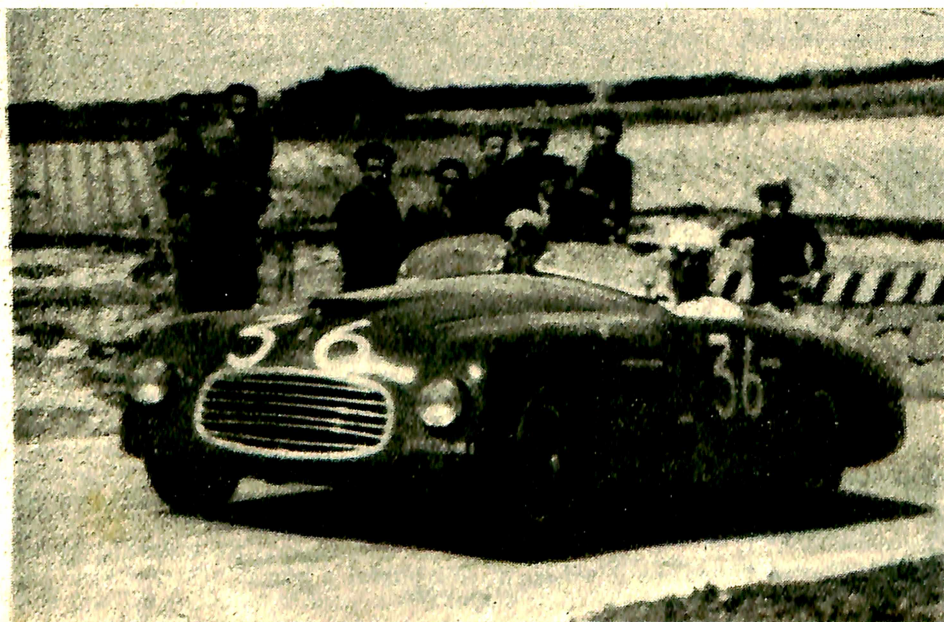




PASSATO E PRESENTE DEL GIRO DI SICILIA: Ecco qui a sinistra l'arrivo del vincitore del I Giro di Sicilia (Snip su SCAT) dispiaciuto dal secondo Giordano su LANCIA e terzo Giordano su FIAT. — A destra si ammira l'arrivo di Ovidio Capelli nella edizione 1948 della classica gara siciliana. Il

Sull'aspro Giro di Sicilia risorge



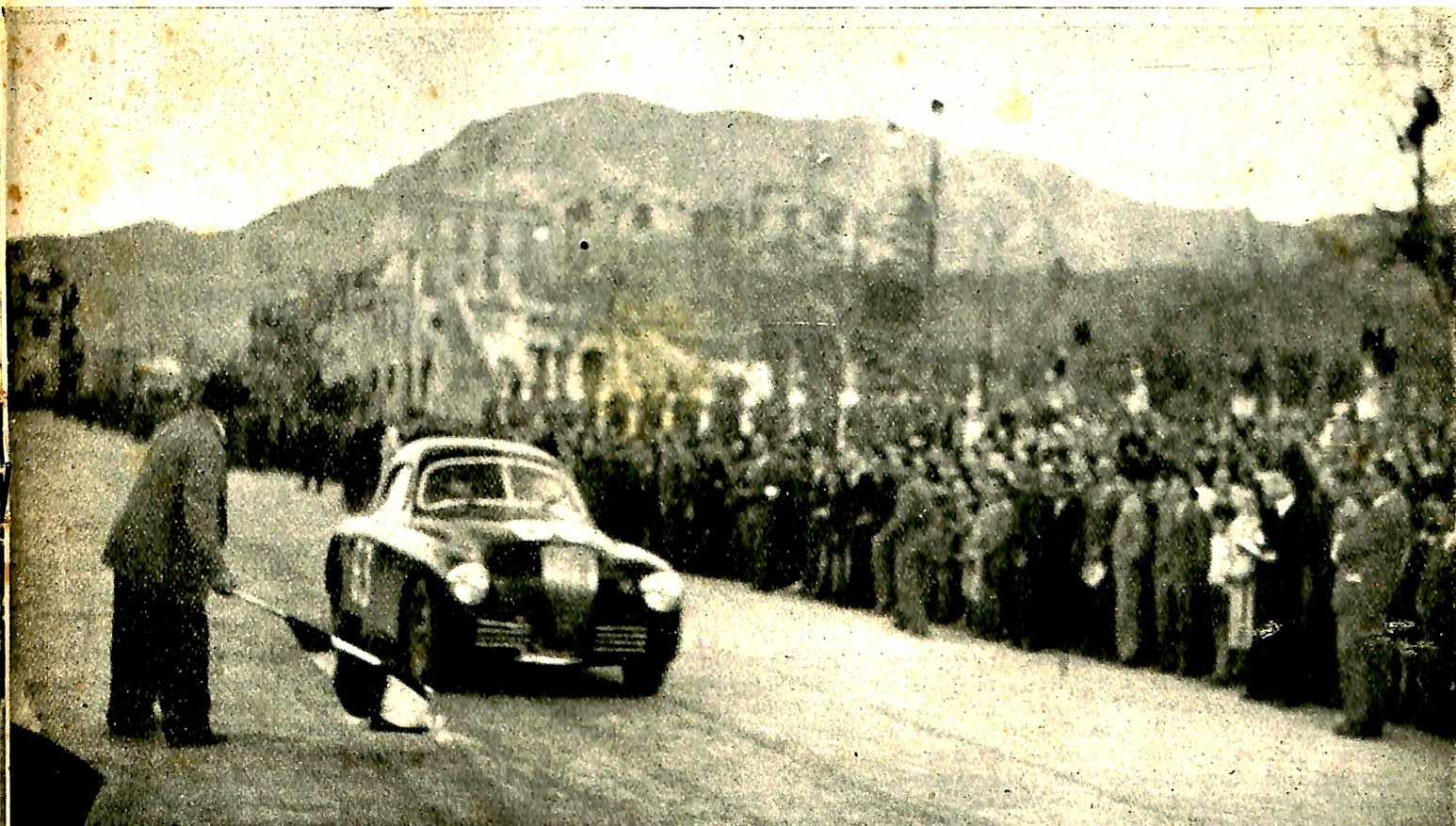
In piena azione ecco la coppia Biondetti-Trubezkoj che sulla FERRARI 2000 si avvia, con sicura autorità, verso la trionfale affermazione siciliana.

Impressioni, considerazioni protagonista in veste d'invito

Per chi, come per lo scrivente, il Giro di Sicilia rappresenta un episodio vissuto intensamente, un'avventura romantica di singolari attrattive, una prova sportiva dura ed appassionante, la narrazione critica delle vicende della grande gara siciliana diviene un compito estremamente difficile perchè nella mente di chi scrive le circostanze, i ricordi, le impressioni personali si affollano e finiscono inevitabilmente per compromettere l'obiettività.

