



TRA I BOXES AL NÜRBURGRING

Al box della Ferrari in attesa della partenza della « 1000 Chilometri del Nürburgring » Giorgio Scarlatti, che ha validamente difeso i colori italiani con la « Maserati 3000 », conversa con il valoroso avversario della « Squadra Ferrari », Peter Collins, quest'ultimo assieme alla sua gentile signora.



R

ANITÀ

Centro di ma-
del « 16° Con-
Villa Erba di
vamente inte-
dell'Alfa Ro-
le Veneziani.



AUTOMODELLISMO... CHE PASSIONE

Sulla speciale pista per automodelli di Monza, gli appassionati di queste costruzioni sono sempre numerosi, dando vita a competizioni di notevole interesse tecnico. Ecco all'opera alcuni specialisti della attivissima « Scuderia Lancia » di Torino.



Il nostro Direttore, nella sua veste di Vice-Presidente dell'A.C. Milano, dà la partenza ad una delle combattute gare della bella giornata monzese.

Autosportivi lombardi a Monza

Nel rientrare in sede dall'Autodromo di Monza, domenica sera 2 giugno, ci sentivamo intimamente soddisfatti. Avevamo assistito ad una sana giornata di sport, ad una di quelle giornate di carattere sociale fatte per cimentare simpatie ed amicizie tra gli appassionati dell'automobile.

Rientravamo dunque soddisfatti anche se sul finire della giornata qualche « nuvoletta » era apparsa all'orizzonte minacciando di appannare le risultanze della bella manifestazione dedicata alla disputa del Campionato Regionale degli Automobile Clubs Lombardi e intitolata appunto « Coppa Lombardia ». Per la terza volta, i soci sportivi degli Automobile Clubs di Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Mantova, Milano, Pavia, Sondrio, Varese e Vigevano erano scesi in campo per la difesa di quel vessillo sociale che oggi, soffocato com'è dalle mille incombenze fiscali e burocratiche a cui si dedicano i sodalizi, ha sempre meno occasioni di garrire.

Manifestazione di velocità pura e retta da una regolamentazione semplicissima: le vetture concorrenti, divise nelle categorie e classi consuete ai fini delle classifiche ma raggruppate ai fini pratici, venivano ammesse dapprima a batterie eliminatorie da cui passavano di diritto alla finale il vincitore, il più veloce sul giro ed il 30% dei classificati, ovviamente ai posti migliori. Eliminazione e finale venivano disputate su 9 giri del percorso stradale sino alla concorrenza di Km. 51.750.

La manifestazione, indetta per il 28 aprile, e poi rinviata al 2 giugno per indisponibilità della pista alla prima data, ha raccolto circa una ottantina di iscritti tutti delle categorie Turismo e Gran Turismo salvo quattro concorrenti della Sport 750, classe poi soppressa per la defezione di uno degli iscritti e per la presentazione alle verifiche fuori termine di due concorrenti.

A proposito della Categoria Sport non sarà male ricordare che questo Gruppo non era stato contemplato dal primo regolamento ma venne in seguito ammesso, con regolare circolare, proprio per le pressioni di alcuni interessati volatilizzati poi al momento della gara per motivi non ben precisati.

Una giornata dunque che e per la sua fisionomia e per la modesta posta in palio, un semplice titolo di campione regionale lombardo, non poteva certo far prevedere a quali risultanze si sarebbe invece giunti.

E veniamo quindi alle « nuvolette » di cui dianzi dicevamo. Altro che « nuvolette »; se vogliamo restare nei paragoni meteorologici potremmo dire piuttosto che si è trattato di uragano! Si è arrivati niente meno alla entusiasmante constatazione che su 10 vetture partecipanti alla gara delle « Turismo di serie preparate » sino a 750, ben 6 macchine sono risultate irregolari alla verifica tecnica.

L'onestà sportiva va divenendo sempre più un mito e dobbiamo essere grati a questa « 3ª Coppa Lombardia » se ha permesso di smascherare finalmente tutta questa congerie di preparatori e di conduttori che mirando a lautì guadagni ed a facilissimi allori non ha esitato a barare anche quando ben si poteva immaginare che l'autorità sportiva era decisa ad intervenire.

