



Musitelli, su Ferrari, 1^o nella classe 2000 cc. Sport Internazionale. Questa fotografia dà un'idea delle strade e dell'aspra conformazione del terreno su cui si è svolta la combattutissima gara.

IL GIRO DI SICILIA

(aspro il percorso possenti le macchine impavidi i guidatori)

vede scatenarsi una veemente battaglia che rivela i molteplici aspetti dei valori in lizza in questo inizio di stagione. Dalla serrata contesa emerge la serena e sicura valentia di Gigi Villorosi che vittoriosamente s'impone portando al traguardo la nuova Ferrari 4500.



Questo Giro di Sicilia ha superato nella sua drammaticità ogni pronostico della vigilia e le sue conseguenze appaiono molto più profonde e proiettate nel futuro di quanto ci si potesse aspettare.

La grande corsa siciliana ha assunto degli aspetti multiformi e ne sono scaturite situazioni che meritano ogni attento esame. Sebbene il primato generale non sia caduto, nonostante la giornata del tutto favorevole, e molti altri primati assai importanti siano rimasti imbattuti, non si deve parlare di mancato successo. Diremo anzi che la validità della grande prova siciliana agli effetti del vaglio inesorabile dei valori tecnico-sportivi in apertura di stagione ne risulta confermata, sebbene non del tutto liete debbano essere le deduzioni che da essa si possono trarre.

Ripetiamo ormai da anni che il Giro di Sicilia è una gara che non può essere affrontata a cuor leggero e con quella spregiudicata leggerezza che sembra ormai la legge del nostro automobilismo. Al Giro di Sicilia, come alle massime prove mondiali, ci si deve accostare con quel « timore reverenziale » che è segno di consapevolezza e non di mancanza di coraggio. Invece oggi si parte senza alcun rispetto, nè per il mezzo meccanico a

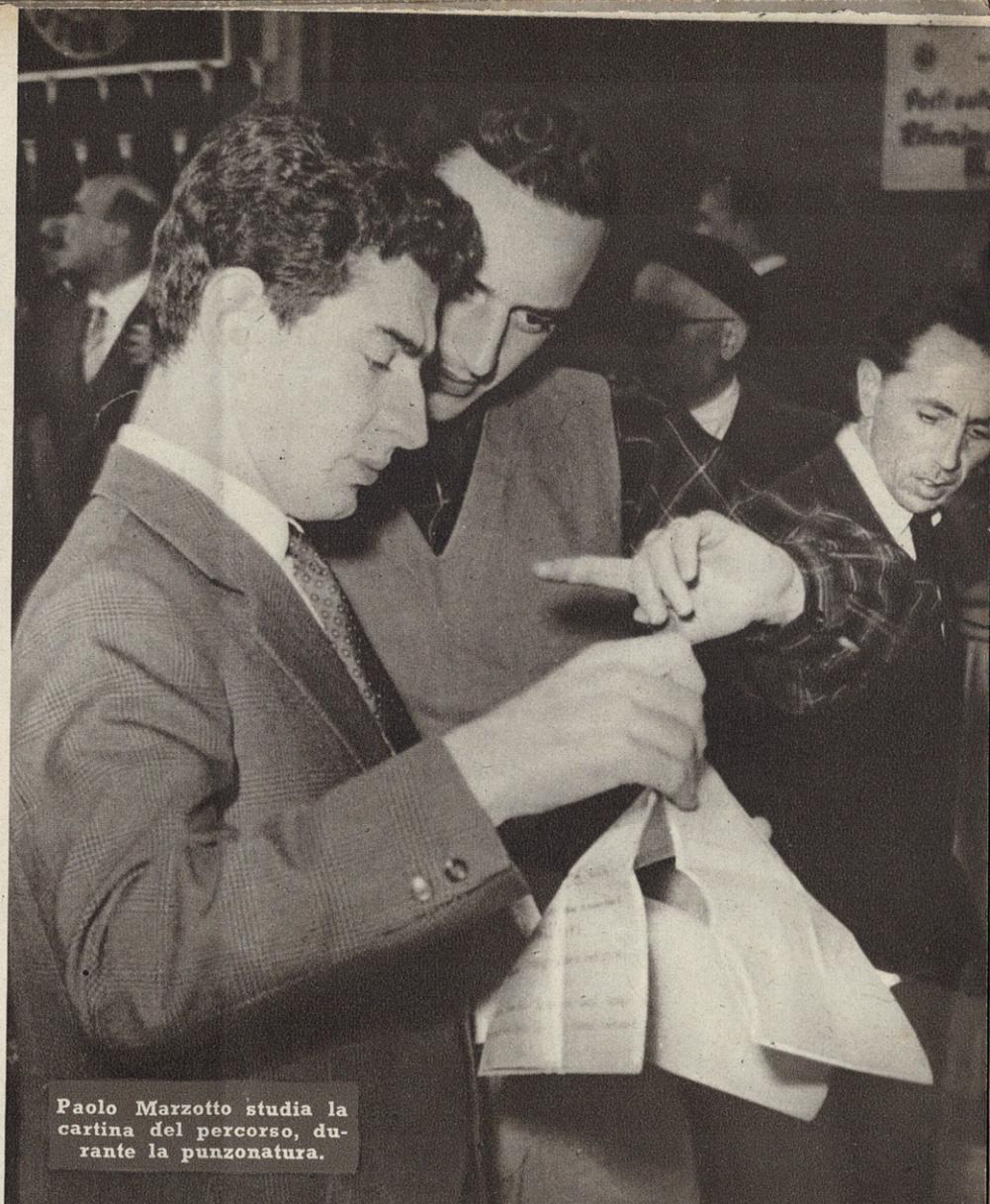
corso, e poi ci si stupisce quando si vede che la lista delle uscite di strada (molte per fortuna incruenti, alcune purtroppo assai gravi, quasi tutte ingiustificate) diviene sorprendentemente lunga.