E' per questo che riteniamo indispensabile esaminare gli aspetti multiformi del Giro di Sicilia sfrondando la cronaca di ogni cuore e sezionandone le fasi con quasi clinica precisione.

Ci sia comunque lecita una affermazione. Se è vero che un bel dì si conosce dal mattino non vi è dubbio che la stagione automobilistica italiana 1948 sarà un «dì» senza precedenti poi-



tato nella primavera del 1912. Il percorso misurava Km. 1030 e la media fu di Km. 42.648 all'ora; secondo classificato fu Garatti, un valoroso pilota milarese, in coppia con Gerli, ha fatto rifulgere una volta ancora, con le sue, la qualità della FIAT 1100 « due posti » sportiva.

e e trionfa l'inobliata Targa Florio

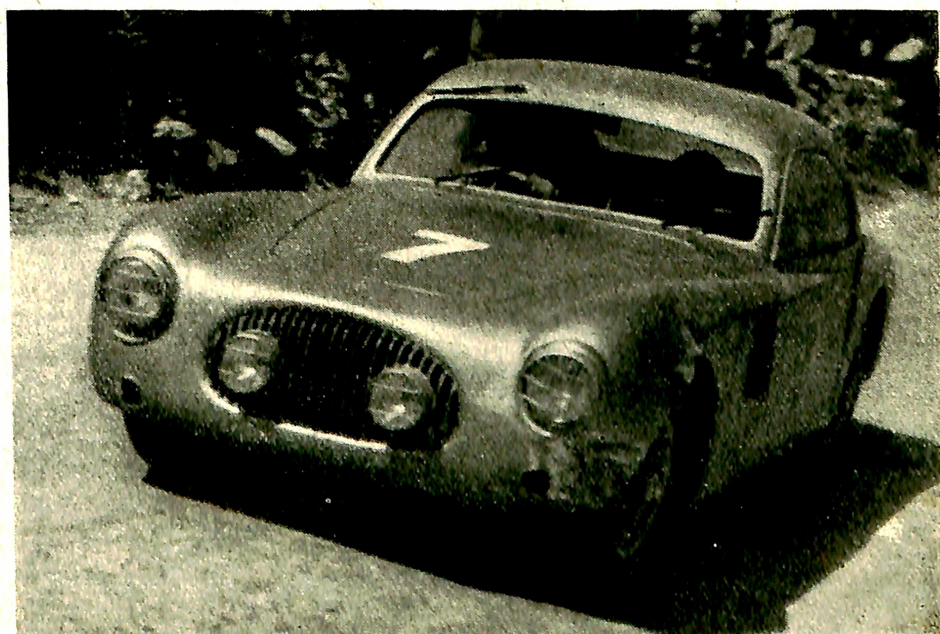
, rilievi e commenti di un
to speciale di "Auto Italiana"

chè è veramente impossibile pensare ad una apertura di stagione più clamorosamente riuscita della grande gara siciliana in cui si è disputata per la 32ª volta la Targa Florio.

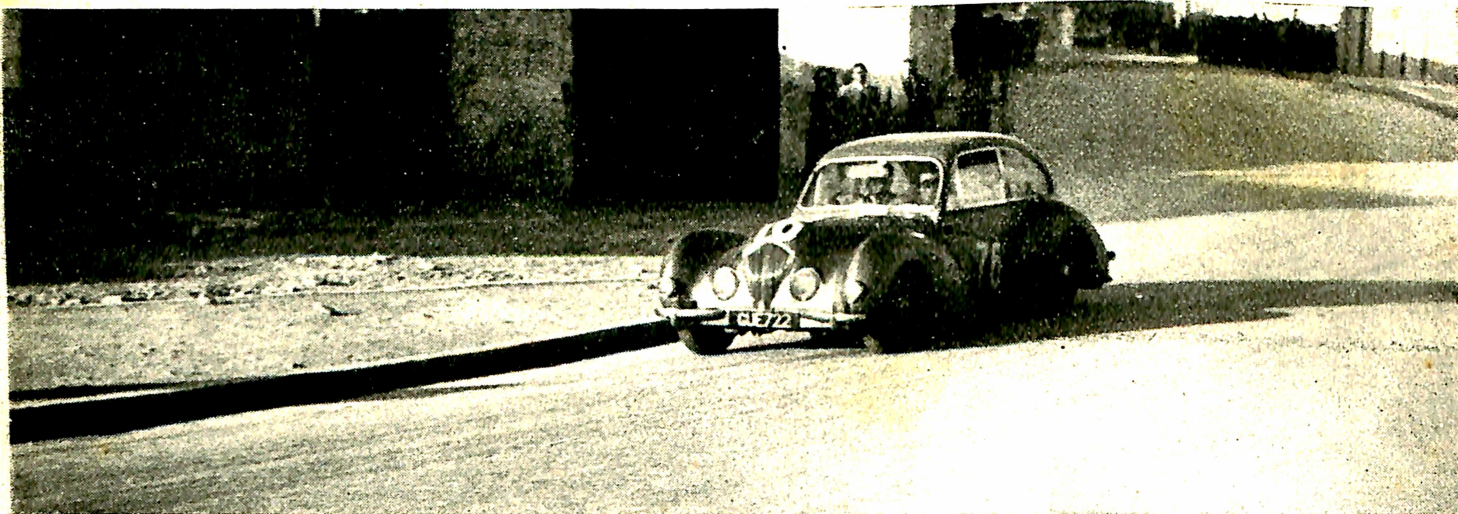
E' certo che sarà ben difficile arrivare ad uno « standard » di organizzazione più alto di quello che ci hanno fatto vedere gli amici di Palermo e il Giro di Sicilia servirà ottimamente come metro comparativo di efficacia organizzativa per l'avvenire.

Come è risorta la grande manifestazione

Solamente sul finire del 1947 alcuni giovani entusiasti, quasi ignoti negli ambienti automobilistici, avevano cominciato a parlare della ripresa in grande stile del Giro di Sicilia, di questa gara unica e difficilissima alla qua-



Con questa elegante berlinetta CISITALIA Piero Taruffi ha saputo conquistare nella XXXII Targa Florio un'altra fulgida vittoria. Era con lui Domenico Rabbia.



L'ora di queste note attraversa in piena velocità uno dei tanti centri abitati toccati dal percorso. Qui come in tutte le altre località regna l'ordine più assoluto. La via è perfettamente sgombrata. La popolazione addossata ai muri segue ammirata il passaggio delle veloci vetture,

le si riannodano tante fra le più gloriose memorie dell'automobilismo italiano ed internazionale.

