

# LA 46<sup>A</sup> TARGA FLORIO

**GIRO PRIMATO DI MAIRESSE ■ RISCATTO DI BANDINI-BAGHETTI  
■ L'IMPRESA DI GIORGIO SCARLATTI ■ VACCARELLA SENZA FRENI**



E' il secondo passaggio di Mairesse. Il sole batte ancora sulle tribune e la temperatura non è ancora elevata: ci sono le condizioni ideali per il miglior rendimento. Dopo pochi minuti apprendiamo che la Ferrari numero 152 ha abbassato il primato sul giro di 2/5 di secondo. Al passaggio seguente farà ancor meglio: primato in 40'00"3/5.

DAL NOSTRO INVIATO FRANCO LINI

**Un momento quasi storico.**  
Dopo aver percorso un centinaio di metri da solo con la corona al collo Gendebien ha posato un istante davanti ai fotografi facendo un po' di spazio perché potessero entrare nel cerchio anche le teste dei due artefici della vittoria Ferrari alla Targa Florio, Rodriguez (a sinistra) e Mairesse (a destra). Poi è ripartito da solo, in passerella. La signora a sinistra è la giovanissima moglie del giovanissimo Ricardo Rodriguez.



**FLORIOPOLI** — Nonostante il parere contrario di uno dei primi attori, la Ferrari 2400 cc. 6 cilindri, non ha « vinto la Targa Florio da sola ». La macchina — uguale a quella che ha trionfato l'anno scorso con Von Trips — è stata formidabile, rispondendo in modo esemplare alle sollecitazioni di chi l'ha voluta spingere a fondo; ma è chiaro che c'è voluta la classe e la volontà di Mairesse e Ricardo Rodriguez per ottenere i risultati che nei primi tre giri hanno permesso di stabilire un nuovo primato, di accumulare un buon margine di vantaggio, e nei successivi quattro hanno consentito a Rodriguez di mantenere le distanze e di girare velocemente superiori non soltanto a quelli dei suoi due occasionali compagni di corsa, ma addirittura a quelli di Baghetti e Bandini che avevano la Ferrari due litri. La successione dei tempi impiegati dai tre uomini è significativa. Mairesse: 40'43"2, 40'02"4, 40'00"3 (primato); Rodriguez 42'06"1 compreso il tempo perduto per il cambio (50"1, 41'11"1, 40'55"1, 42'50"1; Gendebien 46'39"1 compreso il cambio (circa 2'40"1), 43'36"1, 44'39"2. La 46ª Targa Florio l'hanno vinta Mairesse e Rodriguez. Gendebien ha avuto la fortuna di essere l'ultimo al volante e di prendersi tutte le ovazioni del meravi-

gioso pubblico siciliano, che certo non poteva stare a far calcoli per riversare il suo entusiasmo sui veri attori della gara. Gendebien, tuttavia, avrebbe dovuto avere il buon gusto di non pavoneggiarsi da solo con la corona d'alloro al collo e di non essere solo a rispondere a giornalisti e radiocronisti; un atto di modestia sarebbe stato più adatto alle circostanze, e molto più apprezzato da tutti.

Con questo ho implicitamente detto che cosa penso di Mairesse e Rodriguez, che hanno compiuto una gara magnifica, anche e soprattutto tenendo conto del fatto che ad un certo punto avevano tanto margine attivo da non temere più alcuna sorpresa. Mairesse, già al primo giro, aveva avuto la sensazione della superiorità quando al posto di cronometraggio che era a metà percorso e che funzionava perfettamente gli segnalavano che era già in vantaggio di oltre un minuto e mezzo sul secondo; così non aveva nessuna necessità di forzare, il che non gli ha impedito di marciare sotto i 41"; poi ha migliorato per due volte il primato sul giro che era di Von Trips e quindi ha ceduto la macchina a Ricardo Rodriguez, il quale, tranquillamente, ha camminato altrettanto bene, sorbendosi quattro giri consecutivi. Poi Gendebien ha terminato ed ha conquistato la terza vittoria alla Targa Florio, il che lo

pone in posizione particolare dato che nessuno aveva mai ottenuto questo risultato. Aggiungerò che il merito del primato spetta sì, a Mairesse, ma che il risultato è stato ottenuto grazie all'incremento di potenza della macchina (anche più stabile) ed alle migliorie del percorso, in qualche punto « raddrizzato ». L'impresa realizzata l'anno scorso da Von Trips (e che ha portato alla clamorosa vittoria all'ultimo momento, della quale beneficiò Gendebien) rimane quindi unica come valore intrinseco.

Non ha corso la Ferrari 8 cilindri che era stata portata a 2600 cc. mediante alesaggio del motore da 2400 cc.; Hill aveva avuto un incidente durante le prove e la macchina era diventata inservibile. Così il direttore sportivo Dragoni aveva deciso innanzi tutto che Hill non corresse (ed ha fatto bene), poi di lasciare a Baghetti e Bandini la « loro » 6 cilindri 2000 cc. Comunque ritengo che la macchina di Hill e Gendebien, se fosse rimasta valida, non avrebbe potuto forse contrastare la 6 cilindri, perché la potenza massima dell'8 cilindri è nettamente inferiore a quella del 6 cilindri.