Dal lato meccanico, diremo che il Giro di Sicilia ancora una volta ha collaudato in modo estremamente probante soprattutto i sistemi frenanti, le trasmissioni, i cambi e le doti di tenuta stradale delle vetture. Le rotture di motore, troppe per la verità, si devono ascrivere specialmente a un abuso dei piloti, costretti ad attaccarsi a questo importantissimo organo, magari con freni e cambi in condizioni minorate o quando erano reduci da fortunate uscite di strada che li avevano troppo attardati.

E' stata inaugurata in Sicilia la nuova « Categoria Turismo Internazionale » e sono subito sorte le grane relative. Comunque, tutto sembra si sia appianato anche nella oramai diffusa consapevolezza che questa Categoria rappresenta un compromesso in cui tutti devono (o fingono) credere. La Fiat 500, vincitrice di classe, ha dimostrato col suo tempo, un netto miglioramento nei confronti dello scorso anno, dovuto in gran parte alle larghezze regolamentari ammesse.

Una delle prove più spettacolose è stata data dalle nuove Fiat « 103 » che si sono comportate in blocco in maniera stupefacente ottenendo medie di

1953



Paolo Marzotto studia la cartina del percorso, durante la punzonatura.



Il barone Luigi Bordonaro, animatore dello sport automobilistico siciliano, assiste alla punzonatura delle macchine.



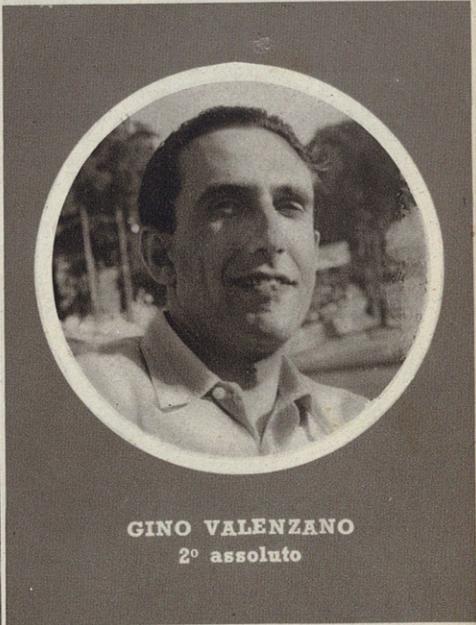
Luigi Villoresi in un momento della vittoriosa corsa, con la sua potentissima Ferrari 4500.



Zagato-Martinengo, su Fiat Zagato, 1° nella classe 1100 cc. Gran Turismo Internazionale. Il 239 è Alborghetti, su Lancia Aurelia.



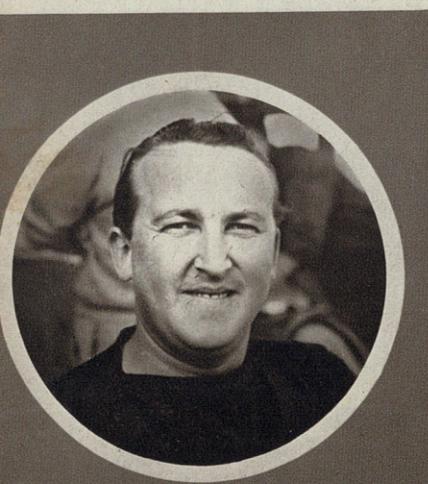
La Lancia 2500 di valenzano-Ramella in una fase della gara. Nello sfondo, sul monte, la pittoresca cittadina di Calascibetta.



GINO VALENZANO
2° assoluto



Brandi-Taddei, su Ermini, 1° nella classe 1100 cc. Sport Internazion.



PIERO CARINI
3° assoluto



Carini-Artesano, su Alfa Romeo, 1° nella classe 2000 cc. Turismo Internazionale.



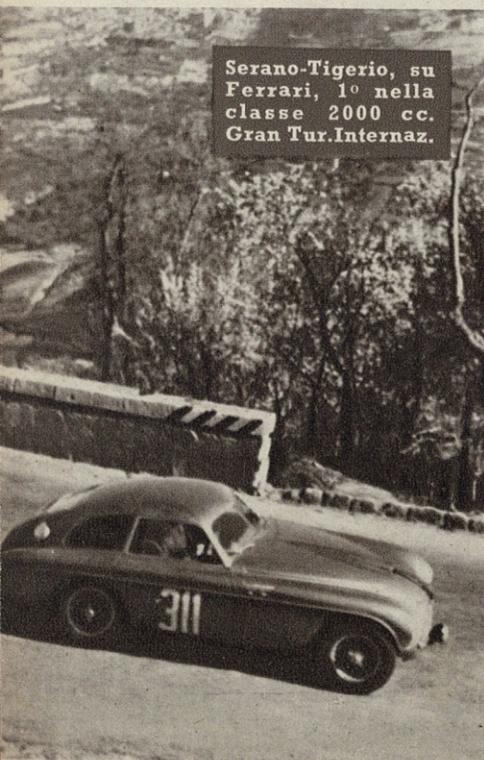
Piccolo-Gugliotta, su ND, 1° nella classe 750 cc. Sport Internazionale.



