

# Sul nastro delle "Torricelle", ben 177 vetture nonostante la pioggia

Nel breve volgere di una settimana, lo sport automobilistico, ha dato piena e completa dimostrazione di quale sia al sua vitalità, e di qual sana passione siano animati gli sportivi dell'automobile, ben due volte, prima Monza alla « Coppa Vigorelli » e sette giorni dopo, esattamente il 25 marzo, alla « Torricelle », la classica gara in salita, la quale può essere considerata come una manifestazione insostituibile nel calendario automobilistico nazionale.

Ma se a Monza si ebbero 87 vetture in campo, a Verona vi furono ben 207 iscritti e 177 partenti, cifre records, mai raggiunte in passato da altre manifestazioni similari e neppure da molte corse di gran fondo che vanno per la maggiore.

La ragione di questo successo, deve essere ricercata in vari motivi, quali la data favorevole e segnante la ripresa dell'attività agonistica interrotta nella stagione invernale, il desiderio di provare l'effettiva efficienza del proprio mezzo meccanico, la relativa difficoltà e pericolosità del circuito, ma soprattutto nella incomparabile bellezza di questo tracciato, unico nel suo genere.

Sono soltanto Km. 1,888 da compiersi due volte, pochi minuti di gara, ma in questi pochi minuti il pilota deve dare tutto sé stesso, deve impegnarsi allo spasimo, dato che il fattore « macchina » passa in secondo ordine, assurgendo a fattore principale per una vittoria il « pilota ». E forse, benché molte volte, anche nelle passate edizioni, ci siamo sentiti di criticare la brevità di questo tracciato, gli organizzatori fanno bene a mantenerlo immutato, perché forse la ragione di questo successo è da ricercarsi proprio nella relativa brevità del suo percorso.

Ma altro motivo di successo, deve essere ricercato anche nella perfezione raggiunta dall'organizzazione, la quale ancora una volta ha fatto capo ai due insuperabili Dirigenti dell'Automobile Club di Verona, il dott. Umberto Peretti-Colò presidente del sodalizio scaligero, e il dott. Ernesto Basso, direttore dello stesso. Essi hanno lavorato in comunione di intenti ed il successo raggiunto in questa tredicesima edizione della « Torricelle », ha premiato i loro sforzi.

Sforzi che non sono stati lievi e forse tali che avrebbero meritato qualsiasi altro organizzatore, anche fra i più arditi e intraprendenti. Infatti è nostro dovere far qui rile-

vare, come le autorità politiche e di polizia locali, abbiano cercato in tutti i modi di intralciare e fermare tutta la macchina organizzativa della manifestazione. Assurde ed inutili misure di sicurezza erano state richieste non soltanto per la gara in sé, ma anche per le prove ufficiali, misure che avevano proprio il sapore di « bastone fra le ruote ».

Però la diplomazia e la decisione del dott. Peretti-Colò e del dott. Basso, hanno vinto anche questa battaglia, facendo sfoggio di una organizzazione esemplare; nessun incidente né tra il pubblico, né tra i piloti si è dovuto lamentare e tutto è filato nel modo migliore, avendo soltanto contro il tempo, che ha fatto proprio il « pazzarello ».

Ed ora una parola alla... « C.S.A.I. ». Abbiamo già accennato, scrivendo a proposito del « Trofeo Pàcor » come la Commissione Sportiva, abbia modificato all'ultimo momento la suddivisione delle classi ammesse alla « Torricelle » e questo su richiesta dei corridori interessati, i quali giustamente avevano rilevato una suddivisione non consona alla qualifica di questa gara e cioè di « Prova valevole per il Campionato Italiano Trofeo della Montagna ». Quindi una decisione a « posteriori », che dimostra come le cose in corso Venezia... vadano a modo loro. Ma quello che è ancora più grave: la mancanza a Verona, del « Commissario tecnico C.S.A.I. », il solo che potesse avere voce in capitolo e giudicare in modo obiettivo sia le trasformazioni, sia le modifiche apportate a determinate macchine in gara.