Si dubitò e si rimase scettici, ma Raimondo Lanza di Trabia, Stefano La Motta, i loro amici: da Giovanni Federico a Gasparin, da Luigi Renier a Rinaldi colla preziosa collaborazione dell'immane Renzo Castagneto, ci hanno fatto vedere tali prodezze organizzative e si calda e generosa ospitalità, che dal dubbio siamo passati alla meraviglia, all'entusiasmo e la pienezza del successo non è che una conferma della ripresa di una tradizione fulgidissima che nulla potrà più arrestare.

Questa certezza abbiamo letto negli occhi arguti e commossi di Vincenzo Florio, dell'artefice massimo delle glorie dell'automobilismo siciliano ed uno dei più validi pionieri di quello italiano, quando nell'apoteosi finale della sua Targa ripetutasi per la 32ª volta, ha visto che

nuovi uomini hanno preso nelle loro mani la fiaccola inestinguibile della più classica manifestazione italiana, assicurandone la continuità che sembrava compromessa.

Corsa è noto il Giro di Sicilia per la disputa della Targa Florio, è stata una grande gara su strada, aperta alle vetture Sport e Turismo (tutte senza compressore). Si poteva ritenere che le difficoltà del percorso, la lontananza di Palermo e le ingenti spese necessarie per partecipare con speranze di successo a questa manifestazione, avrebbero impedito uno schieramento in grande stile.

Invece gli sforzi degli organizzatori palermitani che hanno potuto anche contare sull'interessamento prezioso e sostanziale delle autorità della Regione, con alla testa lo stesso Presidente avv. Alessi, sono stati coronati da un insperato successo. Infatti ben 116 macchine sono state iscritte e nel folto gruppo di

una novantina di partenti, hanno figurato tutti gli assi e gli specialisti di queste prove e le squadre ufficiali delle case più battagliere e più famose, schierate in piena forza.

E non si deve credere che si tratti di una partecipazione affrettata o superficiale. Tutt'altro! Anche nella preparazione sembrò di ritornare ai vecchi tempi e per molti giorni prima della corsa le strade di Sicilia videro macchine e «traletti» in allenamento e dirigenti di case e scuderie predisporre ogni cosa con grande attenzione.

Le caratteristiche del percorso

1080 chilometri di corsa sembravano poca cosa di fronte alle ben maggiori distanze della «Mille Miglia» e nessuno che non conoscesse personalmente le meraviglie e le durezze del tracciato siciliano poteva immaginare un percorso così estenuante per uomini e macchine. Abbiamo fatto un giro di allenamento e ricognizione sul percorso nei giorni immediatamente precedenti la corsa e francamente ne ritornammo impressionati e direi quasi spaventati. Immaginatevi 1080 chilometri di percorso in cui, oltre ai sensibili dislivelli, ci siano chi dice 9000, chi dice 13.000 curve (a noi sembrarono addirittura 100 mi'!) e 67 passaggi a livello! A questo aggiungete molti chilometri di strada decisamente brutta e polverosa, cunette, salti e qualche po' di rettilineo messo lì tanto per ricordare che su questa Isola esistono anche i rettilinei!

E alla vigilia della corsa pensate a migliaia di carretti siciliani, attraentissimi nella loro tradizionale veste folkloristica ma, oimè, quasi sempre fuori mano, cani a centinaia, galline, foltissimi greggi di pecore e capre, grandi mandrie di ossute mucche, dal tipico mantello focato, ragazzini guizzanti e vocianti, umanità a cavallo ed a piedi, pulcetri scalpitanti vicino alle giumente e quasi nessuna segnalazione!... E invece



Il Giro di Sicilia 1948 ebbe l'onore di essere presenziato da S. E. Vittorio Emanuele Orlando, che qui s'intrattiene affabilmente col direttore di corsa Renzo Castagneto.

ecco il miracolo! Durante la corsa un circuito chiuso, erraticamente chiuso come neppure sono i più brevi circuiti che vanno per la maggiore, di notte e di giorno ogni curva segnalata da un incaricato con bandiera visibilissima, ogni cunetta, ogni passaggio a livello segnalato e non un cane, non uno spillo sull'immenso anello di 1080 chilometri!... Una cosa veramente strabiliante ed incredibile che può solo avvenire dove gli organizzatori sono formidabilmente bravi ma dove si può contare anche su di una popolazione intelligente e consapevole oltre che appassionata.

Ed i siciliani che a centinaia di migliaia, a milioni forse, hanno applaudito entusiasticamente i concorrenti al loro Giro, hanno dato una prova di maturità sportiva grandissima ed una lezione di disciplina significativa. Per un giorno i siciliani, divisi in una accanita lotta elettorale che si manifestava chiaramente nelle variopinte scritte e striscioni, si sono affratellati tutti in un solo grande partito, quello dello sport automobilistico trionfante e hanno dato spettacolo: nei maggiori centri come nei più piccoli villaggi, nessuno era sulla strada e tutti si tenevano sui marciapiedi assicurando ai concorrenti la maggio-

re sicurezza e alla corsa la massima regolarità possibile. Arrivi siciliani, non dimenticheremo mai lo spettacolo di contenuto entusiasmo, di civiltà e di collaborazione che avete dato in questa occasione.

Come al solito e più ancora che altrove, si sono vissuti i tradizionali giorni di vigilia e si sono intrecciate le notizie di chi era stato sul circuito e di chi aveva cose da riferire o discutere.