I fatti salienti di questa edizione della Targa, dopo l'esordio delle Porsche 8 cilindri di cui parlo a parte, sono rappresentati dalla ottima prova di Baghetti e Bandini (il secondo forse più efficace e regolare) e dalla impresa di Giorgio Scarlatti, che ha conquistato per la Ferrari i punti validi per il campionato marche e che ha guidato la nuova berlina GTO per nove dei dieci giri, sette dei quali consecutivamente!

Bandini e Baghetti hanno marciato bene, ed i tempi migliori di entrambi sono attorno ai 40'30" (Bandini al 6° giro e Baghetti al 9° giro), cioè vicini a quelli della 2400. Il distacco in classifica è dovuto ad un testa-coda di Baghetti al 3° giro, che ha fatto perdere circa 10' sul percorso e circa 8' ai box. Poi il ritiro di Scarlatti con la Osca 2000 e quello di Gurney-Bonnier con la Porsche sport hanno facilitato il compito dei due milanesi, anche perché Vaccarella-Bonnier con la Porsche coupé non potevano far meglio di quel che hanno fatto, dovendo lavorare esclusivamente di motore e cambio, visto che i freni erano diventati impotenti. Comunque i B.B. si sono fatti valere, e per gli italiani questa è una buona notizia, che riscatta le prestazioni di inizio di stagione che ci avevano lasciati un poco perplessi.

Ho accennato a Scarlatti ed alla sua impresa. E' stata veramente notevole, perché il pilota romano ha marciato con molta regolarità ed ha avuto un solo momento di debolezza quando ha sbandato, perdendo tempo per aver urtato un muretto. Il quarto posto in classifica assoluta e la vittoria nelle Gran Turismo sono una impresa da ricordare, soprattutto per lo sforzo fisico che è costata al pilota, che ha avuto il cambio alla fine del settimo giro per riprendere il volante al nono; l'avvocato Ferraro, proprietario della nuova berlina, era felice di aver potuto offrire a Scarlatti il mezzo per una affermazione che si meritava.

Tra le macchine nuove c'era la Lancia Flaminia tubolare Zagato; ha corso abbastanza bene, anche se mi pare sia troppo voluminosa, specialmente per un circuito come questo; è stata fermata da una avaria alla trasmissione. Forse su un circuito più veloce potrà dare i risultati sperati; comunque la carrozzeria dovrebbe essere un po' affinata. La Abarth-Simca « 1300 » Conrero aveva abbastanza potenza, ma non è macchina fatta per percorsi stradali. La velocità ottenuta con la leggerezza è valida a Monza o Le Mans, ma su strada servono anche telai robusti; la « 1300 » torinese, come le Lotus e come anche le Maserati, fa parte della categoria delle « pistaiole » che non possono essere considerate vere automobili. Se è vero che nel 1963 il campionato G. T. includerà parecchie vere gare stradali, molte soluzioni attuali dovranno essere rivedute. A questo proposito il notevole numero di Alfa Romeo Giulietta all'arrivo (e molte delle non arrivate sono state eliminate da uscite di strada) ed i tempi realizzati dalle macchine milanesi sono significativi.

Tra i piloti che non hanno potuto ottenere una classifica pari al loro valore citerò Scarlatti, eliminato da un guasto al motore mentre si batteva ad armi pari con la Porsche; Bulgari-Grana che contrastavano la marcia di Coco-Arena (la macchina è uscita di strada all'ultimo giro) e Allegrini-De Luca anch'essi eliminati da uscita di strada. Abate e Davis non potevano far meglio con la Maserati 3 litri, anche senza l'inconveniente allo sterzo. Piero Frescobaldi, infine, ha avuto l'handicap dei freni poco efficienti, che non gli ha permesso di portare la Flaminia in posizione migliore. Il siciliano Pucci, con la Porsche Carrera, ha finito col cambio rotto, perdendo il quinto posto che aveva ben conquistato. Primi dei francesi De Lageneste-Rolland.

## LA SCHEDA DELLA GARA

**NOME DELLA GARA:** 46ª Targa Florio

**LOCALITÀ E DATA:** Circuito delle Madonie - 6 maggio

**LUNGHEZZA DEL PERCORSO:** 10 giri, km. 720

**VELOCITÀ - PROVA VALIDA PER:** Campionato internazionale marche G.T.; Coppe C.S.I. sport; Challenge mondiale di velocità e durata; Campionato italiano velocità conduttori Sport e G.T.; Campionato di Francia conduttori G.T.

