

2/5; 6. Vincent (Lancia Aurelia); 7. Ballivet (Citroen); 8. Guidetti (Dyna-Panhard); 9. Succo (Fiat 1100); 10. Bertola (Lancia Aprilia); 11. D'Hérin (id.); 12. Schiagno (id.) 13. Moretto (id.).

**Categoria Sport - Classe fino a 750 cmc.:** 1. Leonardi Sesto (Gaur Sport) 27'00"3, media Km. 75,305; 2. Scala Roberto (Nardi Danese 750) 27'48"4. 3. D'Angeli Gino (Parisotto 750) 27'52"2; 4. Lippi Roberto (Acme Special) 28' e 52"1; 5. Peduzzi Anna Maria (Fiat Stanguellini) 29'12"2; 6. Gatta (Nardi

Danese 750); 7. Poggio (Fiat Siata); 8. Caffaro (Patriarca); 9. Morbidelli (Testa d'Oro 750); 10. Parisotto (Parisotto 750 cmc.).

**Classe da 751 a 1100 cmc.:** 1. Bordonni Franco (Osca) in 26'12"3, media Km. 77,602; 2. Venezian Bruno (Osca) 26'53"2; 3. Fher Hans (Fiat) 30'50"1; 4. Ferrero Giovanni (Fiat) 39'33"4.

**Classe oltre 1100 cmc.:** 1. Palmieri Pietro (Ferrari 2715) in 24'36"3, media Km. 82,648 (nuovo primato, p.p. Bracco in 24'55". media 81,631); 2. Ster-

zi (Ferrari 2715) 24'40"2; 3. Capelli (Fiat 8 V) 26'36"4; 4. Pezzoli (Jaguar 3500) 26'36"4; 5. Fleurp (Jaguar 3500) 27'06"1; 6. Bertone (Fiat Siata); 7. Pagani (Lancia Aprilia); 8. Cacciari (Ferrari 2000); 9. Tocchio (Healey); 10. Jonneret (Jaguar 3500).

**Categoria corsa. - Formula libera:** 1. Hans Von Stuk (A. F. M. 1928) in 25'03"1 media Km. 81,186; 2. Macchieraldo (Maserati 1500) 26'46"2; 3. Bianchetti (Ferrari 2000) 28'54"2; 4. Righetti (Cisitalia 1100) in 28'59"2.

## A Paolo Marzotto anche il 4° giro delle Calabrie

Tra le classiche prove di fondo del calendario italiano vi si è oramai inserito d'autorità anche il Giro delle Calabrie che quest'anno, esattamente il 3 Agosto, ha festeggiato il suo quarto anniversario con la disputa di una combattutissima edizione.

Già in passato abbiamo espresso il nostro più vivo compiacimento nei riguardi di questa prova sottolineando particolarmente il fatto che venendo essa a svolgersi in una zona a circolazione automobilistica purtroppo, assai scarsa non viene ad arrecare che ben poco disturbo al normale movimento col blocco delle strade ed inoltre può ancora prestarsi al ritrito tema della propaganda motoristica in una plaga ove, come detto, la densità automobilistica lascia molto a desiderare.

I nostri lettori ben conoscono sotto questo aspetto il punto di vista della nostra Rivista che non vede l'automobilismo solo in funzione dello sport e che quindi non esita a sostenere che, quando lo sport viene praticato sulle pubbliche strade a detrimento della libertà altrui, non può che essere controproducente ai fini della ancor più intensa motorizzazione in un Paese che, se non è tra i più motorizzati del mondo, ha raggiunto però oggi in argomento una posizione che solo qualche anno addietro nemmeno i più convinti assertori del verbo motoristico potevano immaginare.

Questo lusinghiero stato di cose si manifesta però solo in una parte della nostra penisola, nella parte settentrionale ed anche nella centrale, mentre nella meridionale la situazione è quella che tutti ben conosciamo. Ben vengano dunque le prove motoristiche su quelle strade se questa attività può incrementare la diffusione dei nostri veicoli in quelle plaghe ove la passione, per lo meno per lo spettacolo non certo di tutti i giorni come in alta Italia, richiama ai bordi delle strade percorse dai concorrenti le popolazioni al completo.