I corridori all'asta

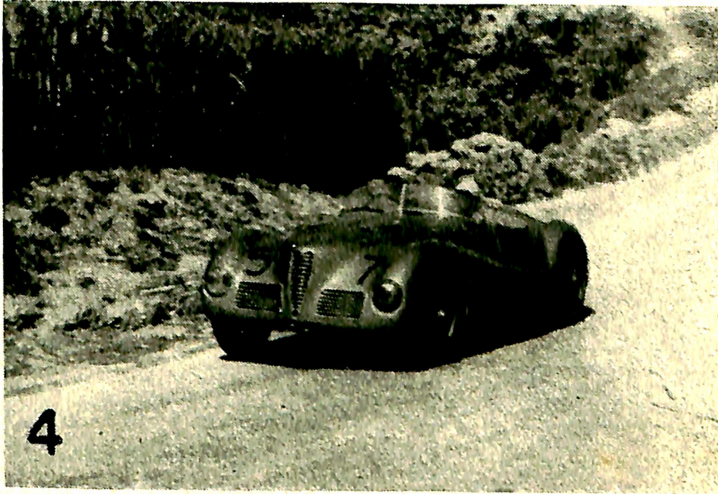
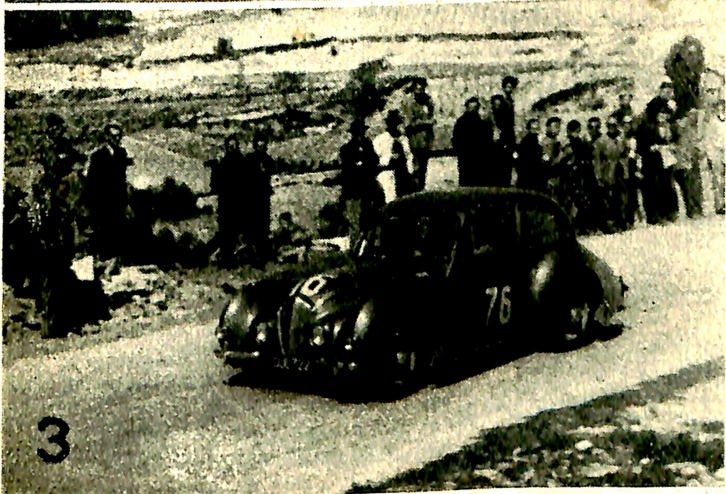
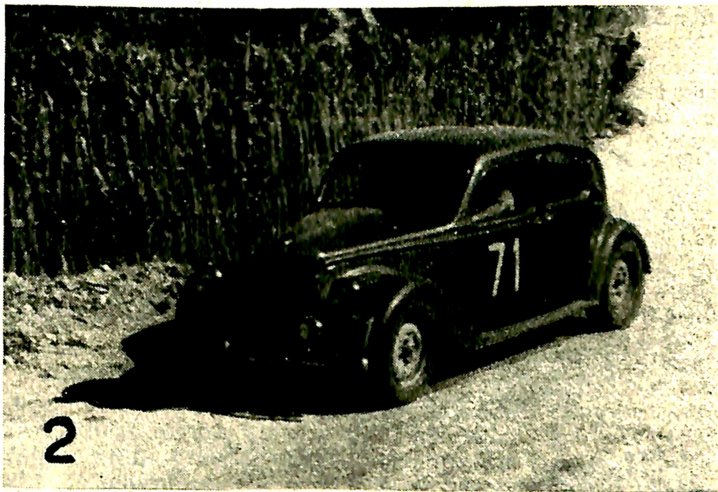
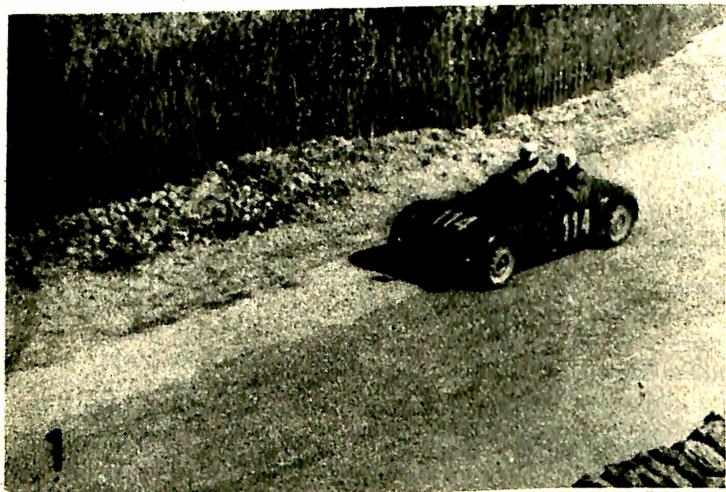
E' stata anche ripresa la tipica tradizione dell'asta dei corridori svoltasi in un ambiente simpaticissimo, pieno di calda ospitalità ed in condizioni di fraternità e colleganza veramente significative. Le maggiori quotazioni sono state per i piloti della inglese *Healey* per la categoria Turismo in cui sono state toccate le 20.000 lire (e lo sfortunato acquirente fu Piero Taruffi) con il vincitore Bracco comprato a 16.000 dal per-spicace Capelli, mentre per la Categoria Sport Villorresi è stato superato da Ascari, Cortese è rimasto a quanto indietro, Taruffi è stato pagato giustamente assai bene mentre il record (51

mila lire) è stato pagato per la coppia Romano-Rosa che nell'ambiente locale sfruttava soprattutto le due vittorie assolute conquistate in passato dal piccolo e tenace bresciano.

La brillante prova delle vetture da turismo

In questa Categoria l'interesse maggiore consisteva nella prova della unica vettura inglese *Healey* che per la prima volta si cimentava in corsa e nel confronto fra questa macchina che scendeva fra noi con una fama di grande velocità e potenza, coi nostri prodotti. Come sempre interessanti le prove delle piccole *Fiat* nelle 750 cc. e soprattutto nel e 1100 cc. dove la lotta è stata accanitissima e dove la vittoria che sembrava sicuro appannaggio della coppia Martignoni-Segrè è stata conquistata dai bravi Minnici-Di Salvo anche per imbarazzo gastrico dei loro avversari!

Fra le 1500 cc. si è avuto il fenomeno Bracco. Molti hanno detto che Bracco è un irruento temerario, che solo per una fortuna inimmaginabile ha potuto tenere la sua miracolosa *Aprilia* sulla strada e conquistare questa sua grande vitto-



Alcuni vincitori di categoria sorpresi a metà gara dall'obiettivo del nostro buon amico Emanuele Ricca: 1. Taraschi-Ciarelli su URANIA-B.M.W., prima della 750 sport; 2. L'indemoniato Bracco con la LANCIA-Aprilia primo, in coppia con Maglioli, della 1500 Turismo; 3. Lurani-Serafini che hanno vinto con la inglese HEALEY la oltre 1500 Turismo; 4. Giampiero Bianchetti il forte pilota della « Scuderia Carroccio » che ha portato la bella ALFA-FOMEO alla vittoria nell'a Sport oltre 2000.



Parte applauditissimo e favorito dal pronostico il Campione assoluto d'Italia Gigi Villorresi il quale non ha avuto fortuna: ha fatto però onore al suo gran nome.

ria senza uscire di strada. Non è vero. Non si vince un Giro di Sicilia, non si superano le 9000 o 13.000 curve del suo percorso ad andatura da primato assoluto se non si è veri campioni dotati di una classe superiore. La brillante affermazione di Bracco che si è dato il lusso di lasciare i suoi diretti avversari ad oltre un'ora e 5 minuti di distacco, è per noi la vera consacrazione di questo discusso ed estroso corridore che crediamo potrà arrivare molto lontano se saprà fortemente controllarsi in corsa e fuori. La prova di Bracco e della sua *Lancia Aprilia* che lo ha servito con fedeltà esemplare nonostante fosse richiesta di prestazioni davvero incredibili, conferma la perfezione ormai raggiunta da questa perla della costruzione automobilistica italiana che tutto il mondo ci invidia. I migliori esponenti della categoria Turismo sono stati travolti dalla foga, dallo slancio di Bracco e ne sono usciti malconci.

