.52'15" (media Km. 108,679). Lungo l'accidentato tratto Agrigento-Enna, la lotta si accentuava ancora più sensibilmente e qui la giovanile irruenza e le eccelse doti di fuori classe di Umberto Maglioli dovevano manifestarsi in pieno. Il giovane biellese sferrava decisamente il suo attacco aumentando l'andatura e sfruttando audacemente la potenza della sua grossa « 4900 », nonostante, come si è detto, la strada fosse qui tutta curve e tornanti, salite e



A sinistra: Siracusa, su Stanguellini, primo della classe 1100 Sport. — A destra: Il Conte Giuseppe De Sarzana, su Lancia 2500, 1° della classe oltre 2000 cc. G. T.



A sinistra: Gerini, su Ferrari 3000 cc., 3° assoluto e 2° della classe oltre 2000 Sport. — A destra: Ciolfi, su Fiat T. V. Pinin Farina, primo della classe 1100 G. T.





Da sinistra a destra: Carini, su Alfa Romeo 1900 T. I., 2° assoluto e 1° della classe oltre 1300 Turismo Serie Speciale. — La rivelazione del Giro: Tacci su Alfa Romeo 1900 T. I. — Musso, su Maserati 2000, 4° assoluto e 1° della classe 2000 Sport.

discese, un susseguirsi ubbriacante — vogliamo dire — di ondulazioni; e ad Enna (Km. 420) passava con 3'26" di vantaggio avendo guadagnato in soli 110 Km. ben 5'24" (media di Maglioli Km. 103, 756).

A Gela (Km. 500 percorsi in ore 4.58'0" alla media di Km. 101,431) il classico colpo di scena è questa volta intervenuto per stroncare la giovanile baldanza e la generosa audacia che nell'ardente lotta già profondeva Maglioli; infatti egli era uscito di strada nei pressi del Lago di Pergusa, rimanendo fortunatamente illeso ma con la Ferrari in condizioni tali da non poter più proseguire la corsa; lievemente ferito invece, era rimasto il meccanico Cassani.

Con la scomparsa di Maglioli, al secondo posto passava Musso, con la « due litri » Maserati, per altro distanziato da Taruffi di ben 26'10", e praticamente non temibile, come del resto tutti gli altri concorrenti in lizza. Qui Taruffi, se lo avesse voluto, avrebbe potuto puntare verso il traguardo di Palermo adottando una tattica che potremmo definire turistica o quasi, senza forzare il motore e senza rischiare di compromettere una vittoria che già teneva saldamente in pugno. Ma questa condotta di gara, l'attuazione di questo pur tranquillo accorgimento, non entra certamente nel carattere e nel comportamento sportivo del valoroso pilota romano, che tutti conosciamo ed apprezziamo, da tanti anni, come uno sportivo di razza, che le battaglie agonistiche ha sempre affrontate in Europa ed in America, con lo squisito senso del combattente generoso e leale.



I fratelli Carlo e Dore Leto di Priolo, su Fiat 8 V, primi della classe 2000 G. T.

C'era da lottare contro il cronometro e contro il record del Giro di Sicilia e rinunciare a questa eventualità, per mettersi al riparo da una qualsiasi sorpresa, sarebbe stata una menomazione per il valoroso pilota, sarebbe stato anche un deludere l'aspettativa delle folle che, assiegate nelle città, nei borghi e nelle strade attraversate dalla corsa, attendevano i corridori e acclamavano i beniamini.

Considerando tutto ciò, Taruffi, non ritenendo di forzare eccessivamente, di rischiare — ed evidentemente era scomparso ogni motivo di farlo — si limitava a diminuire leggermente la marcia, tenendo il motore sempre al disotto del rendimento massimo, ma tuttavia transitava da Siracusa (Km. 650) alla media di Km. 105,036 (tempo ore 6.11'18"), con 26'10" su Musso; a Catania (Km. 720) alla media di Km. 104,735 (tempo ore 6.58'05") con 27'30" su Musso; a Messina (Km. 820) alla media di Km. 106,700 (tempo ore 7.42'19") con 42'56" di vantaggio sullo stesso Musso, che intanto vedeva minacciata la sua posizione dalla marcia tenace di Carini.