La IV edizione del Giro delle Calabrie ha registrato un primo successo con l'aumento del numero dei con-

correnti saliti dagli 88 dello scorso anno agli attuali 93, poi si è notato un certo incremento anche nei concorrenti delle massime categorie presentatisi agguerritissimi e decisi a sfatare la leggenda che sulle durissime strade di questo percorso le vetture di media cilindrata dovessero predominare sulle maggiori sorelle.

Questa leggenda si basava sul fatto che nelle tre precedenti prove si erano registrate due vittorie assolute da parte delle vetture di 1100 e precisamente le O.S.C.A. di Serafini (1949 alla media di Km./h. 81,569) e di Cabianca (1951 alla media di Km. orari 86,388) contro una sola vittoria assoluta di una vettura di oltre 2000 cc. e precisamente la Ferrari di 2340 che Dorino Serafini pilotò nel 1950 alla media di Km./h. 85,530. Quest'anno dunque si era decisi, da parte dei piloti dei bolidi, a ristabilire per lo meno il pareggio e della bisogna se ne incaricarono soprattutto i fratelli Marzotto scesi a Catanzaro per la prima volta ma al completo, ossia Giannino, Vittorio e Paolo con tre Ferrari di diverso tipo ma tutte preparatissime. A dar man forte ai valdagnesi scesero pure in campo altri ferraristi tra cui il siciliano Bordonaro, Sighinolfi ed i milanesi Cornacchia e Moroni, tra le Gran Turismo.

V'è da dire subito che il confronto però è in un certo senso venuto a mancare il quanto il più titolato dei nostri millescentisti, vale a dire il veronese Cabianca che vinse lo scorso anno, si è presentato al traguardo di partenza al volante della sua bella O.S.C.A. munita però di motore di 1350. Le posizioni in un certo senso non sono venute a cambiare per questo e la battaglia acerrima è stata combattuta proprio sino all'ultimo sangue da parte dei Marzotto contro Cabianca e se alla fine la meglio l'hanno avuto i primi non va dimenticato che in questo attacco a fondo contro l'avversario «numero uno» i vicentini ci hanno rimesse non poche penne in quanto prima Giannino e poi Vittorio sono stati costretti ad abbandonare ed in campo è rimasto il solo Paolo che pe-

raltro aveva gradatamente accumulato un notevole vantaggio sul veronese talché già al primo passaggio dal traguardo di Catanzaro poteva essere tranquillamente indicato come il vincitore di questo 4. Giro delle Calabrie, anche perché il secondo anello del tracciato offriva, per le sue caratteristiche, maggiori possibilità velocistiche alle vetture grosse. Inoltre contro l'irriducibile Cabianca, che ad un certo momento era riuscito ad insinuarsi nella pattuglia valdagnese, e che mai si era concesso un attimo di sosta, si accani anche la sfortuna che sul finale lo fece rimanere a secco di carburante costringendolo ad una notevole perdita di tempo il che lo privò anche del secondo posto assoluto a cui aveva dimostrato d'aver pieno diritto, e registrando anche in definitiva, con la 1350 una media inferiore a quella segnata lo scorso anno con la 1100. Il record del 1951 di Cabianca è stato comunque battuto solo da Paolo Marzotto che lo ha migliorato di oltre quattro chilometri.

Queste le fasi salienti della prova calabrese per quanto riguarda la vittoria assoluta, ma non bisogna trascurare anche le prove dei singoli in tutte le altre numerose categorie e classi in quanto a questa prova erano ammesse le vetture Turismo, Gran Turismo e Sport. Se di quest'ultimo gruppo il vincitore assoluto è stato il già citato Paolo Marzotto, degli altri due gruppi l'assoluto è andato al sorprendente Sergio Mantovani con l'Aurelia per la Gran Turismo ed a Giorgio Beccucci con l'Alfa Romeo 1900 per la Turismo.