**CATEGORIE E CLASSI:** Sport, Gran Turismo e Prototipi

**NUMERO DEI PARTENTI:** 46

**PRIMATO DELLA GARA:** sul giro: Von Trips (Ferrari) 40'03"2, media km. 107,847; sul percorso totale ore 6.57'39"2, media km. 103,433 (Von Trips - 1961)

**CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA:**

1. Rodriguez-Mairesse-Gendebien (Ferrari 2400) 7.02'56"3, media km. 102,142; 2. Baghetti-Bandini (Ferrari 2000) 7.14'24"1; 3. Vaccarella-Bonnier (Porsche 2000) 7.17'20"1; 4. Ferraro-Scarlatti (Ferrari 250 G.T.) 7.22'08"1; 5. De Lageneste-Rolland (Ferrari 250 G.T.) 7.44'33"1; 6. Hermann-Linge (Porsche Carrera) 7.45'26"1; 7. Coco-Arena (Giulietta S.Z.) 7.50'36"2; 8. Frescobaldi-Federico (Lancia Flaminia) 7.51'38"1; 9. Thiele-Guichet (Giulietta S.Z.) 7.56'39"4; 10. Pucci-Barth (Porsche Carrera) 8.00'05"3; 11. Virgilio-Sciacchitano (Giulietta S.Z.) 8.07'05"3; 12. Susinno-Pernice (Giulietta S.Z.) 8.21'52"2; 13. Vella-Termini (Porsche Carrera) 8.22'50"4; 14. Capra-Dalla Torre (Giulietta S.Z.) 8.25'27"1; 15. Sala-« Kim » (Giulietta S.Z.) 8.26'44"1; 16. Ciarpaglini-Prandoni (Porsche Carrera) 8.39'13"3; 17. Bonaccorsi-Sabbia (Giulietta S.Z.) 8.41'10"2; 18. Tagliavia-Garufi (Giulietta S.Z.) 8.53'21"1; 19. Giugno-Torrisi (Alfa Romeo 1900) 8.57'56"3; 20. Ramirez G.-Ramirez L. (Lancia Aurelia 1980) 9.34'12"1.

Fuori tempo massimo: Crespi-Federici (Ferrari) 8.33'20"1; De Bonis-Fusina (Ferrari) 8.55'56"2; Cahier-Metternich (Austin Cooper) 8.56'28"1.

**CLASSIFICA GENERALE GRAN TURISMO:**

1. Ferraro-Scarlatti (Ferrari 250 G.T.) 7.22'08"1; 2. De Lageneste-Rolland (Ferrari 250 G.T.) 7.44'33"1; 3. Hermann-Linge (Porsche) 7.45'26"1; 4. Coco-Arena (Giulietta S.Z.) 7.50'36"2; 5. Frescobaldi-Federico (Lancia Flaminia) 7.51'38"1; 6. Thiele-Guichet (Giulietta) 7.56'39"4; 7. Pucci-Barth (Porsche) 8.00'05"3; 8. Virgilio-Sciacchitano (Giulietta) 8.07'05"3; 9. Susinno-Pernice (Giulietta) 8.21'52"2; 10. Vella-Termini (Porsche) 8.22'50"4; 11. Capra-Dalla Torre (Giulietta) 8.25'27"1; 12. Sala-« Kim » (Giulietta) 8.26'44"1; 13. Ciarpaglini-Prandoni (Porsche) 8.39'13"3; 14. Bonaccorsi-Sabbia (Giulietta) 8.41'10"2; 15. Tagliavia-Garufi (Giulietta) 8.53'21"1; 16. Giugno-Torrisi (Alfa Romeo 1900) 8.57'56"3; 17. Ramirez G.-Ramirez L. (Lancia Aurelia) 9.34'12"1.

Fuori tempo massimo: Crespi-Federici (Ferrari) 8.33'20"1; De Bonis-Fusina (Ferrari G.T.) 8.55'56"2.

**CLASSIFICHE DI CLASSE**

**GRAN TURISMO**

**CLASSE 1300 cc.:** 1. Coco-Arena (Alfa Romeo Giulietta S.Z.) 7.50'36"2; 2. Thiele-Guichet 7.56'39"4; 3. Virgilio-Sciacchitano 8.07'05"3; 4. Susinno-Pernice 8.21'52"2; 5. Capra-Dalla Torre 8.25'27"1; 6. Sala-« Kim » 8.26'44"1; 7. Bonaccorsi-Sabbia 8.41'10"2; 8. Tagliavia-Garufi 8.53'21"1; tutti su Alfa Romeo Giulietta S.Z.

**CLASSE 1600 cc.:** 1. Hermann-Linge 7.45'26"1; 2. Pucci-Barth 8.00'05"3; 3. Vella-Termini 8.22'50"4; 4. Ciarpaglini-Prandoni 8.39'13"3; tutti su Porsche Carrera.

**CLASSE 2000 cc.:** 1. Giugno-Torrisi (Alfa Romeo 1900) 8.57'56"3; 2. Ramirez G.-Ramirez L. (Lancia Aurelia 1980) 9.34'12"1.