Risulta infatti che la Presidenza della C.S.A.I. aveva recentissimamente diramato una circolare a tutti i Commissari Tecnici e Sportivi invitandoli ad essere più severi che non in passato, ad essere inflessibili nelle verifiche e nelle squalifiche autorizzandoli ad analizzare non solo le vetture dei primi tre classificati ma tutte le vetture che essi ritenevano più o meno sospette.

Tutte le vetture entrate in finale e classificate nella da tempo sospettata classe 750 sono state quindi trattenute, piombate e condotte alla verifica in ambiente insospettabile ed il risultato è quello dianzi dichiarato: ben 6 vetture squalificate. Nessun classificato pertanto nella sotto-classe 650 (un titolo di campione quindi vacante) e vincitore della classe fino a 750 il 7° classificato del gruppo che, tra l'altro, con una regolarissima Renault 750 già aveva conquistato — in singolo — la vittoria della 750 pur avendo compiuto un giro di meno dei diretti avversari.

Questo declassamento in massa prospetta un caso veramente elegante in quanto i conduttori eliminati in batteria per la superiorità velocistica degli avversari disonesti avrebbero tutto il diritto di pretendere il rifacimento della gara poiché essi sono stati ingiustamente esclusi dalla finale.

Le prime gare della stagione, specie quelle in salita, avevano ben chiaramente dimostrato la disparità di efficienza fra queste piccole vetture e finalmente se ne sono potuti svelare i misteri. Alle verifiche infatti si sono riscontrate « piccole preparazioni » di questo genere:

Cilindri incamicciati,
Albero della distribuzione non originale (in acciaio).

Albero della distribuzione originale con materiale riportato sulle came.

Molle frizione: 3 molle originali con carico di kg. 23 e 3 molle non originali con carico di kg. 53; oppure due con carico di kg. 35 e 4 con carico di kg. 40.

Anello conduttore frizione di altro tipo di vettura.

Sedi di valvole di aspirazione risultate di mm. 22,5 sull'originale di mm. 21,5.

Valvole non originali.

Diametro di entrata del supporto del carburatore riscontrato di mm. 22,5 sull'originale di mm. 22.

Bielle cromate.

Stantuffi non originali con taglio sul manfello diverso dall'originale.

Il primo segmento di tenuta cromato.

Disco della frizione non originale (zincato).

Sappiamo che da parte di alcuni di questi squalificati è stata avanzata la solita storiella della buona fede, della interpretazione più o meno esatta dei regolamenti (in qualche caso equivocando con molta leggerezza su terminologia francese e terminologia italiana), delle Case che variano alcune quote senza aggiornare le fiches e via dicendo; ma resta il fatto che se la fiche dà una quota, il preparatore scrupoloso deve attenersi a quella scar-

tando cioè i pezzi maggiorati della Casa.

A queste situazioni incresciose non sono certo estranee le attuali regolamentazioni poiché con questo ampliamento del turismo preparato e speciale si è notevolmente estesa la gamma delle modifiche permesse per cui tante volte potrebbe davvero non esservi peccato.

Ad evitare tutto ciò sarà bene rivedere tutte le regolamentazioni restringendo al massimo la possibilità di ritocchi ed ottenere dalle Case la tempestiva indicazione di ogni eventuale variazione nelle quote od addirittura l'indicazione sulle fiches e sui cataloghi delle eventuali quote maggiorate rientranti nella produzione di serie.

Si inizia di buon mattino col primo raggruppamento comprendente le turismo fino a 1300, 1100, 750 con sotto classe sino a 650. Così scaglionati i piloti danno inizio alla manifestazione lombarda organizzata col concorso di tutti gli A.C. interessati. Direttore di gara il dott. Gilberto Chionio di Sondrio assistito dagli esperti segretari Rodolfo Mugnai ed Egidio Lissoni di Milano.

Al via le piccole 650 dimostrano



Edoardo Lualdi ha fatto registrare con la Ferrari « 250 GT » le più elevate medie della « III Coppa Lombardia » sfoggiando uno stile impeccabile.



Un veloce passaggio dinnanzi alla zona traguardo di « Derek » (80) che poi vincerà la finale e del gallaratese Mantori, entrambi con le Alfa Romeo « 1900 TI ».

accelerazioni quasi superiori alle 1100 e se ne sono già viste le cause.

Questa batteria vede la lotta ad arma bianca tra Turri e Baghetti con le « Giulietta » e finiranno con 3/5 di distacco.