Nella classe massima la *Healey* britannica affidata allo scrivente ed al suo

valorosissimo collega Dorino Serafini, dopo un inizio volutamente cauto sulle strade peggiori e meno adatte allo sfoggio delle qualità della interessante vettura inglese, ha accusato un grave guasto alla sospensione posteriore, il distacco dell'unica barra trasversale stabilizzatrice e così la sua sospensione a molle elicoidali è stata resa inefficiente ed i suoi piloti hanno dovuto accontentarsi di arrivare alla fine in condizioni molto menomate senza poter sfruttare la macchina per oltre 600 chilometri. Ad ogni modo il Giro di Sicilia avrà la sua prova di appello nella prossima 1000 Miglia e forse in quella gara i risultati potranno anche modificarsi.

De Maria e Ferullo, i vincitori fra le « Topolino » hanno tenuto per ben 17 ore ad una media ottima mentre Piccinini-Marzotto sono stati attardati fra le *Lancia Aprilia* pur finendo secondi mentre il forte Tullini impegnato nel inseguimento del fenomeno Bracco è finito fuori strada.



Sorride felice l'intrepido ing. Taruffi vincitore su CISITALIA della classe 1100 sport, mentre riceve all'arrivo i complimenti del bravissimo Dorino Serafini.

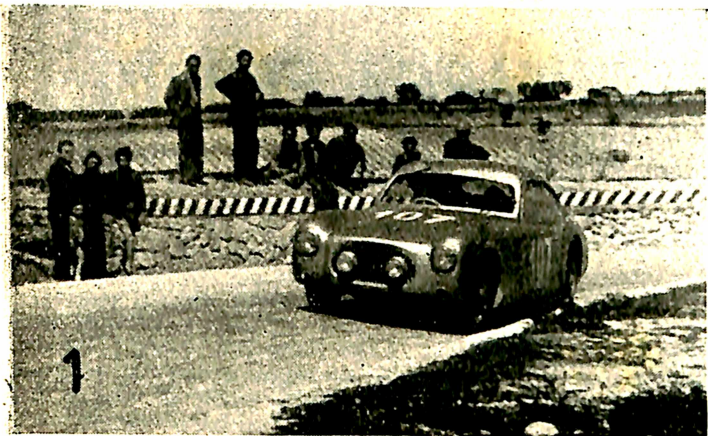
Le veloci protagoniste della categoria sport

Fra le 750 cc. la selezione è stata assai forte e scomparso nei primi chilometri Valenzano che guidava una nuovissima Nardi-Danese con motore B. M. W., la vittoria è andata al meritevole e bravo Taraschi che con Ciarelli ha portato la sua *Urania*, anch'essa munita di motore B.M.W. al traguardo a media significativa.

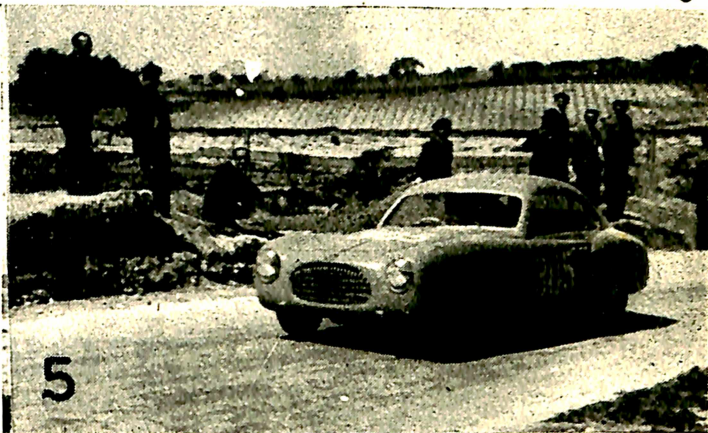
La classe 1100 cc. era quella più affollata di concorrenti e ben 10 *Cisitalia* affrontavano uno stuolo di *Fiat*, tutte, eccetto la svelta berlina due posti sportiva di Ovidio Capelli, non in grado di dare la replica alle forti vetturette di Dusio, tre delle quali formavano anche la squadra ufficiale erogonea e magnificamente preparata. Queste 3 *Cisitalia* dovevano infatti anche conquistare con Taruffi, Macchieraldo e Carena l'ambito premio di squadra dando così la più completa dimostrazione di regolarità ed efficienza. La lotta in questa classe è stata accanitissima e per un certo tempo l'indivoltato Bernabei riuscì anche a mettersi in testa con Taruffi alle costole, ma alla distanza finì col prevalere la grande classe del nostro amico Piero che vinse di misura davanti al bravissimo Macchieraldo rive'atosi con questa brillante classifica uno dei migliori nostri corridori del momento. Ovidio Capelli ha fatto una corsa da grande campione portando la sua miracolosa e normale berlinetta *Fiat*, non certo paragonabile come impostazione né come prestazione alle due vetturette di Taruffi e Macchieraldo, entrambe a due carburatori, ad una classifica di classe ed assoluta che neppure i suoi più intimi amici avrebbero potuto immaginare e con una macchina che aveva perduto l'uso della seconda! Il solidissimo vice presidente della Scuderia Ambrosiana ha ancora una volta dimostrato di essere più che preparato a passare al volante di una *Maserati* 2 litri, come pare sia nei suoi programmi.

La lotta fra le 1100 cc. ha avuto fasi interessanti anche nelle retrovie: scomparso Bernabei travolto dall'inesorabile avanzata di Taruffi, gli altri esponenti delle *Cisitalia* hanno avuto ognuno i loro guai, come Cornacchia fermato da una rottura del cambio, Banti e Raganelli fermati nelle vicinanze dell'arrivo mentre Stefano La Motta, non contento di essere stato una delle co'onne della organizzazione, ha voluto anche correre riuscendo a debuttare in modo assai brillante finendo 4. di classe « fra cotanto senno » e 7. assoluto. Significativo successo di Lietti, che al volante di una *Fiat*-Stanguelini non ha potuto fare di più e Raimondo Lanza, capo dell'Organizzazione e anche appassionato concorrente, è stato fermato per guasti banali. Nella classe 2000 cc. si incontravano ai ferri corti le due più agguerrite compagini che oggi esistano in Europa fra le vetture Sport: l'équipe *Maserati* con gli assi Villorresi ad Ascari a cui si affiancavano degnamente il forte Amendola e