**CLASSE 2500 cc.:** 1. Frescobaldi-Federico (Lancia Flaminia Zagato) 7.51'38"1.

**CLASSE 3000 cc.:** 1. Ferraro-Scarlatti 7.22'08"1; 2. De Lageneste-Rolland 7.44'33"1; 3. De Bonis-Fusina (fuori tempo massimo); tutti su Ferrari 250 G.T.

**PROTOTIPI SPERIMENTALI**

**CLASSE 2000 cc.:** 1. Vaccarella-Bonnier (Porsche 2000) 7.17'20"1; 2. Cahier-Metternich (Austin Cooper/1100) fuori tempo massimo.

**SPORT**

**CLASSE 2000 cc.:** 1. Baghetti-Bandini (Ferrari) 7.14'24"1.

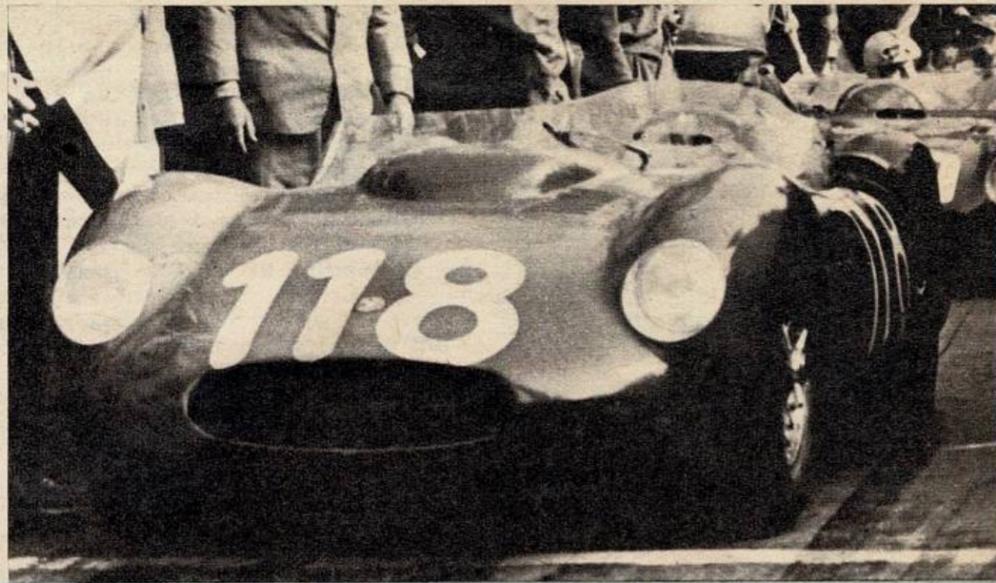
**CLASSE 3000 cc.:** 1. Mairesse-Rodriguez-Gendebien (Ferrari 2400) 7.02'56"3.

**GIRO PIU' VELOCE:** Willy Mairesse (Ferrari 2400) in 40'00"3, media Km. 107,973, nuovo primato.

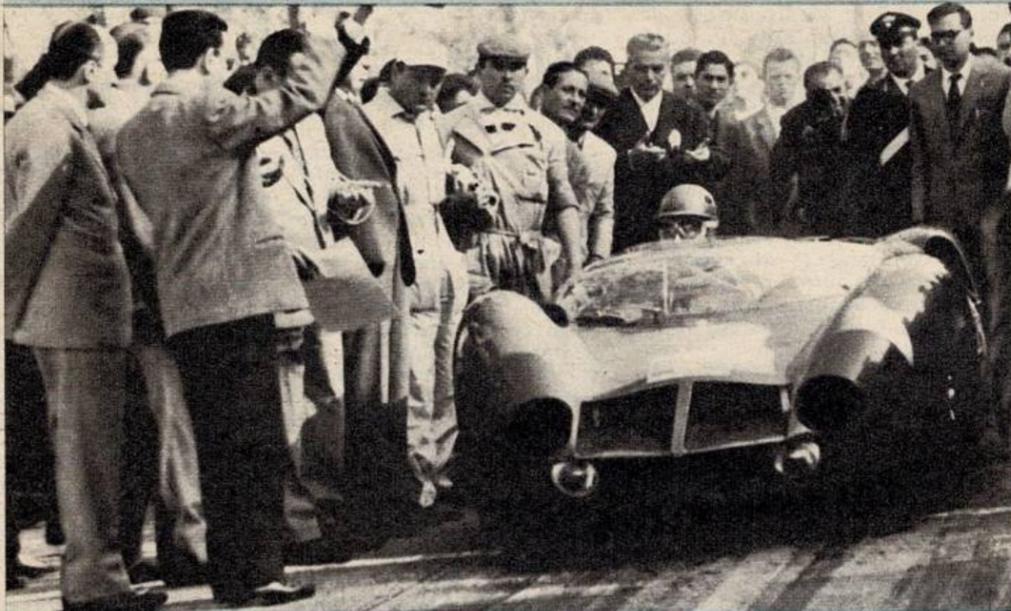
**RITIRATI E CAUSE:** Sinibaldi-Castellano (Giulietta) avaria motore; Allegrini-De Luca (Giulietta) uscita di strada; Allegrini; Bulgari-Grana (Giulietta) uscita strada Grana; Rigano-Zerimar (Giulietta); Mascari-Bonomo (Giulietta) uscita di strada; Laureati-Celani (Giulietta) avaria motore; Nike-Hermes (Giulietta) avaria trasmissione; Nicol-Rosinski (Porsche) uscita di strada Rosinski; Strahle-Hahn (Porsche) fermati dal direttore di gara per presunta pericolosità in seguito ad urto; Lisitano-Lopez (Fiat 8 V) rottura motore; Pisanò-Scimone (Lancia Aurelia) avaria cambio; Aldebaran-Fiorio (Lancia-Flaminia) uscita di strada Aldebaran; Wray-Crosfield (Aston-Martin) rottura motore; Simon-Tavano (Ferrari 250) uscita di strada Tavano; Bonnier-Gurney (Porsche) rottura mozzo per urto; Rotolo-Mantia (Osca) rottura motore; Schuldt-Piercey (Stanguellini) avaria motore; Spychiger-Maglioli (Porsche) rottura cambio; Scarlatti-Govoni (Osca) rottura una biella; Trapani-Donato (Maserati) avaria motore; Riolo-Riolo (Maserati) surriscaldamento motore; Fiorio-Kynder (Lancia Flaminia tubolare) avaria trasmissione; Abate-Davis (Maserati 3000) rottura dello sterzo.