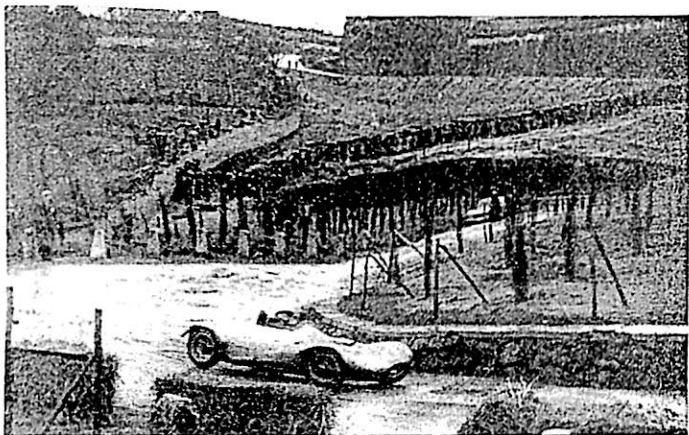
Alla gara veronese invece, il commissario tecnico, per motivi sino ad ora (almeno a noi) inspiegabili non si è fatto vedere. Ci sembra che la cosa deponga a sfavore della C.S. A.I., la quale deve assolutamente di volta in volta accertarsi della presenza in loco del Commissario Tecnico, affinché ogni cosa si svolga nella piena regolarità. E' stata quindi una fortuna, che a Verona, vi fosse l'amico Lorenzo Caccia, il quale ha fatto le veci di commissario tecnico, sorvegliando l'operato dei commissari tecnici locali.

Il comm. Eugenio Chiaradia, commissario sportivo C.S.A.I. è stato, come al solito, all'altezza del suo difficile ed arduo compito. Reclami non ve ne sono stati, e questo depone ancora una volta a favore dell'organizzazione.

Esaurito il commento all'organizzazione, veniamo a par-

Corsa magnifica quella del veronese Giulio Cabianca, al volante della nuova O.S.C.A. di 1.500 cc., corsa che gli permetterà di raggiungere la vittoria assoluta, battendo rivali di grande notorietà e macchine potentissime.





Impegnatissimo in una curva lungo il percorso della « Torricelle », Piero Bozzini con la Giannini, vincitore della classe sino a 750 cc. sport.

La gara vera e propria e dei piloti, che in numero di sei sono cimentati nell'ardua prova, e delle macchine da essi pilotate.

Tutte le Scuderie automobilistiche italiane erano presenti a Verona, con i loro migliori piloti, in possesso sia di macchine ufficiali delle Case, sia di macchine private messe a punto però dai migliori preparatori italiani.

Ufficialmente era stata inviata alla « Torricelle » la nuovissima « O.S.C.A. 1.500 », la quale in tal modo debuttava nella versione 1956. Dirigevo l'« equipe » bolognese l'ing. Fronteras, il noto pilota italo-americano, che fu a suo tempo organizzatore della trasferta « O.S.C.A. » al Lago Salato, dove vennero battuti parecchi primati mondiali. Pilota della Casa bolognese: Giulio Cabianca.

La « Ferrari » aveva iscritto una « 2000 testa rossa », che però all'ultimo momento non ha debuttato; motivo: « le proibitive condizioni atmosferiche ».

Imponente lo schieramento delle « Maserati 2.000 » presentate sia dalla « Scuderia Centro-Sud », sia dalla « Scuderia Guastalla » e con uno schieramento di piloti di tutto rispetto, quali: Attilio Buffa, Giorgio Scarlatti, Giuseppe Musso, Franco Ribaldi, Eugenio Lubich e Gilberto Cornacchia.

Anche una Maserati tre litri ed una Gordini 3.000, ambedue queste macchine pilotate da Franco Bordoni.