Monaco-Fortuna, su Fiat 1400, 1° nella classe 1500 cc. Turismo Internazionale.



Brighetti-Cantusino, su Dyna Panard, 1° nella classe 750 cc. Gran Turismo.



Serano-Tigerio, su Ferrari, 1° nella classe 2000 cc. Gran Tur. Internaz.



Sterzi-Pinzero, su Lancia, 1° nella classe 2000 cc. Sport Commec.

tutto rispetto. Le più veloci di queste «nuove 1100» sfioravano certamente i 140 chilometri all'ora, e nel loro complesso esse hanno senza dubbio costituito il numero di centro della gara siciliana conquistandosi prepotentemente, fino dalla loro prima uscita, una invidiabile posizione di primato. Le medie ottenute parlano chiaro e rivelano un meraviglioso equilibrio costruttivo dell'insieme della vettura. Un chiaro e netto trionfo confermato dal superamento della analoga classe «Gran Turismo».

Anche nella classe 1500 cc., le nuove norme hanno permesso un notevole miglioramento di prestazioni della Fiat 1400 vincitrice.

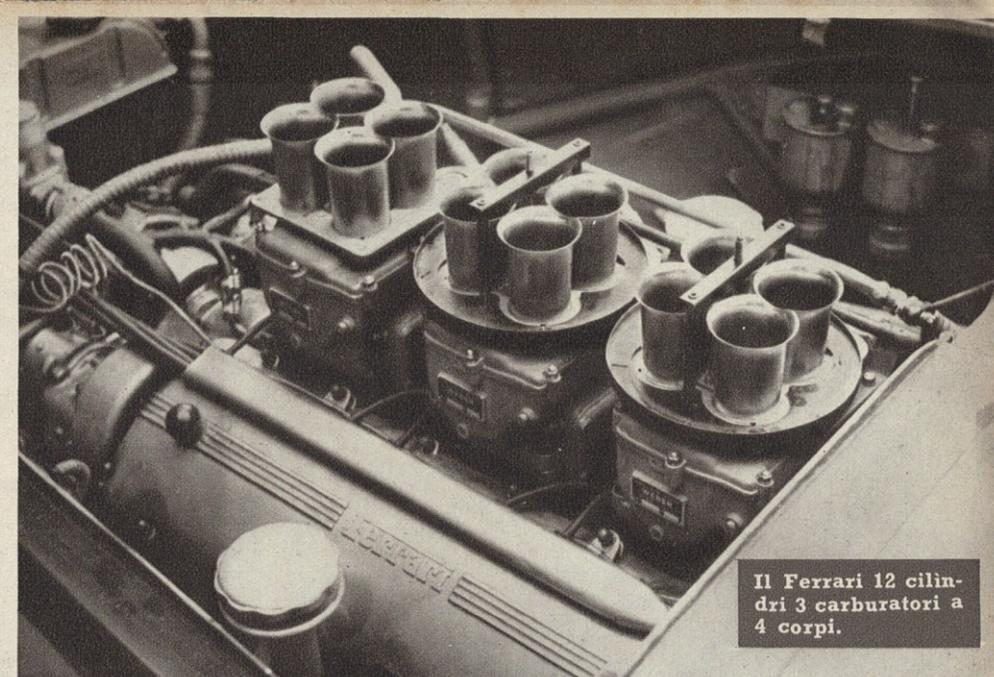
Forse il maggiore interesse di tutta la corsa siciliana si polarizzava nel duello, accanito e combattuto con le armi più affilate, nella classe 2000 cc., fra le Alfa Romeo del nuovo tipo «T.I.» e le Lancia «B.22». Le due grandi Case si sono gettate nella lotta senza quartiere con grandi mezzi e con lo spiegamento di tutte le loro forze migliori. Mimetizzate invano dietro cortine fumogene certe iscrizioni individuali, le due équipes si sono fronteggiate ufficialmente e con un dispendio di energie veramente notevole.

Questa Categoria Turismo, nata con l'ingenuo scopo di allargare il campo sportivo ai dilettanti ed ai giovani guidatori di mezzi personali e normali, ha invece visto alla partenza degli squadroni preparatissimi, capitani da uomini di provato valore e di età ormai... semisecolare come Cortese e Bonetto e vetture le quali, sebbene rispondenti in tutto al regolamento testé inaugurato, hanno ormai delle prestazioni degne delle più agguerrite vetture sport, come del resto i risultati provano ampiamente.