La partenza della «berlinetta» Ferrari G.T.O. di Scarlatti-Ferraro che ha conquistato i punti validi per il campionato internazionale marche.



La Osca 2000 desmodromica di Ludovico Scarfiotti che ha dovuto abbandonare per rottura di una biella quando era al secondo posto.



La Maserati «3000» di Abate-Davis con la carrozzeria disegnata da Scaglione per la S.S.S. Venezia. Ha abbandonato al 4° giro.



L'Austin-Cooper «1100» di Cahier-Metternich, che ha coraggiosamente concluso la 46ª Targa Florio anche se fuori tempo massimo.

## TUTTA NUOVA LA PORSCHE 8 CILINDRI

La novità tecnica più evidente, tra le macchine della Targa Florio 1962, è stata rappresentata dalle Porsche 8 cilindri, presentate in due versioni: spider e coupé che hanno corso nella speciale categoria dei prototipi. Innovazioni sostanziali delle Porsche sono il motore 8 cilindri ed i freni a disco, oltre ad altre soluzioni minori.

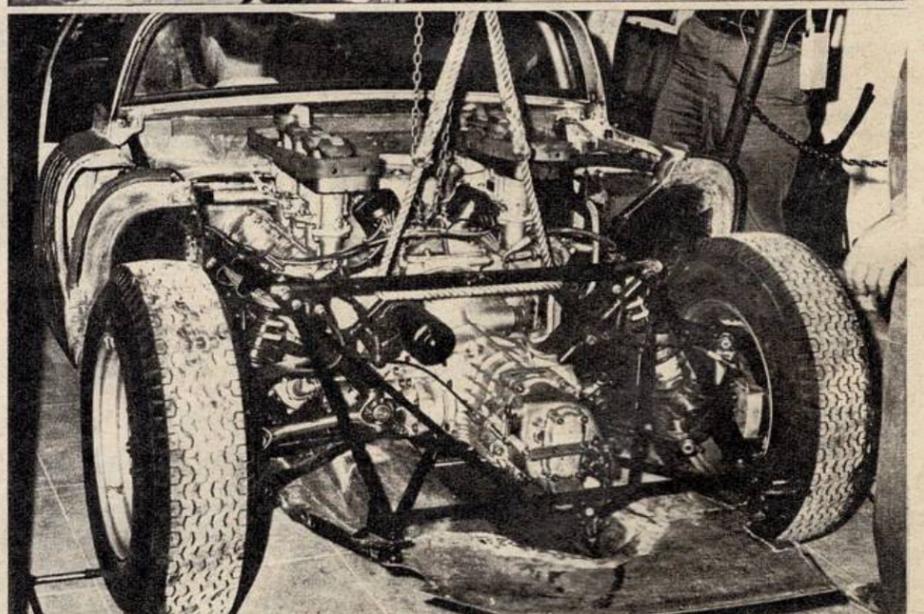
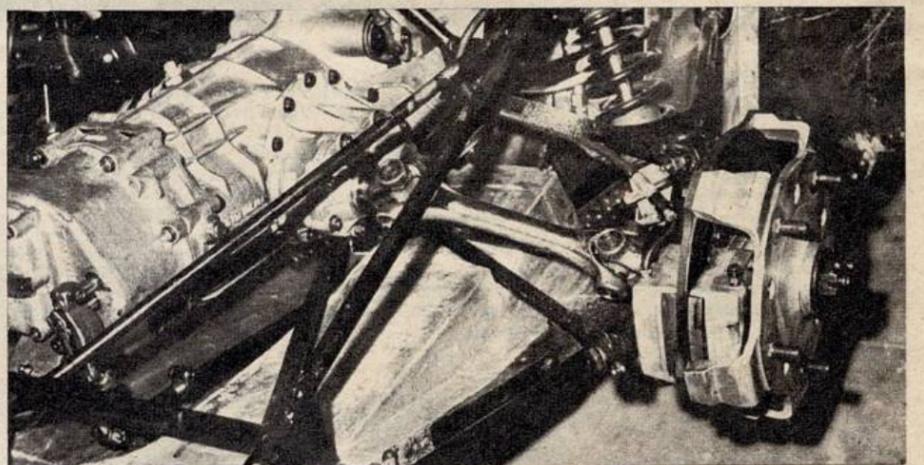
Il motore è «piatto», cioè a due linee di quattro cilindri tra loro contrapposte a 180°. Si tratta di un doppio albero dalle cammes in testa, nettamente sottoquadro (alesaggio 76, corsa 54,6 mm.), che ha cilindrata unitaria di 248,3 cc. per totali 1986,5 cc. Alimentato da 4 carburatori doppio corpo, questo motore sviluppa oltre 210 CV, con accelerazioni molto rapide. La utilizzazione migliore del motore viene ottenuta con un cambio a 6 velocità, posto dietro il motore a cavallo sull'asse delle ruote. La macchina è dotata di ruote da 5,50 x 15 davanti e da 6,50 x 15 dietro. Il peso complessivo della vettura è di circa 685 chili, e quindi il rapporto peso-potenza è di 3,26 chili per cavallo.