Infine a Palermo (Km. 1080) Piero Taruffi raggiungeva il traguardo alle ore 14.19'37", impiegando ore 10.24'37", alla media oraria di Km. 103,743, migliorando non solo il pri-

mato di Villorosi dello scorso anno (ore 10.59'30", media Km. 98,255), ma anche quello assoluto stabilito nel 1951 da Vittorio Marzotto, in ore 10.45'2", alla media di Km. 100,459.

Vinta e domata la sfortuna che quasi sempre si era accanita contro di lui, Taruffi ha dunque dominato in questo Giro di Sicilia che ancora in questa edizione, sotto molteplici aspetti, è apparso aspro e difficile come sempre. Dobbiamo anzi aggiungere più tormentato delle edizioni precedenti, per motivo delle strade non apparse in condizioni efficienti a causa del recente eccezionale inverno che determinò ovunque frane e devastazioni.

Accanto al trionfo del valoroso pilota romano, che con questa vittoria ha riaffermato il suo immutato valore personale e la sua eccezionale capacità di sperimentato e solido campione, merita d'essere menzionata e portata sul piano dei protagonisti di questo Giro di Sicilia, la vettura che così magistralmente ha conquistato il primato dell'aspra competizione siciliana. La magnifica e funzionale Lancia 3300 cmc. si è imposta nella maniera più splendente e convincente dando ai tecnici che l'hanno ideata e costruita, indicazioni preziose per l'impiego nelle prossime e più impegnative competizioni per vetture sport. E' comunque certo che questo « tre e trecento » della grande Casa torinese, superbamente e trionfalmente collaudatosi nel tormentato percorso del « Giro » esprime ormai quelli che saranno i vertici sui quali si orienteranno il costruttore ed i progettisti della Lancia.

Al secondo posto assoluto nella classifica si è piazzato Carini su Alfa Romeo T. I. speciale che fino a Siracusa ha lottato gomito a gomito con il valoroso siciliano Tacci, quest'ultimo veramente tenace e bravo nonostante dispense di una vettura meno veloce del suo avversario. Tacci è la grande rivelazione di questo Giro e possiamo formulare le migliori speranze per il suo avvenire.

Con la conquista del secondo posto per merito del magnifico Carini, l'Alfa Romeo ha ottenuto un successo positivo e davvero imponente. Della eccellenza di queste superbe macchine costruite nelle officine del Portello non occorre la chiara dimostrazione di questo « Giro » ma, tuttavia, la conferma delle grandi doti di cui si fregia questa vettura della casa milanese è apparsa senza discussione e senza equivoci di sorta nella corsa conclusa a Palermo dal binomio Alfa Romeo-Carini.

Musso, il numero uno della squadra della Maserati, è stato al comando della « sport » 2000 (dopo la scomparsa, tra Enna e Gela, di Cabianca che pilotava una delle due Osca) fino alla fine della gara e secondo assoluto fino a Messina. Egli è poi calato nel finale. La seconda Osca, vettura che è stata seguita con simpatia e curiosità in questo Giro, pilotata da Piotti, si è incendiata nei pressi di Enna, senza danni all'equipaggio.

Non è stata una sorpresa la vittoriosa prova del romano Guido Mancini, balzato alla ribalta dello sport automobi-



Dalla maschera di fango che colora il viso di Taruffi e del suo secondo Luoni traspare il sorriso dei due formidabili trionfatori. Eccoli all'arrivo a Palermo mentre si accingono a lasciare la loro superba Lancia 3300, complimentati dai più ferventi ammiratori.

listico l'anno scorso proprio in questa gara, portando alla notorietà sportiva la esordiente « Nuova 1100 ». Quest'anno ha corso con la Turismo veloce del medesimo tipo, e dopo aver avuto ragione degli avversari Siciliani e Rossi, a Trapani, ha mantenuto il comando della categoria fino in fondo ed ha aperto l'ordine degli arrivi a Palermo sfrecciando sul traguardo, già gremitissimo di pubblico e sotto un sole di avanzata primavera, alle ore 12.50'54", avendo così compiuto i 1080 Km. del percorso in ore 12.21'54" alla media oraria di Km. 87,343. Lo scorso anno Mancini aveva impiegato ore 12.50' alla media di Km. 84,156; l'incremento, come si osserva, è notevole e proporzionato ai diversi rendimenti delle due versioni di vetture.