Nella 1100 la meglio va a Cocchetti davanti a Volpi e nella 750, eliminati dalle verifiche postume i primi 4, la vittoria nella sottoclasse va a Compostella dinanzi a Gulotti, esclusi entrambi dalla finale e ingiustamente.

La signora Goffreda Cambieri denuncia noie ad un pistone e deve abbandonare.

La seconda partenza vede radunate le G.T. fino a 750 e fino a 1300. Quattro « Giulietta Sprint » contro sei 750 « Abarth Zagato ».

Sono in campo ben tre signore e sarà proprio una di queste in testa al 1° giro e precisamente la signora Bartolotti che con la sua rossa « Giulietta » domina gli avversari che per altro, al giro successivo, mettono da parte la cavalleria e partono all'attacco; al comando delle 1300 passa Fraccari seguito da Massimo Leto e dalla signora Cacciandra mentre nella 750 guida il plotoncino Poltronieri che al 4° giro viene superato da Guidotti che dovrà però abbandonare sul finale tradito dalla trasmissione. Altro colpo di scena anche nelle 1300 ove Massimo Leto, che per 7 giri denunciava qualche irregolarità nella accensione, ritrovava all'improvviso tutti i suoi giri e raggiungeva e superava Fraccari assicurandosi vittoria e giro più veloce.

Per il 3° gruppo sono in campo le Alfa Romeo « 1900 » contro le Fiat 1100 « Zagato » della Gran Turismo. Dominano rispettivamente Dore Leto e Nino Merlo che inoltre per 5 giri tiene brillantemente la 2° posizione assoluta.

Interessante nelle Alfa Romeo la lotta, alle spalle del vincitore, tra Mantori « e Derek » che prevale.

In gruppo unico le Gran Turismo da 1300 oltre 2600. Solitario e velocissimo al comando Edoardo Lualdi che ha dimostrato uno stile veramente superiore nel dominare la sua potente Ferrari « 250 G.T. » sfilando limpidissimo anche a Lesmo dove i suoi diretti avversari davano invece spettacolo.

Il migliore dopo i ferraristi Carlo Leto con la Fiat « 8-V Zagato » e nelle fino a 2600 Martinengo con l'Aurelia convertibile ha preceduto i due avversari prendendo però un giro e da Lualdi e da Carlo Leto.

In chiusura della mattina scendono in campo i piloti di fuori Milano, alcuni dei quali hanno gareggiato con i milanesi onde arrivare al minimo prescritto per ogni batteria.

Una prima partenza viene data al Turismo che ne comprende quattro della 750,, sette della 1100 e due della 1300. Vinceranno rispettivamente Beretta per la squalifica dei due avversari che lo hanno preceduto, Mandrini e Catellani.

Nel 2° gruppo partono le G.T. da 1100 a 2000. Saranno le 1300 a dare

al comando Molteni superato proprio sul finale dall'avversario.

Massimo Leto avvertito da noie alla accensione non era mai in lotta ed a metà gara abbandonava.

Nelle 750 Poltronieri ha ancora la meglio su Menga e Montevago tutti e tre sulle 750 Abarth.

Entusiasmante davvero la lotta tra le 1100 G.T. e le 2000 Turismo scese in campo come seconda prova pomeridiana.

Per quattro giri Giovanni Alberti con la 1100 Zagato tiene a bada tutti ed incollatissimi alla sua coda passano Dore Leto, Merlo e « Derek » poi al 4° giro Leto retrocede al 4° posto, Merlo passa al 2° davanti a « Derek » che nel corso del 5° giro supera però gli avversari e passa al comando dando così una bella soddisfazione al bravo Catella che gli aveva preparato la sua Alfa Romeo « 1900 ».

Merlo vince tra le 1300 mentre Alberti retrocede al 4° posto generale ed al 2° di classe.

Ed eccoci all'ultimo atto della giornata conclusasi con la rinnovata affermazione di Lualdi dinanzi a Randaccio per la oltre 2600 G.T., di Carlo Leto dinnanzi a Martegani per la 2000 e di Martinengo davanti a Simonazzi nella 2600.

FRANCO DEGLI UBERTI

LA CLASSIFICA

AUTODROMO DI MONZA - 2 GIUGNO
GIRI 9 - KM. 51,750

CATEGORIA I - VETTURE DA TURISMO DI SERIE PREPARETE

Classe I, 750 cc. (con sottoclasse 650 cc.).