Vediamo però brevemente le varie categorie. Nella Turismo 750 Siciliani dominò gran parte della gara quando a seguito di un incidente di strada avariava una ruota ed il suo posto veniva occupato da Enzo Giacomelli che vinceva segnando il nuovo record alla media di Km. 67,347 contro i 66,516 di La Rosa dello scorso anno. Alle spalle del vincitore si piazzava il milanese Fiaccadori confermatosi ancora una volta pilota di grande resistenza. Terzo finiva il cosentino Domenico Scola che aveva una gara tribolattissima. Infatti

per evitare di investire una donna sbandava e finiva fuori strada fortunatamente senza danni ma contorcendo i parafranghi il che lo costringeva ad una sosta di oltre mezz'ora per riassestare in qualche modo la vettura. Era poi vittima di tre bucatore, di noie al motore e da ultimo lamentava la rottura della cinghia della dinamo. Con gran forza di volontà non cedeva e portava a termine la gara con distacco minimo dal secondo.

Nella 1100 si ripetevano quasi le stesse situazioni. Ricciardi comandava il gruppo per buona parte della gara ma alla fine il romano De Santis lo superava vincendo e segnando un nuovo record. Al terzo posto finiva De Lucia.

La gara del gruppo sino a 1500 è stata funestata da un mortale incidente di cui è rimasto vittima il giovane milanese Tullio Sacchi che capotava con la Fiat 1400 nei pressi di Donnici (Cosenza). Mentre il pilota decedeva quasi sul colpo il suo compagno di gara Marcello Giambi, riportava solo lievi ferite. Mentre esprimiamo tutto il nostro più profondo cordoglio per questa giovane esistenza immolata per la passione sportiva non possiamo tacere una volta ancora il nostro disappunto nel veder sempre impegnate per un servizio sportivo, per cui non sono state create, le normali vetture da turismo. E queste sono poi le conseguenze inevitabili.

La vittoria in questo gruppo andava a Diego Porti che peraltro non batteva il record precedente.

Nelle oltre 1500 larga vittoria di Giorgio Becucci con l'Alfa Romeo 1900 che ha notevolmente distanziato l'ottimo Donato Cetera che ha coraggiosamente continuato a gareggiare anche se per quasi metà gara è venuto a trovarsi senza freni per il tranciamento d'una condotta.

Nella Gran Turismo lotta tra le Zagatine nella 750 con supremazia del calmissimo Zafferri dinnanzi a Scaletta ed a Monteverdi. Il vecchio record di Zagato Km. 72,661 è stato portato a Km. 75,329. Con la Porsche l'udinese Mario della Favera ha fatta davvero piazza pulita sia per il distacco sul secondo, Ignazio Consiglio, sia per il precedente record del Musitelli portato da Km. 77 a Km. 81,586.

Clamorosa davvero l'affermazione di Sergio Mantovani nella Gran Turismo 2000 che oltre alla vittoria assoluta del gruppo conquistava anche il secondo assoluto nella classifica generale, e polverizzava anche il precedente record (Km. 81.337) che pure era stato stabilito da un pilota della forza di Anselmi e con una Aurelia dello stesso tipo. Alle spalle di Mantovani, ma distanziati, il napoletano Bellucci ed il milanese Moroni.

Un'ora di distacco tra i primi due classificati nelle G.T.I. oltre 2000 che ha visto predominare Franco Cornacchia con la Ferrari sul catanzarese Fiertler al volante di una onusta Alfa Romeo 2500.

Nella Sport 750 la Giaur ha ripetuta la vittoria dello scorso anno, questa volta con Franco Donato che non è però riuscito a battere il record di Sesto Leonardi, e del pari nella 1100 Giuseppe Rossi con la Stanguellini non è riuscito nell'impresa di battere il record che era quello dell'assoluto di Cabianca, ma peraltro ha notevolmente distanziato il più diretto avversario Giovanni Casales. Nella fino a 2000 Giulio Cabianca ha vinto con grandissimo margine su Placido con la Maserati e nella oltre 2000 la già ricordata vittoria di Paolo Marzotto su Bordonaro e Gazzabini, tutti su Ferrari.

Una volta ancora ogni elogio va tributato agli organizzatori catanzaresi per il loro operato ed al popolo calabro per l'entusiasmo e la disciplina con cui hanno incorniciata la riuscitissima manifestazione.

#### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Marzotto Paolo (Ferrari 2715 - Michelin) che compie i 723 Km. del percorso in ore 7.58'10"4, alla media oraria di chilometri 90,718 (nuovo primato; p. p. media Km. 86,398); 2. Mantovani Sergio (Aurelia Gran Turismo) 8.27' e 04", media chilometri 85,450; 3. Cabianca (Osca 1350) 8.28'57"; 4. Rossi Giuseppe (Stanguellini 1100) 8.34'33"6; 5. Bellucci Luigi (Aurelia G. T.) 8.51' e 56"; 6. Cornacchia (Ferrari 2560) in 8.52'59"4; 7. Bordonaro (Ferrari 2560) 8.57'45"4.