Ugualmente rimarchevole la corsa compiuta dalla Fiat « 1100 T. V. » Pinin Farina che l'irruente Ciolfi ha portato, con bravura, alla vittoria nella classe 1300 cmc. della categoria « Gran Turismo »; egli ha compiuto il « Giro » in ore 12.5'29" marciando alla media di Km. 89,318. In relazione al collaudo superato, in maniera così clamorosa, dalle Fiat « 1100 T. V. » vi è ancora da dire che trattasi evidentemente di un mezzo che va considerato pienamente riuscito e destinato a sostenere un ruolo di primo piano nelle prossime gare.

Prove da sottolineare con simpatia hanno fornito i fratelli Leto di Priolo al loro debutto al Giro di Sicilia, con l'inseparabile Fiat « 8 V » e specialmente il bravo e composto conte De Sarzana con la « 2500 G. T. » Lancia, Zappalà con una Giannini, Starrabba con una Patriarca e l'appassionata Maria Teresa De Filippis che con la piccola Osca è stata sempre prima della categoria sport 1100 cc. dalla partenza fino a Messina, con discreto vantaggio sugli avversari, cedendo in seguito nel tratto finale al suo diretto avversario Siracusa su Stanguellini, per un banale incidente. Anche



La Dyna Panhard di Cotton, 1° della classe 750 cc. Turismo di Serie Speciale, impegnata sulla strada del lungomare.



Maria Teresa De Filippis, su Osca 1100, seconda della classe 1100 Sport.



Zappalà si è imposto meritatamente nella classe 750 cc. Sport. Eccolo in azione con la sua Giannini 750.

Gerini e Musitelli meritano di essere segnalati per il loro onorevole piazzamento.

Purtroppo non sono mancati alcuni incidenti, di cui tre assai gravi. Il primo è toccato, dopo circa 3 Km. dalla partenza, in località S. Lorenzo, alla coppia De Cordova per un pauroso sbandamento della loro vettura: mentre uno dei due fratelli ha potuto essere prontamente dimesso dall'ospedale, l'altro risulta ferito in più parti del corpo. Il secondo incidente è toccato al conte Gravina di Catania che nei pressi di Agrigento si è ribaltato con la sua Maserati riportando ferite molto gravi e causando la morte del suo fedele compagno di corsa; del terzo incidente sono stati vittime i fratelli Pinzero (Ferrari) usciti di strada presso Sciacca e pure ricoverati all'ospedale. I fratelli Della Favera (Alfa Romeo 1900) si sono ritirati per guasti meccanici presso Sciacca. Anche Cestelli Guidi e Cornacchia hanno abbandonato la corsa nel settore di Trapani per noie ai mezzi meccanici.

Tutti gli arrivati, infine, meritano la segnalazione e gli elogi più vivi, perchè hanno dimostrato di non temere il tormento delle «12.000 curve» e delle strade del «Giro».

L'organizzazione della indimenticabile quattordicesima edizione del Giro di Sicilia è apparsa subito un modello di precisione e di accuratezza in tutti indistintamente i servizi. Un colpo d'occhio di ordine, di disciplina e di spettacolo sportivo davvero indimenticabile. Detto questo, quale altro elogio dobbiamo rivolgere agli esperti registi di questo Giro, al Comitato Esecutivo, cioè, al direttore della competizione dottor Sciascia, al segretario dottor D'Anna, al collega ed amico Manlio Graziano, addetto ai servizi stampa?

VINCENZO GARGOTTA

(Foto Corrado Millanta, Tolomeo e Publifoto).

CLASSIFICA GENERALE

1. Taruffi-Luoni su Lancia 3300 in 10.24'37" alla media di Km. 103,743 (nuovo primato); 2. Carini-Artesani su Alfa Romeo 1900 in 11.22'14" alla media di Km. 94,704; 3. Gerini-Donazzolo su Ferrari in 11.25'41" alla media di Km. 94,504; 4. Musso-Donatelli su Maserati in 11.27'20" alla media di Km. 94,412; 5. Musitelli-Bresciani su Ferrari in ore 11.30'49" alla media di Km. 93,845; 6. Pezzoli-Noris su Ferrari in 11.41'18" alla media di Km. 92,399; 7. Colocci-Spata su Ferrari in 11.43'39" alla media di Km. 92,091; 8. Mantovani-Palazzi su Alfa Romeo 1900 in 11.48'21" alla media di Km. 91,480.