Oggi le macchine migliori della «Categoria Turismo Internazionale» sono vetture di «due litri» che hanno consumi specifici dell'ordine dei 22-25 litri di carburante per 100 chilometri e velocità non inferiori ai 180 Km. all'ora. Queste vetture «turismo», che vengono ormai prodotte alla cadenza di non meno di 1000 unità annue, sono ormai ben lontane dalla vera impostazione di quello che una vettura da turismo vera e propria dovrebbe essere. I consumi specifici, le curve di potenza, sempre necessariamente discordanti con la flessibilità del motore, tutte le altre qualità tipicamente turistiche e confortevoli sono ormai sacrificate sull'altare della velocità e della massima prestazione. Certamente le esperienze che le Case traggono dall'uso così forzato delle loro vetture sono molto utili, e non solo i motori ed i cambi, ma anche la tenuta di strada, i freni ecc. della produzione normale non possono che giovare di siffatte prove. Rimane per altro sempre valido il quesito se sia veramente produttore invogliare e suggerire ai nostri costruttori di gettarsi — come effettivamente, per impellenti ragioni commerciali, si sono gettati — in una frenetica gara di superamento e di ricerca di macchine-limite anche se costruite in gran serie, perdendo di vista la vera essenza del-



Nuova ruota in lega leggera dell'Alfa Romeo 1900 TI. Sono montati i freni del «disco volante» con alettatura elicoidale.

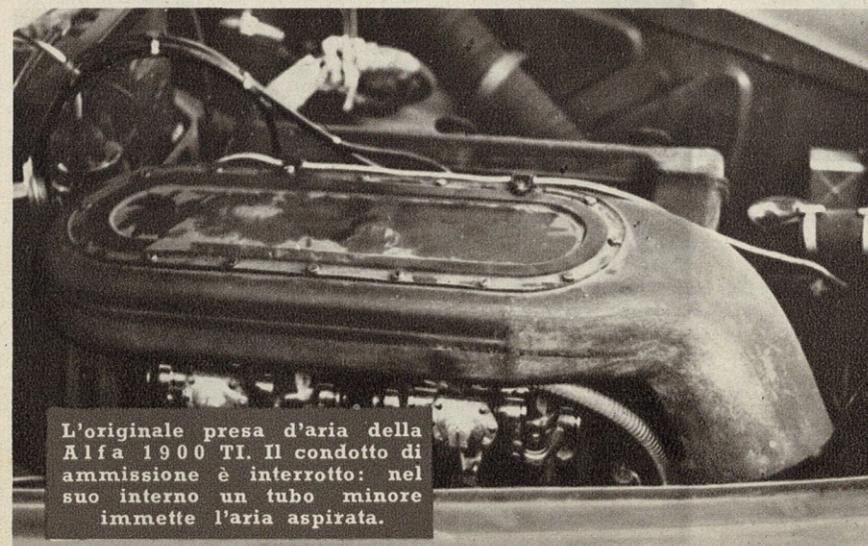


Il Ferrari 12 cilindri 3 carburatori a 4 corpi.

LA TECNICA AL GIRO DI SICILIA



La nuova sistemazione dei carburatori, di sbieco, nel nuovo motore Lancia 2500 Gran Tur.



L'originale presa d'aria della Alfa 1900 TI. Il condotto di ammissione è interrotto: nel suo interno un tubo minore immette l'aria aspirata.

l'automobile turistica quale dovrebbe essere.

Certo l'Alfa Romeo ha realizzato una vettura eccellente e la vittoria di forza che ha strappato in Sicilia avrebbe potuto essere ancor più completa e significativa, se non fossero intervenuti incidenti banali e del tutto estranei alla bontà della macchina, a diminuire numericamente la massa di urto che sarebbe apparsa in testa alla classifica. La nuova «T.I.» milanese è una vettura formidabile e capace di dare dei punti alle più accreditate vetture sport internazionali. Dotata di un motore potentissimo (si parla di oltre 125 Cv.), di freni efficientissimi e di ottima stabilità, il resto è venuto da sé. Salutiamo quindi con piacere il ritorno alla vittoria in grande stile della Casa del Portello, che proprio con questa affermazione inaugura un nuovo ciclo sportivo che ci auguriamo possa essere altrettanto glorioso di quello passato.

Caduta... in piedi la Lancia, che ha visto le sue forze migliori bruciate nell'ardente contesa. Essa ha ottenuto un significativo posto d'onore, che non può tuttavia dimostrare una parità con l'Alfa Romeo nuova che sembra avere preso un leggero ma pur sensibile sopravvento. E' stato forse un errore per la Casa di Torino l'aver combattuto su troppi fronti, ossia tanto nella «Categoria Turismo» quanto in quella «Gran Turismo» (in altre parole, per il primato assoluto) disperdendo così su di un campo troppo vasto le sue forze pur notevolissime. Siamo certi che Lancia saprà trovare la sua rivincita in un avvenire non lontano.

Nel «Gran Turismo», vittoria della Dyna Panhard nella classe minima, della Fiat-Zagato fra le 1100 cc., dove per altro il confronto tecnico con le nuove «103» turistiche non è stato favorevole come abbiamo già rilevato, della Ferrari 12 cil. fra le «2 litri»



Il superbo vincitore del Giro di Sicilia, Gigi Villoresi, portato in trionfo a Palermo, sembra arringare la folla.

(tutte per altro in mano a privati) ma anche qui nessun tempo da primato.