Nella Gran Turismo, spiccava lo schieramento di ben quattro Mercedes 300 SL, guidate da Luglio, Cestelli Guidi, Atelli e Zampiero.

Questi i nomi dei piloti che aspiravano alla vittoria assoluta, ma i favori del pronostico andavano logicamente a Franco Bordoni, a Giulio Cabianca ed a Giuseppe Musso.

Il tempo però, incerto alla vigilia, alla domenica si è messo decisamente al brutto ed una pioggia insistente è caduta per tutto il periodo della gara, tanto da ottenere l'effetto di



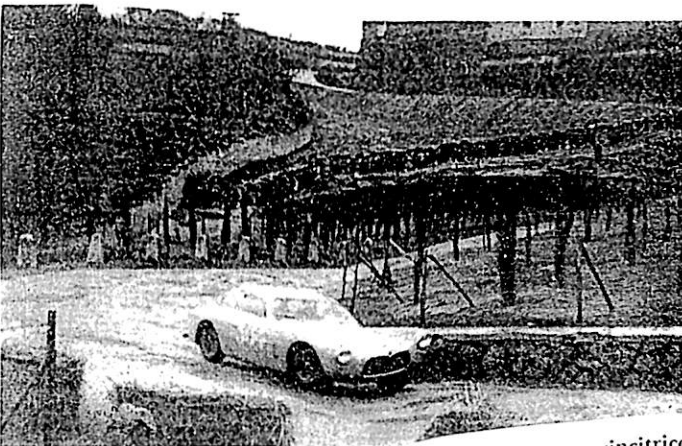
Luciano Gramagna, con l'O.S.C.A. 1.100 cc., vincerà la classe da 751 a 1.100 cc. sport, battendo di misura il bravo veneziano Giuseppe Grisafi.

livellare i valori meccanici in campo e di porre tutti questi piloti qualunque fosse la cilindrata della macchina, sullo stesso piede di parità. Anzi, diremo di più, i piloti che disponevano di vetture più potenti, si sono visti danneggiati, dato che la potenza superiore dei loro mezzi meccanici, riusciva più di danno che di vantaggio, in molte difficili ed insidiose curve.

Da questo livellamento dei valori meccanici in campo, i favori del pronostico si sono subito riversati sul simpatico pilota veronese Giulio Cabianca, il quale quest'anno deve essere considerato come il pilota « n. 1 » dell'« O.S.C.A. ».

E Cabianca ha mantenuto le promesse, vincendo la tredicesima edizione di questa « classica » gara, con un'autorità ed una sicurezza da grande campione. Non è la prima volta che scriviamo con ammirazione di questo nostro giovane pilota, ma Cabianca ha ormai raggiunto una maturità piena e completa, non rappresentando più una speranza, ma bensì una certezza. Il pilota veronese, quest'anno ha deciso di dedicarsi completamente alle corse, onde poter fare decisamente il passo nello grosse cilindrato e conquistare quelle vittorie assolute che molte volte la limitata cilindrata delle sue macchine non gli ha permesso.

La vittoria dell'O.S.C.A. e di Cabianca, non fa una grinza, tanta è stata l'autorità con cui è stata raggiunta questa affermazione. Del quattro cilindri bolognese ben poco ci resta da dire. Migliorata nella linea, ora più filante e maggiormente consona alle alte velocità, aumentata la sua potenza,



La bella e filante Maserati 2.000 cc. di Giuseppe Musso, vincitrice della classe da 1.301 a 2.000 cc. Gran Turismo.

potrà guardare con piena sicurezza all'avvenire, un avvenire molto vicino, nel quale si cimenterà con Porsche, Maserati e qualche altra Casa sia italiana che straniera.

Giulio Cabianca, ha lottato con il cuore in mano, si è imposto dall'alto di una classe insuperabile. Nella prima delle due prove ha distaccato di 1"3 Giuseppe Musso, di 2"8 Franco Bordoni, di 3"4 Attilio Buffa, di 4"3 Giorgio Scarlatti, di 4"4 Armando Zampiero e di 5"5 Franco Bordoni, il quale era partito prima con la Maserati tre litri e poi con la Gordini 3.000.