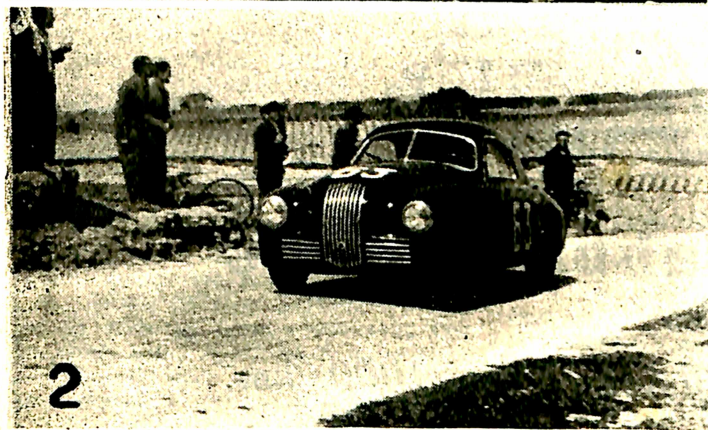
ISTANTANEE SUL PERCORSO



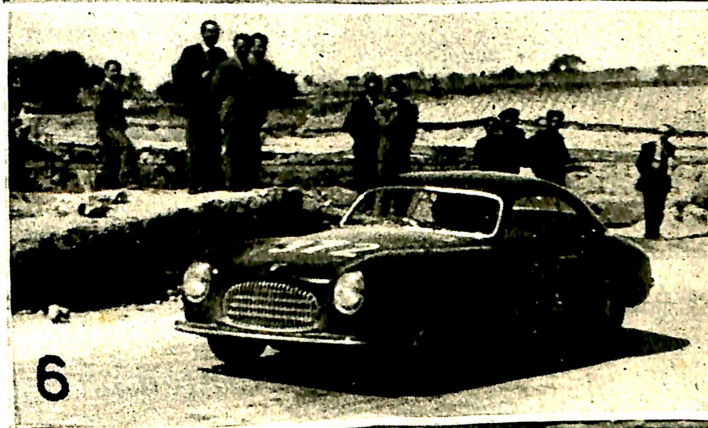
1



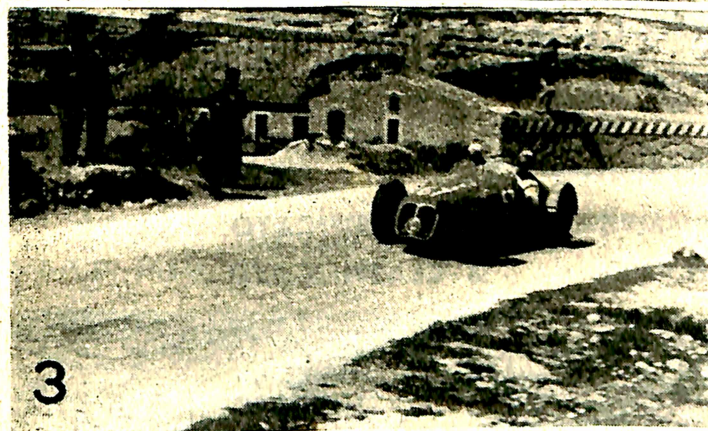
5



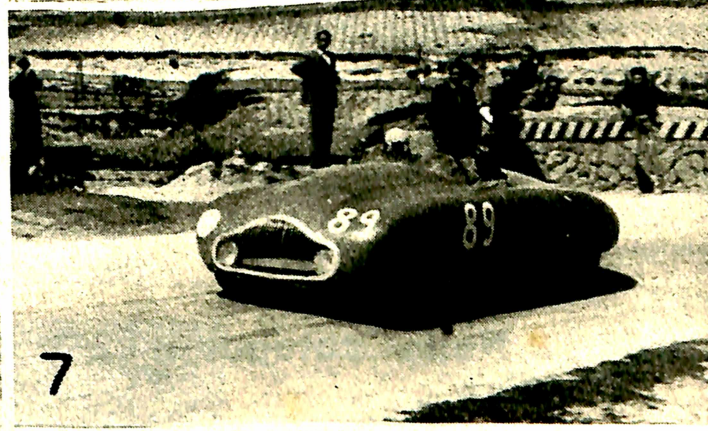
2



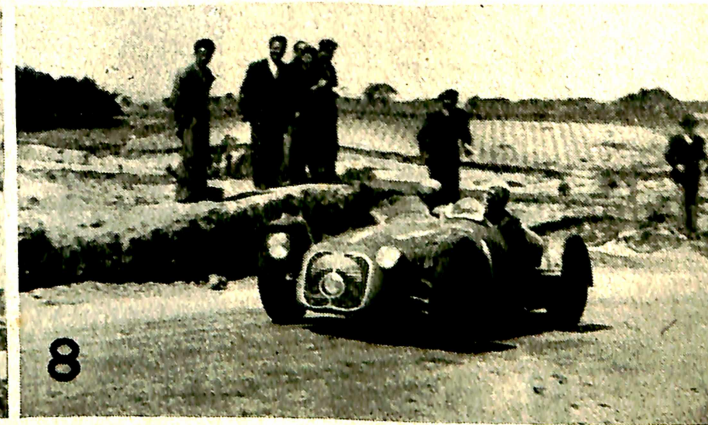
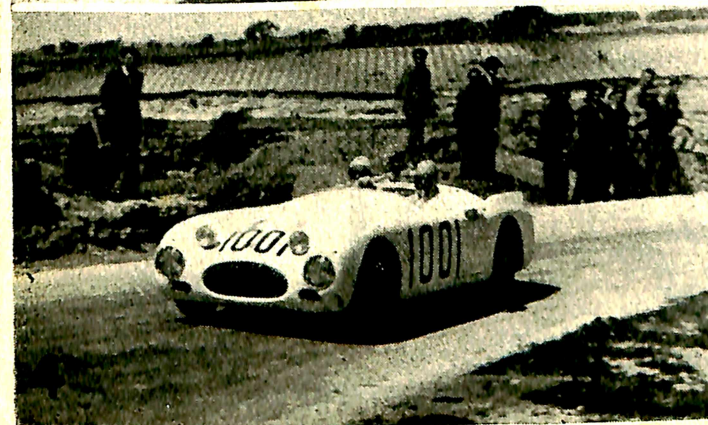
6



3



7



8

...assoluti sulla Vittoria Ragusa fermati dall'obiettivo di Emanuel Ricca: 1. Macchieraldo-Savio (CISITALIA), terzo assoluto; 2. Capelli Ovidio-Gerli (FIAT), quarto assoluto; 3. Amendola-Pinzero (MASERATI), quinto assoluto; 4. La Motta, cronometratore e concorrente, in coppia con Auterio, settimo assoluto (CISITALIA); 5. Carena Muritano (CISITALIA) nono assoluto; 6. Di Pasquali (CISITALIA) decimo assoluto; 7. Lietti-Menechello (FIAT) undicesimo assoluto; 8. Villorelli-Bertocchi (MASERATI) che si ritirerà presso Messina, dopo avere comandata la corsa per molte centinaia di chilometri.