Nella classe massima delle « Gran Turismo » è arrivato al traguardo il solo Gino Valenzano, unico superstite dopo la spietata selezione che ha decimato le file dei suoi rivali. In questa classe abbiamo avuto il battesimo della nuova Lancia 2500 cc. che fino dalla sua prima uscita ha saputo dimostrare di essere una grandissima macchina, ricca di tutte quelle doti che già conoscevamo alla sua minore se pur più anziana sorella, ma capace con il suo nuovo e poderoso motore di dare la replica alle più veloci macchine sport in corsa.

Piero Taruffi è stato al comando assoluto per un tratto significativo, e gli altri suoi compagni di squadra si sono tutti alternati in posizioni tali da far giustamente presumere che questa macchina, ben impiegata e non gettata allo sbaraglio, saprà fare cose grandissime. Il secondo posto assoluto premia, del resto, la Lancia per la sua appassionata partecipazione alle corse: alla vigilia del Salone di Torino rappresenta un battesimo ufficiale di un prodotto, che nessuno poteva desiderare più clamoroso e significativo.

La Categoria « Sport Commerciale » si è dimostrata, come avevamo del resto pronosticato, un fiasco regolamentare. E' inutile! Ci troviamo in un equivoco e sarà necessario avere delle idee ben chiare e decise e soprattutto tempestive per uscire dall'« impasse » in cui siamo. O si valorizza in pieno

la « Categoria Sport Commerciale » (e lo abbiamo sostenuto proprio noi, su queste colonne, con molta energia) e allora si elimina drasticamente, o per lo meno si circoscrive in limiti rigorosi, lo « Sport Internazionale », oppure ci si trova a fare dei doppioni inutili e sconcertanti come si è fatto in Sicilia coi risultati pietosi che erano prevedibili.

Non si fraintenda sul nostro concetto, che abbiamo del resto già chiaramente esposto a suo tempo. La vittoria della Ferrari nell'unica classe arrivata al traguardo, non dà l'esatta misura dei valori in gara che erano ben diversi prima che incidenti fortuiti infirmassero la regolarità del risultato.

Nella categoria « Sport Internazionale », la piccola N.D. ha vinto fra le minuscole 750 cc. a media ottima mentre la Ermini ha dominato brillantemente fra le 1100 cc. sport premiando la passione del suo bravo costruttore. Stranamente assenti le Osca.

Nella « 2 litri », bellissima lotta e confronto interessante fra la nuova Maserati 6 cil., dimostratasi, fino a che è stata eliminata da una banale rottura di un dente dell'ingranaggio di comando dello spinterogeno, addirittura degna di aspirare a piazzamenti assoluti, della Fiat 8 cil., che, nella sua aggiornata edizione permette di formulare i più lusinghieri pronostici, e finalmente della Ferrari vittoriosa che ha imposto la sua classe alla distanza. Anche in questo campo è lecito

attendersi i più interessanti confronti che daranno un tono alle competizioni maggiori che verranno.

Nello sfacelo della maggiore classe Sport, si è salvata la macchina nuova e più potente, affidata al migliore corridore in campo. La nuova Ferrari 12 cil., con nuovo telaio accorciato, motore 4500 cc. doppia accensione (tipo « Formula 1 »), nuovi freni e trasmissioni finalmente all'altezza della situazione, ha vinto alla distanza sebbene a media inferiore a quella record ed a quella che era lecito pensare. Solamente la grandissima classe di un Gigi Villoresi ha potuto portare al traguardo vittorioso una macchina così poderosa e non certamente molto adatta al percorso siciliano, soprattutto quando una fuga di fluido non individuabile l'ha privata del tutto dei freni! Vincere il Giro di Sicilia... senza freni è un'impresa che da sola dà la misura di un pilota e dell'efficienza presumibile della macchina che certamente saprà presto dire la sua parola senza reticenze e a voce ben alta!

Molto ci sarebbe ancora da dire sul contenuto tecnico del Giro di Sicilia ed anche sul vecchio, ma sempre attuale problema delle regolamentazioni: purtroppo ci manca lo spazio e d'altra parte non è questa la sede migliore per una accurata disamina. E' fuori di dubbio che 15 giorni di distanza fra il Giro di Sicilia e la Mille Miglia sono troppo pochi. Cui vasti impegni ormai assunti dalle Case, col Salone di

Torino e la grande importanza specifica delle due gare, è impossibile che le Case stesse non vengano ad interferire dannosamente fra di loro. I risultati e le esperienze della prima non possono essere scontati e sfruttati tempestivamente in vista della seconda, a parte tutte le difficoltà tecniche, logistiche ecc. che è facile individuare.

Auguriamoci che si possa rimediare in avvenire.

Per quanto riguarda il percorso ed i piloti in gara, cominceremo subito a dire che siamo rimasti molo sorpresi da una argomentazione che abbiamo letto su di un quotidiano che va per la maggiore.

Dice: « ...con il progresso delle macchine... il percorso si è rivelato in questi ultimi anni sempre più difficile, selezionatore e tremendo. ...Le strade costringono i corridori ad evoluzioni temerarie, a prove di abilità senza limiti. Il « Giro » non è più adatto come collaudo per le grosse cilindrato ».