Messi sull'avviso i piloti di « Maserati », si sono gettati allo sbaraglio nella seconda prova, per conquistare i secondi persi nella prima manche. Chi però ha giocato tutte le sue carte, tanto da andare a sbattere contro un muretto è stato Giuseppe Musso, il quale a metà percorso era già in vantaggio su Cabianca di qualche secondo, ma l'irruenza gli ha giocato un brutto tiro ed il simpatico pilota romano è stato costretto al ritiro avendo danneggiato la sua macchina. Gli altri nulla potevano contro il tempo di Cabianca che al termine delle due prove risultava essere di 3'15"7/10.

Dopo Cabianca, si piazzava Franco Bordoni. con la Maserati tre litri a circa 5", dal pilota dell'« O.S.C.A. ». La maggiore potenza del suo mezzo, su di una strada resa viscida dalla pioggia insistente, gli è risultata più di danno che di vantaggio, cosicché egli molte volte si è visto costretto ad interrompere l'azione.

Dopo Franco Bordoni un altro maseratista (Maserati 2000) e precisamente Giorgio Scarlatti, il quale ha condotto una gara di tutto rispetto. Due soli secondi separano Scarlatti da

Bordoni, la qual cosa dimostra la sua bravura, il suo impegno e le sue ottime doti di scalatore.

La Mercedes 300 SL di Armando Zampiero, ha conquistato il quarto posto, dopo una gara appassionante e bene impostata.

A 5/10 di secondo da Zampiero si è piazzato ancora una volta Franco Bordoni, che pilotava però una Gordini.

Ottime le prove di Attilio Buffa, di Garavaglia e di Pignatelli. Al nono posto assoluto Carlo Leto di Priolo, che pilotava una Porsche 1500.

Ma non soltanto la lotta per l'assoluto ha monopolizzato l'interesse della folla accorsa lungo tutto il percorso, perchè molte altre prestazioni nelle varie classi erano attese con interesse.

La prima classe a dare emozioni è stata la 750 cc. Turismo normale, nella quale i tre favoriti d'obbligo erano: Vittorio Gianni, Pier Carlo Borghesio e Umberto Filatori. Con stile deciso e netta superiorità, il milanese Umberto Filatori, ha «dato la birra» a tutti, precedendo con la sua Dyna Panhard di 1'9/10 il genovese Vittorio Gianni, il quale con la Fiat «600», preparata dal suo «papà», ha compiuto veri miracoli di audacia per tener dietro al fortissimo pilota milanese. Al terzo posto Pier Carlo Borghesio, che ha condotto un'ottima gara, seguito da Emilio Prudeniano, Gino De Sanctis e Gianni Gaspari.

Il primo posto delle Fiat «600» è stato conquistato dal già citato Gianni, seguito da De Sanctis, Coreos e Risetti, il



Passaggio in curva di Giancarlo Carlotti, vincitore con l'Alfa Romeo 1.900 T.I. della classe oltre 1.300 Turismo Normale.

Hans Bauer, macchina che ha battuto tutto lo schieramento delle nostre Alfa Romeo «Giulietta» e Fiat «Zagato», macchine che erano guidate da piloti di tutto rispetto, quali Ligabue, Gorza, Missaglia. Oltre a questi piloti, si sono distinti per le piazze d'onore: Chizzolini, Mellej e Merlo.

Sfuggitagli per troppa irruenza la vittoria assoluta, Giuseppe Musso si è rifatto (parzialmente) vincendo la classe sino a 2000 sempre della Gran Turismo, al volante di una due litri Maserati. Suoi degni avversari, classificatisi nell'ordine Franco Ribaldi ed Eugenio Lubich, i quali in tal modo hanno completato il successo della Casa modenese, la quale può ritenersi soddisfatta delle ottime prestazioni fornite da questa nuova «due litri» Gran Turismo.