1. Ubaldi Annibale (Renault 750) giri 7 in 24'06"4/5 (1° delle 750)

Giro più veloce: il 4° di Olcese Genaro (Fiat 600) in 2'54"3/5 alla media di km. 118,536 (squalificato).

(Squalificati per irregolarità meccaniche i primi sei classificati della 650).

Classe II, sottoclasse 1100 cc.

1. Mandrini Ersilio, in 23'53"4/5, media km. 129,934; 2. Scriveranti Massimo, 24'21"2/5; 3. Cocchetti Arrigo, 24'37"4/5; 4. Volpi Eliseo, 25'06"3/5; 5. Borsa Cesare, 22'57"3/5 a 1 giro; 6. Meneghelli Pierluigi, 23'04"3/5; tutti su Fiat 103.

Giro più veloce: il 2° di Mandrini Ersilio in 2'36" alla media di km. 132,692.

1300 cc.

1. Turri Enrico, in 22'42"3/5, media km. 136,723; 2. Baghetti Marco, 22'44"1/5; 3. Nicosia Eraldo, 23"; 4. Catellani Edoardo, 23'00"1/5; tutti su Alfa Romeo Giulietta.

Giro più veloce: il 5° di Turri Enrico e di Baghetti Marco in 2'28"4/5 alla media di km. 139,113.

Classe III, 2000 cc.

1. « Derek », 21'46", alla media di km. 142,649; 2. Leto Di Priolo D., 21'47"4/5; 3. Mantori Antonio, 22'32"1/5; tutti su Alfa Romeo 1900 TI.

Giro più veloce: il 4° di « Derek » in 2'22" alla media di km. 145,77.

CATEGORIA II - VETTURE DA GRAN TURISMO DI SERIE PREPARETE

Classe I, 750 cc.

1. Poltronieri Mario, giri 8 in 20'54", alla media di km. 132,057; 2. Menga Armando, 21"; 3. Montevago Dino, 21'07"2/5; tutti su Fiat Abarth-Zagato.

Giro più veloce: il 5° di Poltronieri Mario in 2'34" alla media di km. 134,416.

Classe II, 1300 cc.

1. Canavese Luciano, 20'41" alla media di km. 150,120; 2. Molteni Aristide, 20'41"2/5; 3. Fraccari G., 21'23"2/5; 4. Genellina Franco, 21'34"1/5; 5. Cacciandra Alma, 22'54"1/5; tutti su Alfa Romeo Giulietta SV.

Giro più veloce: il 4° e il 6° di Molteni Aristide in 2,15"1/5 alla media di chilometri 152,993.

1100 cc.

1. Merlo Nino, 21'47", alla media di km. 142,540; 2. Alberti Giovanni, 21'48"1/5; 3. Guidetti Carlo, 23'56"3/5; 4. Colombi Mario, 21'52"1/5; tutti su Fiat 103 Zagato.

Giro più veloce: il 3° di Alberti Giovanni in 2'21"4/5 alla media di km. 145,980.

Classe III, 2000 cc.

1. Leto Di Priolo Carlo (Fiat 8V Zagato) 20'19", alla media di km. 152,830; 2. Martegani Romolo (Fiat 8V) 21'14"2/5; 3. Gonzato Francesco (Fiat 8V) 20'43"3/5.

Giro più veloce: il 2° e il 3° di Leto Di Priolo Carlo in 2'12"2/5 alla media di km. 156,344.

Classe IV, 2600 cc.

1. Martinengo Franco (Lancia Aurelia 2500 America) 21'18"2/5, alla media di km. 145,729; 2. Simonazzi Vittorio (Lancia Aurelia 2500) 20'28"1/5.

Giro più veloce: il 2° di Martinengo Franco in 2'15"4/5 alla media di chilometri 152,430.

Classe V, oltre 2600 cc.

1. Lualdi Edoardo (Ferrari 3000) 19'08"2/5 alla media di km. 162,225; 2. Randaccio Ottavio (Ferrari 3000) 19'50".

Giro più veloce: il 4° di Lualdi Edoardo in 2'02"1/5 alla media di km. 169,394.