I freni a disco Porsche, impiegati per la prima volta alla Targa Florio e che erano allo studio da un paio d'anni, sono una

novità in questo campo, poiché hanno soluzioni inedite e indubbiamente interessanti. In gara sul difficilissimo circuito delle Madonie non hanno dato i risultati sperati. Comunque le noie lamentate non riguardano il funzionamento dei freni, ma il raffreddamento delle tubazioni del liquido di comando ed anche la composizione delle pastiglie frenanti.

Il freno a disco Porsche, come è possibile constatare dalla nostra fotografia, è originale perché il disco frenante è imbulonato al disco porta ruota attraverso cinque «ponticelli» esterni che in pratica formano come una gabbia che serve al duplice scopo di assicurare maggiore rigidità all'insieme e di favorire il raffreddamento del disco, creando vortici.

Tra le soluzioni adottate sul coupé è interessante quella che riguarda l'aspirazione dell'aria per la carburazione ed il raffreddamento del motore. L'aria aspirata attraverso le due prese viene «imprigionata» in una vera e propria camera di tranquillizzazione, dato che la parte posteriore dell'abitacolo è costituita da un cristallo verticale e che la parte finale del tettuccio è chiusa da una parete verticale in plexiglas.

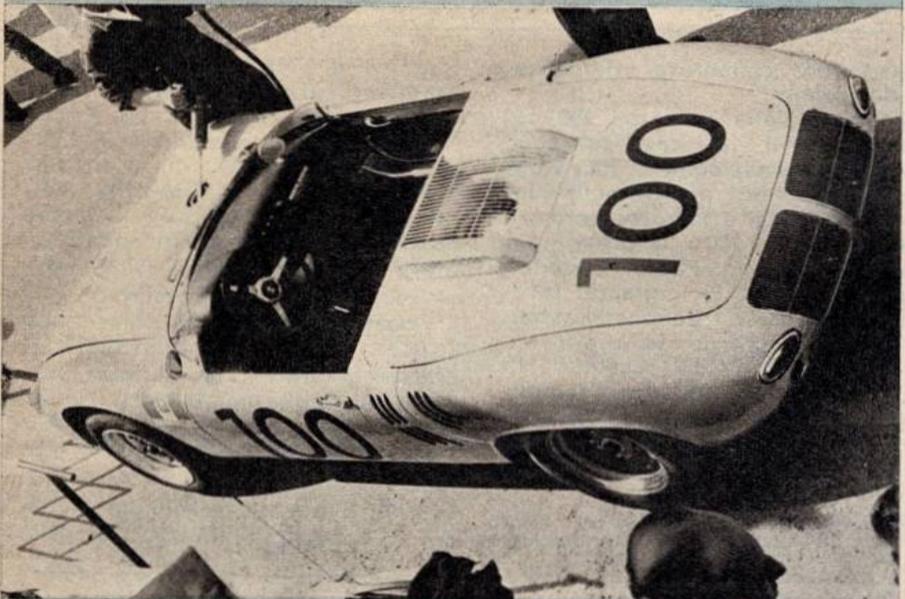


La linea aerodinamica della Porsche coupé «prototipo» è buona anche se può essere migliorata nella parte posteriore. Nelle nostre foto si notano il nuovo freno a disco e la disposizione del gruppo motore-trasmissione. Gli alberi di trasmissione sono costruiti con tubi.