TURISMO DI SERIE

Classe 750 cmc.

1. Cotton-Alain su Dyna Panhard in 14.4'42"2, alla media di Km. 76,712; 2. Parla-Cali su Fiat in 14.37'17"3; 3. Fondi-Pelliccia su Renault in 15.37'18"3/5.

Classe 1300 cmc.

1. Mancini-Meloni su Fiat 1100 T. V. in 12.21'54" alla media di Km. 87,343; 2. «Robin»-«Febo» su Fiat 103 in 12.23'21"4; 3. Gianni-Gianni su Fiat 103 in 12.36'12".

Classe oltre 1300 cmc.

1. Carini-Artesani su Alfa Romeo 1900 in 11.22'14" alla media di Km. 94,704; 2. Mantovani S.-Palazzi su Alfa Romeo 1900 in 11.48'21"; 3. Tacci-Tortorici su Alfa Romeo 1900 in 12.17'50".

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe 1300 cmc.

1. Ciolfi-Scappa su Fiat Farina in 12.5'29" alla media di Km. 89,318; 2. «Toro Seduto»-Zagato su Fiat Zagato in 12.22'07"; 3. Bouscary-Martin su Peugeot in 14.19'55".

Classe 2000 cmc.

1. Leto di Priolo-Leto di Priolo su Fiat 8 V in 11.59'47"2/5 alla media di Km. 90,100; 2. Rosati-Gualdi su Lancia in 12.19'32"; 3. Avorio-Ivanhoe su Fiat 8 V in 12.25'40".

Classe oltre 2000 cmc.

1. Fleres-De Sarzana su Lancia in 11.58'58" alla media di Km. 90,130; 2. Scaminaci-Tramontana su Lancia in 12.10'58".

CATEGORIA SPORT INTERNAZIONALE

Classe 750 cmc.

1. Zappalà-Condina su Giannini in 13.31'32" alla media di Km. 79,800; 2. Starabba-Morpurgo su Patriarca in 13.36'51"; 3. Manzini-Airoldi su Dyna Panhard in 13.47'38".

Classe 1100 cmc.

1. Siracusa-Ariotti su Stanguellini in 12.7'5" alla media di Km. 89,123; 2. De Filippis M. T.-Zanelli su Osca in 12.10'5" 3. Scotti-Pietrattelli su Osca in 12.33"12".

Classe 2000 cmc.

1. Musso-Donatelli su Maserati in 11.27'20" alla media di Km. 94,412; 2. Scarlatti-Gargiulo su Maserati in 12.37"; 3. Ferraguti-Ponzetti su Maserati in 12.39'7"3/5.

Classe oltre 2000 cmc.

1. Taruffi-Luoni su Lancia in 10.24'37" alla media di Km. 103,743; 2. Gerini-Donazzolo su Ferrari in 11.25'41"; 3. Musitelli-Bresciani su Ferrari in 11.30'45"3/5.

L'antifurto che inchioda al terreno la vostra automobile

ANTIFURTO ARTIGLIO
(BREVETTATO)

- L'antifurto ARTIGLIO brevettato è un dispositivo prettamente meccanico
- Non richiede alcuna modifica agli organi di comando
- Non richiede orature al tubo comando guida
- È di facile e rapida applicazione

MILANO L'Autoaccessorio S.p.A. Piazza Duca D'Aosta, 1
Telefoni 639.896.7

ROMA Radiovittoria S.p.A. Via Ripetta, 254 - 255
Telefono 687.318

Giro Automobilistico di Sicilia

La stagione dei motori si apre con un trionfo

MAGNETI MARELLI

la candela delle vittorie



Classifica: 1° assoluto Taruffi su LANCIA

2° assoluto Carini su ALFA ROMEO

7 vittorie di classe su **9**

La LANCIA di Taruffi montava il completo equipaggiamento comprensivo di impianto illuminazione, avviamento, segnalazione e batteria

MAGNETI MARELLI

MABO S. p. A. - Milano Roma Torino