CALENDARIO SPORTIVO 15 GIUGNO - 15 LUGLIO

14-16 giugno	Germania: « Rallye e Torneo Automobil. di Bad-Amburgo ».	30 »	Grecia, Atene: « Corsa al Monte Chalkis ».
14-16 »	Austria, Vienna: « Rallye Austriaco delle Alpi ».	30 »	Francia, Tolosa: « Gran Premio di Cadours » (F. 1, F. 2 e Sp.).
15-16 »	Jugoslavia, Abbazia: « Premio di Jadran » (Sp.).	30 »	Francia, Avignone: « Corsa al Monte Ventoux » (F. 1, F. 2, F. 3; Sp., Tur.).
15-16 »	Italia, Venezia: « Rallye Lido di Venezia ».	29 o 30 »	It., Milano: « 500 Miglia di Monza ».
16 »	Francia, Parigi: « Premio di Parigi » (F. 2, C., Sp., Tur.).	30 »	Italia, Avellino: « Rallye dell'Irpinia » (reg.).
16 »	Francia, Roubaix: « Corsa in salita Cran d'Escalles » (F. 1, F. 2, F. 3).	30 »	Italia, Palermo: « Gara Pian Battaglia - Coppa Club Alpino » (reg.).
16 »	Francia, Bourges: « Circuito La Châtre » (F. 3).	30 »	Italia, Ancona: « Jesi - Santa Maria Nuova » (reg.).
20 »	Italia, Torino: « Rallye dei Rododendri ».	5-12 luglio	Francia, Marsiglia: « Coppa delle Alpi ».
20 »	It., Caserta: « Circ. di Caserta » (Sp.).	7 »	Francia, Parigi: « G. P. dell'A. C. Francia » (F. 1).
20-23 »	Svizz., Ginevra: « Rallye di Ginevra ».	7 »	Gran Bretagna, Londra: « Corsa a Mallory Park ».
21-24 »	It., Jesolo: « Rallye dei Giornalisti ».	7 »	Francia, Rouen: « Coppa Delamare-Debouteville » (C., Sp., Tur.).
23 »	Italia, Roma: « Vermicino - Rocca di Papa » (Sp., Tur.).	7 »	Italia, Vigevano: « Coppa Lomellina » (reg.).
23 »	Italia, Aosta: « Trofeo Val d'Aosta » (reg.).	7 »	Italia, Biella: « Biella - Pettinengo » (velocità).
23 »	Danimarca, Copenaghen: « Circuito di Roskilde » (F. 3, Sp.).	7 »	Fr., Reims: « 12 Ore di Reims » (Sp.).
22-23 »	Francia, Le Mans: « 24 Ore di Le Mans » (Sp.).	13 »	Irlanda, Dublino: « Trofeo Leinster » (Sp.).
22-23 »	Francia: « Rallye Alpino dei dieci colli ».	13 »	Italia, Messina: « 10 Ore di Messina » (Sp.).
28-30 »	Spagna, Barcellona: « Rallye di Catalogna ».	13-14 »	It., Pavia: « Pavia-S. Vincent » (reg.).
29 »	Gran Bretagna: « Corsa in salita Rest-and-be-thankful ».	14 »	Italia, Ferrara: « Rallye Lido degli Estensi ».
29 »	Italia, Novara: « Circuito Laghi Novaresi » (reg.).	14 »	Italia, Teramo: « Coppa Gran Sasso d'Italia » (velocità).
29 »	Italia, Rovigo: « Coppa città di Rovigo » (reg.).	15-20 »	Fr., Parigi: « Prova di consumo ».

ORGANIZZAZIONE MODELLO E NOTEVOLI AFFLUI

AL «1° RALLYE DELLA PROVINCIA

Il «1° Rallye della Provincia di Lucca» si è affacciato alla ribalta in grande stile. Già la comparsa del regolamento aveva suscitato l'interesse generale e da tutte le parti d'Italia erano arrivate numerose le richieste di informazioni e le lettere di consenso. Raggiunta la bella cifra di 150 iscrizioni gli organizzatori hanno dovuto respingere ancora parecchie domande di ritardatari.

Automobile Club Lucca ed Ente Turismo hanno lavorato insieme con perfetta amichevole intesa e con passione, per la migliore riuscita di questa manifestazione che ha riscosso il plauso generale. Federico Zantonelli — uno dei pionieri nel campo della regolarità — con la sua solida esperienza ha messo in piedi un regolamento che non ha fatto una grinza ed è stato un impeccabile « direttore di gara ».

Il direttore dell'Automobile Club, Carlo Buttari, ha combattuto da leone per salvare dal naufragio la gara che le autorità superiori, poche ore prima della partenza, avevano dato l'ordine di sospendere.