#### CATEGORIA TURISMO

Fino a 750 cmc.: 1. Giacomelli-X (Fiat) 10.44'15", media Km. 67,347; 2. Fiaccadori-Franzoni (Fiat) 10.47'40"4; 3. Scola-Spizzi (Fiat) 10.49'34"7.

Fino a 1100 cmc.: 1. De Sanctis-Forntini (Fiat 1100) in 10.03'15", media Km. 71,658; 2. Ricciardi-Sbordone (Fiat 1100) 10.07'54"; 3. De Lucia-Marcangelo (Fiat 1100) 10.16'47".

Fino a 1500 cmc.: 1. Porti-Ilgrande (Fiat 1400) 10.07'4/10; 2. Monaco-Franzosini (Fiat 1400) in 10'22'20"; 3. Pirrone (Fiat 1400) 10.40'40".

Oltre i 1500 cmc.: 1. Beccucci (Alfa Romeo 1900) 9.33'03"8; 2. Cetera (Alfa Romeo 1900) 9.56'54"6.

#### CATEGORIA GRAN TURISMO

Fino a 750 cmc.: 1. Zafferri - Crivelli (Zagato 750) in 9.32'52", media Km. 75,329; 2. Scaletta-Dolfi (Zagato 750) 9.47'41"6; 3. Monteverdi-Paleari (Zagato 750) 10.55'53"6.

Fino a 1500 cmc.: 1. Dalla Favera-Belrosso (Porsche) 9.19'34"8, media Km. 81,586; 2. Consiglio-Finocchiaro (Siata 1400) 9.34'18"4; 3. Ruffolo-Carpentieri (Siata 1400) 9.50'52"8; 4. Granito di Belmonte (Cisitalia).

Fino a 2000.: 1. Mantovani-Mantovani (Aurelia) in ore 8.27'04", media Km. 85,450; 2. Bellucci-Colucci (Aurelia) in 8.51'56"; 3. Moroni-Carta (Ferrari 2000) 9.10'12"4.

Oltre i 2000 cmc.: 1. Cornacchia-Scotuzzi (Ferrari 2560) 8.52'58". 2. Fiertler-Pugliatti (Alfa Romeo 2500) 9.52'20"4.

#### CATEGORIA SPORT

Fino a 750 cmc.: 1. Donato-Maiorana (Giaur) 9.59'54"2, media Km. 74,794; 2. Nicoletti-Elia (Fiat) 10.49"8.

Fino a 1100 cmc.: 1. Rossi-Fizialetti (Stanguellini 1100) 8.34'23"6, media Km. 84,330; 2. Casales-Tramontata (Cisitalia) 9.49'11"6; 3. Mugerà-Rizzo (Fiat Mugerà) 9.56'28"8; 4. Sapienza G. (Fiat Giannini).

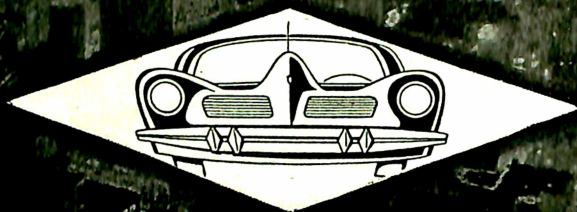
Fino a 2000 cmc.: 1. Cabianca-Rossi (Osca 1350) 8.28'57", media Km. 85,231; 2. Placido-Trippia (Maserati) 9.12'34"2.

Oltre i 2000 cmc.: 1. Marzotto Paolo-Marini (Ferrari 2175) in 7.58'10"6, media Km. 90,718; 2. Bordonaro-Squillace (Ferrari 2526) 8.57'45"4; 3. Gazzabini-Ferraguti (Ferrari 2560) 9.25'15".

# DITTA RAINOLDI & C. - MILANO

VIALE VITT. VENETO 24 - TEL. 65.603

ELETTROAUTO  
RETTIFICA CILINDRI



FORNITURE GENERALI PER AUTOMOBILI