XXXII TARGA FLORIO

8° GIRO AUTOMOBILISTICO DELLA SICILIA

I pneumatici

◀CEAT▶

di normale fabbricazione

*si sono brillantemente affermati sui 1000 km.
della "CLASSICISSIMA DELL'AUTOMOBILE",*

Nella categoria 1100 Turismo con:

MINNECI-DI SALVO - 1 CLASSIFICATO

D'AGATA GUERARDI - 3 CLASSIFICATO

Nella categoria 750 Sport con:

GAROFANO-SIGNORELLI - 2 CLASSIFICATO

◀CEAT▶

il pneumatico che si impone

La coppia Musmeci-d'Agata come rincalzo, e la squadra delle Ferrari 12 cil. che contava sui fortissimi aggruppamenti Troubezkoj-Biondetti, Cortese-Righetti e Besana-Sterzi. Una delle Ferrari aveva dovuto essere ritirata per un incidente di strada occorso a Zehender all'immediata vigilia e che aveva così provocato un rianeggiamento delle coppie.

Tutti gli altri concorrenti scomparivano di fronte al conflitto all'arma bianca scatenatosi fra le due squadre modenesi. Tutti sanno come sono andate le cose: Villoresi per lungo tempo è riuscito a tenere la testa dimostrando che anche le Maserati stanno in strada egregiamente e vanno fortissimo. Poi un grip-paggio dell'asse a cames ed altre piccole noie lo hanno messo fuori corsa. Ascari partito fortissimo e giunto a ridosso del furbo Biondetti è uscito di strada prima di poter dare esatta misura delle possibilità della sua macchina. Il solo Amendola, nuovo alla sua macchina, ha saputo arrivare assai brillantemente in fondo a media assai alta conquistandosi così la laurea di ottimo corridore. Fra le Ferrari, Cortese è scomparso dall'a lotta per una stupida noia d'alimentazione mentre Biondetti-Troubezkoj hanno dominato per oltre tre quarti della corsa estenuante.

La Ferrari ha vinto a Torino nel 1947 ed ha vinto la Targa Florio 1948. Due successi assai significativi e probanti. Le Maserati sono state battute ma non sono domate e meritano ancora delle prove di appello. La prossima 1000 Miglia, soprattutto se con opportuno spostamento di data potrà vedere al traguardo di partenza i due forti aggruppamenti al completo coi loro uomini migliori, ci dirà una parola più definitiva sulla superiorità che oggi i risultati concreti danno giustamente a Ferrari.

Besana-Bruni hanno avuto molte noie ma hanno confermato di avere dei numeri cospicui e li attendiamo anch'essi alla 1000 Miglia.



Clemente Biondetti, trionfatore dell'VIII Giro di Sicilia con la FERRARI 2000, sembra sorpreso lui stesso della ricca ed artistica Coppa che gli è stata consegnata.

Nella classe maggiore i favoriti Romano-Rosa con una 2900 cc. 8 cil. Alfa Romeo a 4 carburatori, sono stati fermati da uno stupido guasto ai freni. Anche le due bellissime Nardi-Danese, vetture montate con te' ai tubolari Monaco e con gruppi motori Alfa Romeo 2500 cc. allestiti da Canavesi, hanno avuto noie banali che non infirmano la bontà della loro impostazione. Attendiamo la prova d'appello alle 1000 Miglia dove una macchina di questo tipo sarà pilotata niente meno che dal campione Mario Tadini. L'On. Beneventano, organizzatore, parlamentare e corridore è stato fermato da un guasto ai freni e il debuttante Bilotti è finito vicino al vincitore Bianchetti senza poter dare l'esatta misura delle possibilità del suo mezzo.

Il bravo Bianchetti con l'Alfa Romeo

2500 S.S. è riuscito a superare molte traversie e a dare una convincente prova di tenace volontà finendo bravamente primo di classe a media ragguardevole, specie considerando la mole della sua vettura che mal si adattava alle strade.

La classifica generale parla chiaro e ci dice che chi ha potuto finire l'8. Giro di Sicilia ha dimostrato di saperci fare e le macchine che figurano nella graduatoria dicono esse stesse la storia di un collaudo durissimo e di sforzi anormali ed imprevedibili superati con onore. La vittoria di Ferrari è chiara e lampante così come l'affermazione di massa della Cisitalia e la brillantissima classifica di Capelli e di Bracco colle loro Fiat e Lancia. Pensate che sospensioni, freni, telai e frizioni hanno subito uno sforzo incredibile e che per supplire a certe manchevolezze i cambi ed i motori hanno dovuto intervenire con prestazioni spesso parossistiche.

Molti corridori che hanno saputo superare i 1800 chilometri delle « 1000 Miglia » in buone condizioni fisiche, dopo i 1080 chilometri della 32ª Targa Florio apparivano estenuati. Così è stato durissimo anche il collaudo delle macchine e il figurare nell'ordine di arrivo dell'8º Giro di Sicilia è già titolo di vanto per ognuno.

Degno di interesse il debutto in prova di così lungo chilometraggio dei pneumatici « CEAT », la giovane Casa piemontese, che hanno permesso ai piloti di affidare in pieno sul loro equipaggiamento. Il vincitore della classe 1100, cat. Turismo Minneci aveva infatti adottato per la sua vettura pneumatici CEAT così come il terzo classificato nello stesso gruppo, D'Agata, e Garofano, secondo delle 750 Sport.

A degna chiusura: la premiazione

Il successo sportivo ed organizzativo del Giro di Sicilia non poteva concludersi meglio che colla distribuzione dei



Allegria durante la premiazione della coppia Lurani-Serafini vincitori con la HEALEY della classe turismo 2000. L'on. Alessi, Presidente della Regione Siciliana (il primo a destra) ha consegnato di persona i premi a tutti i vincitori.

premi e il pranzo finale organizzato in simpaticissima cordialità dai nostri amici. Non crediamo di esagerare dicendo che ben difficilmente tutte le Coppe e tutti i premi d'onore che saranno distribuiti in Italia durante l'intera stagione 1948, potranno complessivamente superare l'imponente e meravigliosa serie di splendidi trofei che i vincitori hanno collezionato a Palermo, ricevendoli dalle mani dell'On. Alessi che ha voluto ancora una volta dimostrare il vivo interessamento del Governo della Regione per questa formidabile manifestazione sportiva.

Concludiamo queste note affrettate con un « Bravo! » sentito e sincero per tutti gli artefici del successo, per gli organizzatori centrali, per gli esponenti degli automobili Clubs di Agrigento, Caltanissetta, Catania, Enna, Messina, Palermo, Ragusa, Siracusa e Trapani che hanno permesso che avvenisse il miracolo organizzativo, per tutti i commissari e per i segnalatori che prodigatisi in modo esemplare hanno permesso che tutto andasse bene e che tutti, vincitori e vinti, fortunati e delusi, concordassero entusiasticamente in una speranza, in una promessa: arrivederci all'anno venturo per il 9° giro di Sicilia e per la 33ª Targa Florio!

Le strade della Sicilia hanno ora ripreso il loro consueto variopinto aspetto mentre nelle officine ferve il lavoro per approntare le macchine per la imminente battaglia della « Mille Miglia »...