Il già citato Armando Zampiero ha conquistato con la «300 SL» il primo posto nella oltre due litri, riuscendo a precedere un'altra Mercedes e precisamente quella di Giovanni Pignatelli, ottimo pilota. Bene hanno corso: Lualdi, Moioli e Passerini.

Pronostico smentito nella 750 cc. sport, dove il favorito Zannini ha dovuto ritirarsi per guasto al cambio e l'altro favorito Sesto Leonardi non è riuscito ad andare oltre il terzo posto. La vittoria è andata a Piero Bozzini, che pilotava una Giannini; dopo di lui la Gaur di Aferigo Brachetti, la Stanguellini di Leonardi e la Gaur di Gerosi.

Lotta ai ferri corti nella classe sino a 1.100, nella quale l'O.S.C.A. di Luciano Gramegna è riuscita a precedere di un soffio la Giannini, del meraviglioso Giuseppe Grisafi. Bene hanno fatto Manzini, Brandi, Nobile, Ponti e Tesini.

Di Cabianca, vincitore della sino a 2.000 e di Bordoni, vincitore della oltre due litri abbiamo già parlato, non ci ri-



E' partito il genovese Enrico Carini, vincitore con la Fiat Zagato della classe sino a 750 cc. del Gruppo Gran Turismo.

quale ultimo debuttava con una macchina appena ritirata dal preparatore Gianni, iniziando così un'attività corsaiola dopo aver abbandonato il suo inseparabile amico Raimondi.

Luciano Ciolfi, che quest'anno ha abbandonato la fida «1100 TV», per la più impegnativa «Giulietta» normale, si è imposto con netta superiorità nella classe sino a 1.300. Ciolfi ha così iniziato la sua attività 1956 con una vittoria splendida, la quale dimostra ancora una volta di quale tempra sia formato il corridore romano. Il tempo di Ciolfi: 3'47"8/10, che gli ha permesso di distanziare di 6" la «rivelazione» Lodovico Scarfiotti, un pilota che con la sua Fiat 1100 ha impressionato. Ottime le prestazioni degli altri classificati nell'ordine e cioè di Scrivani, Villotti, Ferretto, Lolli, Marconi, Valerio, Alemanni e del bravo Mario Augusto Nardari.

Lotta in famiglia nella classe oltre 1300 tre le Alfa Romeo. Si è imposta la «TI» di Giancarlo Carlotti, con un margine di 10" su Bruno Mazzi. Impegnati a fondo ed ottime prestazioni ci sono state fornite da Rodolfo Landini, Claudio Corini, Ramazzi, Zocchi, Costa, Salvetta e Negri.

Seguendo la «scuola Gianni» un altro genovese ha conquistato la vittoria nella classe sino a 750 del Gran Turismo: Enrico Carini su Fiat Zagato, un giovanissimo che già aveva vinto a Monza la domenica precedente. Egli ha lottato a fondo, riuscendo a precedere di soli 4/10 di secondo il bravo Remo Cattini. Bene hanno fatto anche Nino Crivellari, Domenico Ogna, Vincenzo Bellini e Ermanno Gonella.

Vittoria a sorpresa — se si può parlare in senso assoluto di «sorpresa» — nella classe da 751 a 1300 dalla Gran Turismo; si è imposta infatti per oltre 5", la Porsche 356 di



Il presidente dell'A.C. Verona, dott. Peretti Colò, assistito dal Dott. Basso, premia Luciano Ciolfi, vincitore della classe sino a 1.300 del gruppo Turismo Normale.

mane che citare il perfetto servizio d'informazione e collegamento svolto dalla ditta Ricordi di Torino.

(Foto: Bisazza e Gerardi).