Comunque il bravo direttore Buttari è riuscito a salvare in extremis il Rallye di Lucca e gliene siamo grati perché abbiamo finalmente goduto di

macchina, la Fiat « 600 » di Staderini. Le partenze, accompagnate da squilli di tromba (chissà quanti ricordi di caserma nei giovani concorrenti!) si sono susseguite ad un minuto di intervallo, ed ogni macchina doveva inizialmente compiere una prova di velocità regolata con retromarcia. Il tempo stabilito, di 1'40" per la classe fino a 750 cc. e 1'30" oltre 750 cc. era privo di velleità velocistiche (tranne che nei primi 200 metri agli effetti dello spareggio) ma piuttosto arduo dal lato regolaristico, dato che in questa prova i tempi erano calcolati al quinto di secondo e precisamente 0,2 penalità per ogni quinto di scarto. Infatti ben pochi riuscivano a tagliare la linea del primo passaggio a zero.

Usciti da Lucca per la statale del Brennero, inizio del tratto con controllo segreto a pochi chilometri dalla partenza. (Buona l'idea di porre questo tratto nelle vicinanze di Lucca per dare modo a tutti di provare il percorso). I cippi chilometrici e i cippetti dei cento metri facilitavano la marcia regolaristica e ben sessantacinque macchine transitavano al « segreto » esenti da penalità. Costeggiando la valle del Serchio, il primo tratto



La compilazione delle classifiche per quanto laboriosa ha costituito uno dei molti punti di successo della organizzazione lucchese anche per merito del Commissario della C.S.A.I., ing. Ghino Longo (al centro) che ha validamente coadiuvato i cronometristi inquadrando tutto il servizio. A sinistra l'esperto dr. Buttari, Direttore dell'A.C. Lucca, valido sostenitore della manifestazione.

una manifestazione elogiabile sotto tutti i punti di vista.

Alla vigilia, le verifiche, nel piazzale Vittorio Emanuele sulle mura, erano disimpegnate da una dozzina di impiegati che divisi ai vari sportelli, accoglievano i partecipanti con premura e cortesia. Tutti i nomi di maggior rilievo erano presenti: Orefice, Largaloli, Pulido, Wiel, Giusti, Masetti, De Villa, dal Veneto; Borghesio, Frisullo, Thellung, Vicario da Roma; Cambieri, Massa, Negretti, Fontana, Angiolini, Pelucchi, Morgantini, Marzaglia, Cosulich, Locatelli, Fusarpoli da Milano; Quattrocchi, Massaro, Agrioglio, Lombardi, Gibelli, Zannoni, Fabris da Genova e tutti gli altri « grandi » da ogni parte d'Italia. Nessuno è mancato. Questo sta a dimostrare che non c'è nessuna crisi tra i regolaristi, che negli ultimi tempi avevano un po' disertato le gare. Quando un regolamento piace i partecipanti accorrono numerosi e si muovono anche da lontano.

Domenica mattina alle 9,01 sulle mura di Lucca partenza della prima

giunti in tempo al controllo. A quel passaggio vediamo 94 macchine esenti da penalità.

Gli organizzatori avrebbero preferito non inserire il tratto dell'alta Garfagnana nel percorso di gara, ma l'Ente Turismo di Castelnuovo era stato il



Un notevole apporto alla gara lucchese del Turismo il cui Presidente, dr. Buttari, e lo vediamo qui nell'atto di

flessibile. Il Rallye doveva passare in quella zona. E dobbiamo dire che le accoglienze sono state caldissime. Lungo tutta la strada, malgrado la pioggia torrenziale, il pubblico era massato acclamante e festante con per una Mille Miglia, con applausi e offerte di fiori.

Da Castelnuovo Garfagnana per la Santa, attraverso la galleria del pollaio, recentemente aperta al traffico, giù verso Serravezza e per la strada della Versilia, tra le cave di marmo fino a Pietrasanta. A questo tratto transitano senza penalità 94 macchine. Bisogna convenire che la scelta di questi « spaccasecondi » si fa ogni anno più agguerrita!

Per la provinciale Sarzanese è una comoda passeggiata che in Camaiore, i concorrenti si ripresentano a Lucca, dove termina la prima parte della gara con un doppio



Prima della premiazione il Sindaco rivolge un indirizzo di ringraziamenti intervenuti a dar vita alla bella comm. Del Dotto, benemerito e affetto organizzatore della prova che