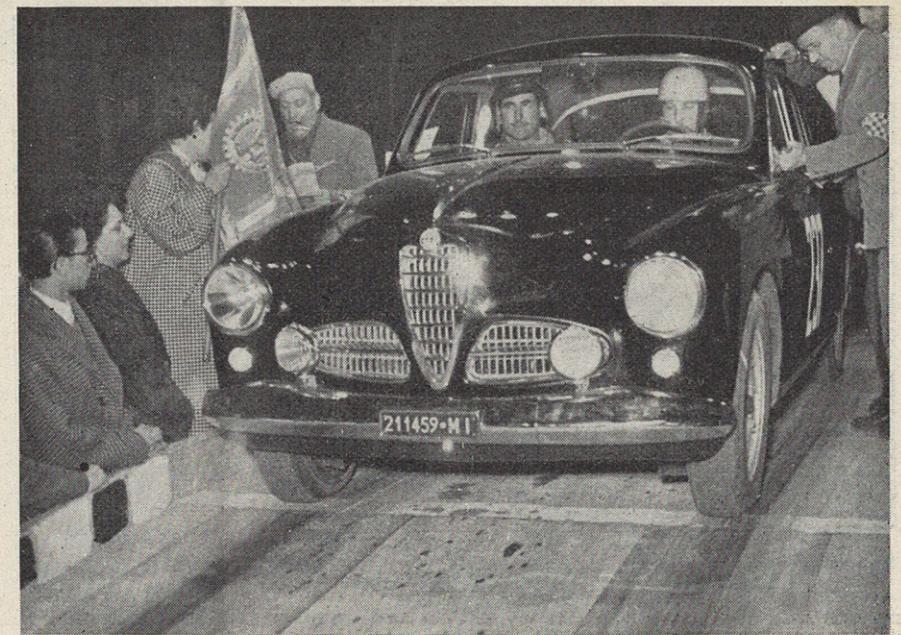
Questa affermazione ci sembra quanto meno singolare e ci pare del tutto contraria al vero spirito della competizione automobilistica ed ai suoi scopi. La strada è quella che è; il percorso, quanto più è « difficile e selezionatore » tanto più è apprezzabile come collaudo tecnico e come parametro del valore dei corridori. Se i corridori vanno fuori strada con una disinvoltura che, pur provando la loro audacia ed il loro spregiudicato coraggio, non altrettanto conferma il loro valore, la colpa non è del percorso, ma di chi su di esso si cimenta senza avere le carte in regola, senza preparazione, classe, consapevolezza sufficienti.

Una volta, una ingiustificata uscita di strada bastava per far mettere un corridore ufficiale, anche se di gran nome, « a piedi » per un non breve periodo: oggi si fracassano vetture con estrema disinvoltura, si rischia inutilmente, supplendo con la temerarietà al difetto della classe e poi... si accusa il percorso.

Quanto è detto per i corridori vale anche per le macchine. Sta ai costruttori il compito di realizzare le vetture capaci di essere impiegate sui tracciati più differenti e difficili. Il progresso sta appunto in questo continuo superamento di limiti. Non vale... rad-drizzare le curve o tentare di... rad-drizzare le gambe ai cani! Sarebbe forse più produttiva la seconda versione.

Abbiamo già detto di un formidabile Villoresi. Valenzano sempre all'altezza della sua ormai chiara fama, Taruffi sorprendentemente fuori strada dopo un magnifico inizio, molti, troppi corridori grandi e piccoli fuori strada! Da Bonetto, ormai troppo spesso incidentato, al caro amico Rol (che al momento dell'incidente era privo del casco ed è rimasto gravemente ferito), a Maglioli, Cabianca, Masetti (che come il collega inglese Duke, anch'esso campione del mondo, è uscito di strada alla sua prima corsa della stagione), Bellucci, Lietti ecc.

Bracco è scomparso troppo presto, Paolo Marzotto ha confermato quello che abbiamo sempre detto, ossia che è il migliore in senso assoluto dei nostri giovani campioni. Mantovani, Amen-



Piero Carini che con la Alfa Romeo « 1900 - T » è stato uno dei più brillanti protagonisti della gara siciliana, sta per prendere l'avvio dalla pedana di partenza di Palermo.

dola, Giletti, Diego Capelli, Musitelli, Mancini, il fortissimo Carini, che ha fatto una corsa maiuscola, il bravo Piodi, Palmieri assai bene impostato, Musmeci, che vorremmo vedere anche più attivo nel continente, l'appassionato Bordonaro, Serano, Brandi, Sterzi, fermato lungamente senza benzina, tanti e tanti altri meriterebbero una citazione che codeste mastodontiche manifestazioni ci vietano di fare con

la dovuta ponderatezza data la estrema frammentarietà delle notizie.

L'organizzazione è stata, come ormai è abitudine, perfetta. Una data più adatta, una regolamentazione più snella, e poi avremo la perfezione assoluta che il Giro di Sicilia merita per la passione della gente sicula, per la sua grande tradizione, per il valore dei suoi organizzatori.