GIANNI MARIN

## LE CLASSIFICHE

### CATEGORIA TURISMO

#### Classe fino 750

1. Filatori Umberto su *Panhard* in 4'02"; 2. Gianni Vittorio su *Fiat 600* in 4'03"9/10; 3. Borghesio Piercarlo su *Panhard* in 4'05" e 4; 4. Prudenzenza Emilio su *Panhard* in 4'06"2; 5. De Sanctis Gino su *Fiat 600* in 4'09"; 6. Gaspari Gianni su *Renault* in 4'09"7; 7. Turri Enrico su *Renault* in 4'10"9; 8. Coreca Fabrizio su *Fiat 600* in 4'12"7; 9. Brichetti Gianni su *Panhard* in 4'12"7; 10. Riseti Mario su *Fiat 600* in 4'16"6; 11. Schon Aurelio su *Fiat 600* in 4'18"2; 12. Moscatelli Piero su *Fiat 600* in 4'20"3; 13. Prandoni Ottavio su *Fiat 600* in 4'22"; 14. De Carolis Orsetto su *Fiat 600* in 4'23"3; 15. Dominici Augusto su *Fiat 600* in 4'28"; 16. Monetti Giorgio su *Fiat 600* in 4'29"2; 17. Varese Gianni su *Fiat 600* in 4'40"5; 18. Invernizzi Giuseppe su *Fiat 600* in 4'44"4; 19. «Eolo» su *Fiat 600* in 4'45"3; 20. Santinello Demetrio su *Fiat 500-C* in 4'46"8; 21. Moretti Azzalli Enzo su *Fiat 600* in 4'48"; 22. Bagattin Sergio su *Fiat 600* in 4'55"9; 23. Fraccari Filiberto su *Fiat 600* in 4'59"3; 24. Bogani Alvaro su *Fiat 500-C* in 5'10"6.

#### Classe da 751 a 1300

1. Ciolfi Luciano su *Alfa Romeo Giulietta* in 3'47"8/10; 2. Scarfotti Lodovico su *Fiat 1100-TV* in 3'53"7; 3. Scrivanti Massimo su *Fiat 1100-103* in 3'56"5; 4. Villotti Luigi su *Fiat 1100-103* in 3'56"7; 4. Ferretto Giancarlo su *Fiat 1100-TV* in 3'56"7; 6. Lolli Federico su *Fiat 1100-TV* in 3'57"6; 7. Marconi Ettore su *Fiat 1100-103* in 3'58"5; 8. Valerio Giancarlo su *Alfa Romeo Giulietta* in 4'02"3; 9. «Anacleto» su *Fiat 110-103* in 4'03"1; 10. Alemanni Ezio su *Fiat 1100-103* in 4'03"5; 11. Cristofolini Aldo su *Fiat 1100-103* in 4'05"1; 12. Facchinetti Mario su *Fiat 1100-103* in 4'05"8; 13. Nardari Mario Augusto su *Fiat 1100-103* in 4'06"7; 14. Cocchetti Arrigo su *Fiat 1100-TV* in 4'07"1; 15. Castagna Arrigo su *Fiat 1100-TV* in 4'07"4; 16. Alquati Stefano su *Fiat 1100-103* in 4'07"9; 16. Porta Giannantonio su *Fiat 1100-TV* in 4'07"9; 18. Parmigiani Rinaldo su *Alfa Romeo Giulietta* in 4'08"; 19. Lanzini Rocco su *Fiat 1100-103* in 4'08"7; 20. Romanini Rinaldo su *Fiat 1100-TV* in 4'12"4; 21. Faggi Dino su *Fiat 1100-TV* in 4'13"4; 22. Bassini Giobatta su *Fiat 1100-103* in 4'15"; 23. Cosulich Giovanni su *Fiat 1100-103* in 4'15"9; 24. Marini Lino su *Fiat 1100-103* in 4'16"3; 25. Fravolini Delo su *Fiat 1100-103 TV* in 4'16"6; 26. Coggiola Franco su *Lancia Appia* 4'17"6; 27. Luino Aldo in 4'19"3; 28. Luciani Gianni su *Lancia Appia* in 4'20"1; 29. Casali Giovanni su *Fiat 1100-103* in 4'23"2.