GIOVANNI LURANI.

Le classifiche

Categoria Turismo

Classe fino a 750 cc.: 1. De Maria-Ferullo (*Fiat*) in ore 17.51'18", alla media di km. 60,497; 2. Giardina-Cottone (*Fiat*) 18.04'23"2; 3. Giberti-La Mattina (*Fiat*) 18.04'55"2; 4. Lamotta-Barbagallo (*Fiat*) 18.31'41"4; 5. Cernigliano-Baiatore (*Fiat*) 20.03 50"4.

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Minneci-Di Salvo (*Fiat*) ore 14.57'28", alla media di km. 72.200; 2. Segre-Martignoni (*Fiat*) 14.59'23"4; 3. D'Agata-Gherardi (*Fiat*) 16.10 09"; 4. Baietti-Folii (*Fiat*) 17.26'54"1; 5. Toia-Cassarano (*Fiat*) 18.54'.

Classe fino a 1500 cc.: 1. Bracco-Maglio (*Lancia-Aprilia*) ore 13.37'49", alla media di km. 79,234; 2. Piccinini-Marzotto (*Aprilia*) 14.42'00"1; 3. Gurgo Saice-Vaudano (*Aprilia*) 14.55'31"1; 4. Leonetti-Cavalcanti (*Aprilia*) 14.56'15"1; 5. Rossi di Schio-Capuzzo (*Aprilia*) 15.38' e 02"4.

Classe oltre 1500 cc.: 1. Lurani-Serafini (*Healey*) ore 14.00'34"1, alla media di km. 77,088.

Categoria Sport

Classe fino a 750 cc.: 1. Taraschi-Ciarelli (*Urانيا*) ore 15.46'37", alla media di Km. 68.400; 2. Garofano-Signorelli (*Fiat*) 16.33'09"2.

12.44'43"; 4. La Motta-Luterio (*Cisitalia*) 12.44'43"; 5. La Motta-Luterio (*Cisitalia*) ore 12.26'14", alla media di km. 86; 2. Macchieraldo-Savio (*Cisitalia*) 12.30'51"2; 3. Capelli-Geri (*Fiat*)

12.44'43"; 4. La Motta-Luterio (*Cisitalia*) 13.05'30"1; 5. Carena-Muritano (*Cisitalia*) 13.43'07"; 6. De Pasquali-Weber Tracchi (*Cisitalia*) 13.48'; 7. Lietti-Meneghelo (*Fiat*) 13.55'48"; 8. Mucera-Olivieri (*Fiat*) 14.08'01"1; 9. Ballo-Parla (*Fiat*) 14.54'12"1; 10. Chiericato-Volpini (*Cisitalia*) 15.16' e 47"4; 11. Sutura-Gelfo (*Fiat*) 15.44'47"1; 12. Mucera R.-Gelfo M (*Fiat*) 15.43'47".

Classe fino a 2000 cc.: 1. Biondetti-Troubezkoj (principe Igor), (*Ferrari*), in ore 12.12', alla media di km. 88,866; 2. Ammendola-Pinzero (*Maserati*) 12.54'50"3; 3. Besana-Bruni (*Ferrari*) 13.25'01"4.

Classe oltre 2000 cc.: 1. Bianchetti (*Alfa Romeo*) in 13.57'57"4, media chilometri 77,330; 2. Billotti (*N. D.*) 14.09'00"1.

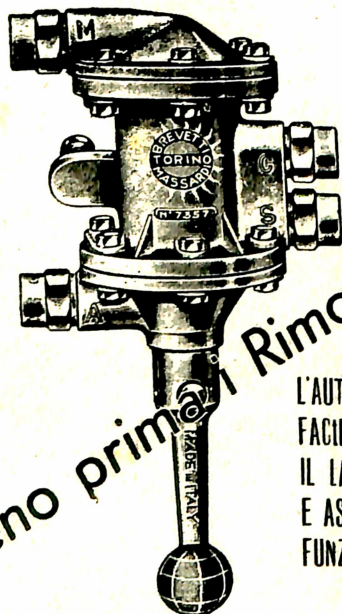
Classifica assoluta

1. Biondetti-Troubezkoj (*Ferrari*) in ore 12.12', media km. 88,866; 2. Taruffi (*Cisitalia*) 12.26'14"2, media km. 86,834; 3. Macchieraldo (*Cisitalia*) 12.30'51"2; 4. Capelli (*Fiat*) 12.44'43"; 5. Ammendola (*Maserati*) 12.54'50"3; 6. Besana (*Ferrari*) 13.25'01"4; 7. La Motta (*Cisitalia*) 13.35' e 20"1; 8. Bracco (*Lancia Aprilia*) 13.37' e 49"; 9. Carena (*Cisitalia*) 13.43'07"; 10. De Pasquali (*Cisitalia*) 13.00'43"; 11. Lietti (*Fiat*) 13.55'48"4; 12. Bianchetti (*Alfa Romeo*) 13.57'57"; 13. Lurani (*Healey*) 14.00'34"1; 14. Mucera (*Fiat*) 14.08' e 01"1; 15. Billotti (*N. D.*) 14.09'00"1; 16. Piccinini (*Aprilia*) 14.42'00"1; 17. Ballo (*Fiat*) 14.54'12"1; 18. Gurgo Saice (*Aprilia*) 14.55'31"1; 19. Leonetti (*Aprilia*) 14.56'15"1; 20. Minneci (*Fiat*) 14. e 57'28".

Valvola combinata e di soccorso per rimorchi

ad azione differenziale ed automatica

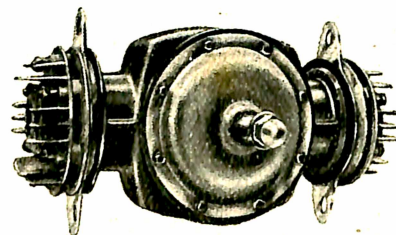
LA FREMATURA ANTICIPATA DEI RIMORCHI ELIMINA GLI SBANDAMENTI E GLI URTI PER INERZIA



Freno primo Rimorchi!
L'AUTOMATICITÀ FACILITA IL LAVORO E ASSICURA IL FUNZIONAMENTO

La sua applicazione non richiede modifiche, ma la sola sostituzione di qualsiasi tipo di valvola

MASSARDI PAOLO - TORINO - Corso Reg. Margherita, 149-153
Telefono n. 45-773



V O L V E N S

Compressori d'aria brevettati in lamiera di acciaio stampato, con nuovo dispositivo in sostituzione delle b.e.e.

- Riduzione di attriti
- Eliminazione delle spinte laterali
- Riduzione del consumo di lubrificante
- Compensazione automatica dei giuochi

SOC. Ing. GIOVANNI MASCARINI
CALDAIE ELETTRICHE - Sezione compressori

Via Cappellari, 3 - MILANO - Telefono 153.205