GIOVANNI LURANI

La gara attraverso i suoi 1080 Km. di sviluppo

Anche questo Giro di Sicilia è passato alla storia, col suo carico di gloria e di entusiasmi, di successo e di frementi episodi di lotta. Anche questa volta la grande prova dell'Isola satura di profumi dei suoi giardini fioriti, ha avuto il merito di unire in una sola fiamma tutti gli entusiasmi degli sportivi e del popolo siciliano disseminato in folle compatte ed appassionatamente curiose, lungo le strade di campagna e nelle grandi città e nei piccoli borghi, per aspettare i magnifici protagonisti di questa lotta che appariva già arroventata nelle giornate di vigilia.

E' stata veramente una dura battaglia quella che uomini e macchine hanno combattuto in questo tredicesimo Giro di Sicilia.

Gli uomini che sono convenuti a Palermo da ogni parte d'Italia numerosissimi, costituivano tutta l'élite della bravura e dell'entusiasmo; le macchine, il frutto di una meticolosa messa in efficienza alla quale da tempo le of-

ficine si andavano preparando. Dei piloti c'erano tutti, dagli uomini più risonanti e noti dalla carriera sfavillante di vittorie, ai più modesti ma esuberanti di passione e di attaccamento allo sport, agli sconosciuti. Un record d'iscrizioni; un record di partenti, e odor di battaglia fra i vari schieramenti.

In questa atmosfera di ardore, di attesa e di preparazione la battaglia si delineò subito con la violenza degli attacchi sferrati dagli uomini più audaci e che inizialmente si sono gettati allo sbaraglio. L'inizio quindi è stato fulmineo e l'uomo che imprese alla corsa sin dalle prime ore, il primo ritmo violento è stato Taruffi: primo a Trapani, il fuori classe romano aveva già un minuto di vantaggio su Villoresi con la media di 106,764, di oltre 6 km. da quella da lui stesso realizzata nel 1951.

L'attacco di Taruffi si esaurisce ad Agrigento dove egli arriva attardato a causa del cattivo funzionamento del



Sparatissimo in curva ecco all'arrivo il vincitore della 750 Turismo La Rosa su Fiat 500-C.

motore della sua Lancia 2500 per scomparire poi definitivamente dalla corsa, ad Enna. Prima di Taruffi aveva già abbandonato Bracco. Ma, come diremo più avanti, la selezione riduceva inesorabilmente il numero dei concorrenti e ciò a conferma che al Giro di Sicilia concorrono tali e tanti fattori che fanno pensare che il percorso con le sue caratteristiche, le sue incognite e le sue difficoltà impone alle macchine che vi partecipano ed alla potenza di queste, certi limiti oltre i quali le prestazioni possono apparire negative.

Sparito Taruffi, il comando della corsa, ad Agrigento, viene assunto da Paolo Marzotto che lo tiene sino ad Enna dove però passa in testa Villorosi. Da Enna a Catania la corsa si riscalda per il duello Villorosi-Paolo Marzotto. A Messina però la gara può considerarsi virtualmente decisa in quanto viene eliminato il giovane vicentino vincitore della dodicesima edizione del « Giro ».

Rimasto senza diretti competitori, Gigi Villorosi a Messina ha la gara in pugno e può proseguire indisturbato sino a Palermo malgrado, in questo ultimo tratto, la sua Ferrari 4100 cmc. abbia marciato fortemente usurata nei freni e mantenendosi prudenzialmente al di sotto del record. Vittoria netta comunque e tatticamente ineccepibile. Poiché, nonostante tutto, se il valore di una vittoria si misura anche dal modo come si sviluppa tatticamente il piano d'azione, iscriveremo questo Giro di Sicilia di Gigi Villorosi come una delle migliori gare della sua magnifica carriera. Il successo della Ferrari 4100 cmc., è certo, costituisce un'utile indicazione per il costruttore modenese e comunque conferma le indubbie qualità di questo mezzo che può costituire un valido difensore dei colori di Maranello in vista delle future competizioni similari. La inefficienza dei freni in rapporto ai molti cavalli cui dispone la 4100 cmc. è certamente eliminabile ma ad ogni modo, da questa vittoria i tecnici della Ferrari potranno trarre sviluppi interessanti, considerando anche il cedimento delle altre

vetture impiegate in questa corsa.

La competizione, per altro, non è vissuta soltanto per gli elementi di lotta verificatisi nel gruppo dei « grossi calibri ». Tra i fatti più salienti del « Giro » va annotato il trionfo della nuova 1100/103 Fiat e va messa nella sua giusta luce la straordinaria affermazione della piccola « 500 C » di La Rosa nei confronti della più veloce Dyna-Panhard. La battaglia infuocata e violenta tra le Alfa Romeo 1900 T.I. e le Aurelia B. 22, conclusasi con la vittoria della Casa milanese per merito di Carini è stata seguita con... nervoso interesse dai tecnici e dagli interessati, appassionando in misura assai elevata gli sportivi. Pure rimarrebbe l'interesse suscitato dall'esordio della Lancia 2500, magistralmente piazzatasi al secondo posto assoluto con quel magnifico pilota ed artista del volante che è Valenzano.

Ancora una considerazione suggerisce questa severa e dura competizione siciliana. Quella cioè relativa alla elevata selezione verificatasi pure in questa edizione e particolarmente nella maggiore categoria delle vetture sport. Tutto ciò conferma il complesso delle difficoltà distribuite nel percorso, il suo valore quindi probatorio, che esige una preparazione ed una messa a punto dei mezzi meccanici condotta scrupolosamente e con serietà.