#### Classe oltre 1500

1. Carlotti Giancarlo in 3'33"1/10; 2. Mazzi Bruno in 3'43"; 3. Landini Rodolfo in 3'44"1; 4. Corini Claudio in 3'45"4; 5. Zocchi Ramazzi Alessandro in 3'46"3; 6. Costa Mario in 3'47"2; 7. Salvetta Renato in 3'47"5; 8. Negri Antonio in 3'48"2; 9. Magri Enzo in 3'48"5; 10. Morolli Clinto in 3'48"6; 11. Grassi Patrizio in 3'49"; 12. Baldassarri Esilio in 3'50"; 13. Tavola Luciano in 3'52"; 14. Castelli Guidi Maria in 3'53"5; 15. Dari Franco in 3'53"8; 16. Honorati Alberto in 3'53"9; 17. Mantori Antonio in 3'54"4; 18. Ronzoni Giuliano in 3'55"1; 19. Leto di Priolo Dore in 3'55"5; 20. Cocconcelli Stelio in 3'57"1; 21. Paesetti Mario in 3'58"4; 22. Sbraci Siro in 4'06"7; 23. Fabiano Nicola in 4'14", tutti su *Alfa Romeo 1900*.

### CATEGORIA GRAN TURISMO

#### Classe sino a 750

1. Carini Enrico su *Fiat Zagato* in 3'47"4/10; 2. Cattini Remo su *Fiat Abarth* in 3'47"8; 3. Crivellari Nino su *Fiat Abarth* in 3'48"9; 4. Ogna Domenico su *Fiat Abarth* in 4'04"; 5. Bellini Vincenzo su *Fiat Abarth* in 4'07"9; 6. Gonella Ermanno su *Fiat Zagato* in 4'24"1.

#### Classe da 751 a 1300

1. Bauer Hans su *Porsche 356* in 3'43"5/10; 2. Ligabue Giancarlo su *Alfa Romeo Giulietta S* in 3'48"8; 3. Chizzolini Giorgio su *Alfa Romeo Giulietta S* in 3'49"3; 4. Mallej Giulio su *Alfa Romeo Giulietta S* in 3'49"5; 5. Merlo Nino su *Fiat Zagato* in 3'50"3; 6. Gorza Egidio su *Alfa Romeo Giulietta S* in 3'52"; 7. Bussinello Roberto su *Alfa Romeo Giulietta S* in 3'52"1; 8. Filippa Armando su *Fiat 1100-103* in 3'53"3; 9. Fontana Luciano su *Fiat Siat Zagato* in 3'53"7; 10. Matteucci Raffaello su *Alfa Romeo Giulietta S* in 3'57"1; 11. Missaglia Licio su *Fiat*

*Zagato 1100-103* in 3'57"4; 12. Ravino Domenico su *Alfa Romeo Giulietta S* in 3'58"7; 13. Bocchini Giancarlo su *Alfa Romeo Giulietta S* in 3'58"8; 14. Laroche su *Alfa Romeo Giulietta S* in 4'03"7; 15. Borga Emma su *Alfa Romeo Giulietta S* in 4'04"2; 16. Nosari Geo su *Alfa Romeo Giulietta S* in 4'05"3; 17. Socrate Luciano su *Fiat Spider* in 4'20"3.

#### Classe da 1301 a 2000

1. Musso Giuseppe su *Maserati 2000* in 3'32"2/10; 2. Ribaldi Franco su *Maserati 2000* in 3'32"8; 3. Lubich Eugenio su *Maserati 2000* in 3'35"; 4. Pagani Alfranco su *Fiat 8 V* in 3'38"4; 5. Fornasari Gino su *Alfa Romeo 2000 SS* in 3'39"2; 6. Pellegrini Aurelio su *Fiat 8 V* in 3'39"7; 7. Pavoni Miro su *Fiat 8 V* in 3'41"4; 8. Rodenghi Fausto su *Maserati* in 3'41"5; 9. Martingengo Franco su *Alfa Romeo SS* in 3'44"5; 10. Lubich Mariano su *Porsche* in 3'47"2; 11. Zanarotti Gastone su *Fiat 8 V* in 3'53"9.