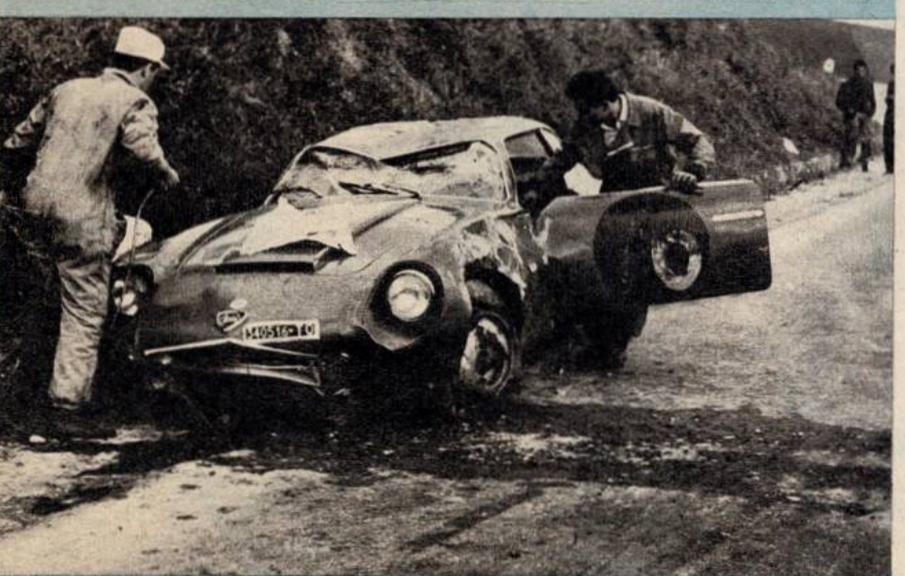
L'esordiente Lancia Flaminia «tubolare» Zagato di Frescobaldi-Kynder, che «Auto Italiana» aveva presentato in esclusiva in marzo.



Sulla Porsche spider 8 cilindri le prese d'aria sono identiche a quelle della F. 1 che esordirà in Olanda col motore a carburatori.



Così è stata ridotta la Ferrari «2600» di Hill-Gendebien dopo l'uscita di strada durante le prove. Hill è uscito indenne dall'incidente.



Il pilota siciliano Aldebaran, dopo un quarto di giro di prova, ha così ridotto la Flaminia Zagato che è stata poi riparata per la gara.

# RALLYE DI TOSCANA TUTT'ALTRO CHE TURISTICO

Gara molto difficile, a causa del fondo stradale in numerosi tratti accidentato. Nonostante l'etichetta ufficiale, è stata una corsa tutt'altro che turistica... Vetture e piloti sono pertanto giunti alle Cascine — dove si è svolta la quinta prova complementare — assai affaticati. Un inconveniente di una certa gravità è stato notato in questo rallye, e sarebbe opportuno evitarlo in tutte le gare di regolarità, soprattutto se esse si concludono in una grande città: il traguardo posto in una zona centrale. Così come è avvenuto a Firenze, i piloti che non conoscono le strade sono costretti a fare acrobazie per non andare oltre la tabella di marcia.



La «600» di Marzorati, sesto classificato nella sua classe, tampona frontalmente un bidone durante la prova speciale svoltasi al Parco delle Cascine.

## LA SCHEDA DELLA GARA

NOME DELLA GARA: Quarto Rallye della Toscana

LOCALITA' E DATA: Firenze, 6 maggio 1962

LUNGHEZZA DEL PERCORSO: km. 250

GARA VALEVOLE PER IL CAMPIONATO ITALIANO RALLIES E IL CAMPIONATO SOCIALE REGOLARITA' DELL'A.C. ROMA

CATEGORIE E CLASSI: Turismo fino a 1600 in 4 classi - G.T. fino a 1600 in 2 classi

NUMERO DEGLI ISCRITTI: 128 (arrivati 76)

LE CLASSIFICHE:

CATEGORIA TURISMO

CLASSE FINO A 500 cc.: 1. M. Angiolini (Fiat 500) (pen. 21,8); 2. A. Cittadini (23,2); 3. M. Cintolesi (29,9); 4. C. Fagioli (43,4); 5. D. Salvay (84,6); 6. F. Gragnoli (92,3); 7. G. Grimaldi (95,8); 8. M. Crosina (104,8); 9. M. Masini (108); 10. I. Cocchia (158,1); 11. A. Egidi (195,3); 12. C. Cerrata (229,8); 13. L. Giuliani (236,1); 14. M. Tamburini (256,5); 15. G. Giannini (429,7).