#### Classe oltre 2000

1. Zampiero Armando su *Mercedes 300 SL* in 5'24"4/10; 2. Pignatelli Giovanni su *Mercedes 300 SL* in 3'28"6; 3. Lualdi Edoardo su *Lancia Aurelia* in 3'31"6; 4. Moioli Giacomo su *Lancia Aurelia B 20* in 3'36"2; 5. Passerini Edoardo su *Lancia Aurelia B 20* in 3'42"3.

### CATEGORIA SPORT

#### Classe fino a 750

1. Bozzini Piero su *Giannini* in 3'40"8/10; 2. Brachetti Amerigo su *Giaur* in 3'42"6; 3. Leonardi Sesto su *Stanguellini Bialbero* in 3'45"8; 4. Gerosi Lamberto su *Giaur* in 3'50"1; 5. Garavini Bruno su *Bandini* in 3'52"8; 6. Argenti Luigi su *Fiat 600* in 4'16"; 7. Fogli Franco su *Fiat 600* in 4'20"1.

#### Classe da 751 a 1100

1. Gramegna Luciano su *Osca* in 3'31"2/10; 2. Grisafi Giuseppe su *Fiat Giannini* in 3'31"8; 3. Manzini Enrico su *Ermioni* in 3'32" e 8; 4. Brandi Attilio su *Osca* in 3'34"4; 5. Nobile Luigi su *Osca* in 3'36"8; 6. Ponti Ugo su *Fiat Stanguellini* in 3'38"3; 7. Tesini Danilo su *Martes* in 3'46"8; 8. Pozzato Toni su *Fiat 1100-S* in 3'49"7; 9. Poggio Angelo su *Osca* in 3'50"4; 10. Masperi Rinaldo su *Osca* in 3'59"6.

#### Classe da 1100 a 2000

1. Cabianca Giulio su *Osca* in 3'15"7/10; 2. Scarlatti Giorgio su *Maserati* in 3'22"7; 3. Buffa Attilio su *Maserati* in 3'25"5; 4. Garavaglia Aurelio su *Maserati* in 3'27"4; 5. Leto di Priolo Carlo su *Porsche* in 3'29"9; 6. «Auriga» su *Maserati* in 3'34"1; 7. Lippi Roberto su *Maserati* in 3'39"9; 8. Maccarini Arrigo su *Maserati* in 3'45"9; 9. Fiorani Antonio su *Maserati* in 3'51"4; 10. Cigarini Renzo su *Fiat Siat 8 V* in 5'07"2.

#### Classe oltre 2000

1. Bordoni Franco su *Maserati* in 3'20"5/10; 2. Bordoni Franco su *Gordini* in 3'24"9; 3. «Kammamuri» su *Ferrari* in 3'36".

### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Cabianca Giulio (*Osca 1500*) in 3'15"7/10; 2. Bordoni Franco (*Maserati 3000*) in 3'20"5; 3. Scarlatti Giorgio (*Maserati 2000*) in 3'22"7; 4. Zampiero Armando (*Mercedes 300 SL*) in 3'24"4; 5. Bordoni Franco (*Gordini 3000*) 3'24"9; 6. Buffa Attilio (*Maserati 2000*) in 3'25"5.

ditta

**GIUSEPPE  
PREVIATI**

milano

Negozio: Via Tertulliano, 35  
(angolo Via Caroncini)  
Tel. 580.650 - 596.637

ricambi ed accessori per auto

Bianchi Fiat Lancia e altri tipi  
Assortimento cuscinetti in ogni tipo  
CONSEGNE A DOMICILIO