CLASSE 2ª - DA OLTRE 500 a 850 cc.: 1. F. Tecilla (Fiat Abarth 850) (pen. 1,1); 2. F. De Benedictis (6,2); 3. G. Galoli (13,9); 4. A. Cecchini (17,6); 5. O. Bach (33); 6. A. Marzorati (35,6); 7. P. Falorni (50,8); 8. S. Vitale Brovarone (81,8); 9. M. Talini (109,4); 10. F. Andrucci (127,6); 11. E. Rossi (139,8); 12. F. Gori (192,1); 13. G. Cantele (262,6); 14. G. Paoletti (284,6); 15. A. Gori (346,8); 16. F. Lanini (376,3); 17. C. Chiani (1212,7).

CLASSE 3ª - DA OLTRE 850 A 1150 cc.: 1. G. Marsaglia (Fiat 1100 TV) (pen. 2,2); 2. D. Faggi (18); 3. F. Merelli (30,5); 4. F. Zaniratti (42,2); 5. G. Batelli (77); 6. P. Papeschi (135); 7. G. Taddel (167,3).

CLASSE 4ª - DA OLTRE 1150 A 1600 cc.: 1. A. Cavallari (A.R. Giulietta T.I.) (pen. 0,8); 2. W. Cordaro (2); 3. D. Rossi (22,1); 4. B. Zavages (51,1); 5. P. Radiconcini (55,6); 6. L. Ugolini (63,5); 7. D. Dini (70,4); 8. L. Caneschi (82,1); 9. P. Scotti (153); 10. P. F. Tesi (183,3).

CATEGORIA GRAN TURISMO

CLASSE 5ª - FINO A 1150 cc.: 1. P. C. Borghesio (Lancia Appia Sport) (pen. 3,4); 2. «Luca» (19); 3. C. Bottacchi (56,4); 4. E. Gibelli (89,2); 5. A. Suardi (96,1); 6. A. Polli (245,1); 7. R. Giardi (260,9); 8. G. Capperi (272,5).

CLASSE 6ª - OLTRE 1150 A 1600 cc.: 1. G. Superti (A.R. Giulietta SZ) (pen. 10,2); 2. V. Ottello (11,9); 3. A. Corio (13,9); 4. I. Minzoni (15,1); 5. P. Piccini (15,2); 6. C. Degl'Innocenti (24,8); 7. R. Ferrarin (53,7); 8. A. Petri (61,5); 9. M. Nesti (68,3); 10. C. Guandalini (78,1); 11. G. Sangermano (88,5); 12. C. Peragnoli (94,5); 13. P. Galli (98); 14. F. Franchi (107,2); 15. A. Moncini (108,3); 16. P. L. Jacini (161,8); 17. M. Baldi (180,9); 18. R. Romani (216,2); 19. G. Coppellotti (491,1).

1ª assoluto: ARNALDO CAVALLARI.

**BORDEAUX** - Dopo il Rallye del Limousin, il campione francese Henry Oreiller ha dominato anche il Rallye di Bordeaux. Tutte le prove di velocità inserite nel percorso (4 corse in salita, due prove su strada ed il circuito di Merignac) sono state vinte dalla Ferrari «250 G.T.» di Oreiller, che ha sempre preceduto la Porsche di Buchet. La classifica generale: 1. Oreiller-Delalauze (Ferrari) punti 884,800; 2. Buchet-Dupeyron (Porsche) 1.096,500; 3. Sarayac-Daret (Fiat-Abarth) 1.585,800; 4. Jeanjacquet-Lopez (Lotus) 2.558,250; 5. Verdoux-Longue (D.B.) 3.166,050; ecc. La categoria turismo è stata vinta da Clarou-Gérard (Alfa Romeo «Giulietta TI»).

**PARIGI** - Coppe U.S.A. all'autodromo di Linas-Montlhéry. La prima gara (categoria turismo, classi da 500 a 1150 cc.) è stata vinta da Smet su BMW; in seconda posizione Campion su Auto Union. Seconda corsa per le Turismo oltre 1150 e le Gran Turismo 850: affermazione di Robert Dutoit su Jaguar «3,8»; secondo Pierson su Alfa Romeo «Giulietta», che batteva vetture di maggiore cilindrata. Le G.T. da 850 a oltre 2000 cc. partivano tutte assieme: vittoria dello svizzero Berney su Ferrari, che stabiliva il tempo-primato con 1'32"5; secondo Spinedi, anch'egli su Ferrari. Nella gara per vetture di formula junior, due Brabham ai primi due posti, pilotate rispettivamente da Schlessler (media 126,340) e da Moench; tutti gli altri a un giro.

**NIZZA** - Il Criterium Jean Behra, rallye disputato su 434 chilometri con quattro gare in salita, è stato vinto da Lucienbonnet-Sigaut (Porsche «356 B») davanti a Orsini-Quillici e Buzzi-Papazian su «Giulietta» Zagato. La categoria turismo è stata vinta da Bose-Conso su Fiat Abarth «850 T.C.» che hanno fatto meglio di Branche-Julien (Jaguar «3,8»).