Alla base di questo Giro di Sicilia era stato collocato il duello Alfa Romeo-Lancia nella classe 2000 della categoria Turismo internazionale. Ed il duello c'è stato, affrontato con decisione e con estrema combattività da parte dei piloti delle due Case avversarie. Il confronto è stato favorevole alla Casa milanese che ha presentato il 1900 nella sua nuova versione T.I. e la prova ha, oltre tutto, dimostrato i notevoli progressi e le eccellenti qualità funzionali di questa magnifica vettura. Carini è stato veramente superbo ed irresistibile e nel corso della dura lotta non ebbe mai una battuta d'arresto. Deciso e combattivo è stato anche il bravo Palmieri che piazzò l'altra Alfa-Romeo al terzo posto. Tutta-

via il successo delle macchine milanesi, non oscura affatto la gara ultimata dalle Aurelia B. 22, poichè è pure da ritenere un risultato favorevole il secondo posto conquistato dalla B. 22 di Piodi.

Nella classifica generale questi tre superbi lottatori che condussero il loro duello, spietatamente, sino in fondo, si classificarono dopo Villorosi e Valenzano.

L'esordio della nuova Lancia 2500 non poteva essere più trionfale di come in effetti è stato. Per esaltare la meravigliosa gara ultimata da Valenzano, basta solo leggere la media realizzata dalla nuova macchina della Casa torinese sulle strade tormentate del « Giro »: km. 96,239 orari, cioè due chilometri al disotto della media raggiunta dalla grossa 4100 Ferrari di Villorosi. Non c'è nulla da aggiungere per questa nuova creazione realizzata da Jano e De Virgilio, quando le cifre stesse della media indicano un risultato così significativo e così dimostrativo. Gara intelligente ed in certi tratti tutta impeto quella condotta da Valenzano che, per altro, era guidata dal posto di comando di Palermo, dallo stesso ing. Gianni Lancia. Alla organizzazione scrupolosa, precisa della Casa Lancia che aveva in Sicilia tutti i suoi dirigenti, nell'altro campo, in quello cioè dell'Alfa Romeo i servizi organizzativo-logistici non erano da meno: la Casa milanese disponeva di cinque stazioni radio scaglionate lungo il percorso, in continuo collegamento con la centrale di Palermo che riceveva tutte le informazioni e impartiva ai propri piloti in gara le disposizioni del caso.

Prestigiosa davvero la magnifica tenuta dei due siciliani Musmeci e Bordonaro, l'uno alla guida di un'Alfa Romeo 1900 e l'altro con la Ferrari 2560. La classifica ottenuta da questi due sperimentati piloti, induce a pensare che tanto Nicola Musmeci quanto Luigi Bordonaro hanno ormai consolidata la loro esperienza e la loro maturità con le corse.

Un incidente assai grave, purtroppo, ha rattristato questo Giro di Sicilia. Nei pressi della stazione ferroviaria di Campobello di Mazzara Franco Rol che aveva a fianco Machieraldo, sbandava paurosamente precipitando nella sottostante scarpata. Le condizioni dello sfortunato pilota torinese che apparivano gravi in un primo tempo, sembrano avviate ad un sensibile miglioramento, il che è nei voti di tutti i suoi amici e di tutti gli sportivi.

Il primo ad abbandonare la corsa, dopo appena 60 chilometri dalla partenza è stato Bracco: la Ferrari del biellese accusò subito delle deficienze ai freni. Bornigia si è ritirato per cattivo funzionamento del termostato. Fuori strada è invece andato Maglioli e l'identica sorte è toccata a Bonetto. La macchina di Cortese non rendeva sin dalla partenza per noie alle candele e guasti allo spinterogeno.

Centosettantanove sono stati gli equipaggi che hanno preso il « via » ed alla prima vettura l'ordine di partenza è stato dato dall'on. Franco Restivo, Presidente della Regione Sicilia-

na. L'organizzazione è stata un modello di precisione e regolarità. Il barone De Simone, il dott. Sciascia ed il dott. D'Anna sono stati all'altezza di questa classica e tradizionale competizione siciliana. Oscar Marsala e Luigi Di Macco diressero con la ormai consueta perizia il servizio dei cronometristi.

VINCENZO GARGOTTA

(Fotografie Millanta, Publifoto, Sfera)

LE CLASSIFICHE

CATEGORIA SPORT INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cmc.

1. Piccolo-Gugliotta, N.D. in 13.14'56"3, Km.h 81,515; 2. Ricci-Romiti, Lancia, in 13.42'27"; 3. Pedizzi-Zocca, Fiat Stanguellini, in 13.53'32"; 4. Saccani, Fiat Patriarca, in 13.57'49"; 5. Luvàrà in 17.11'28".

Classe fino a 1100 cmc.

1. Brandi-Taddei, Ermini, in 12.35'16", Km.h 85,796; 2. Rossi-Fizialetti, Fiat Stanguellini in 13.06'59"; 3. Casalis-Lanzarotta, Citalia in 13.43'15"; 4. Rotolo-Spinel, Fiat ND, in 13.50'23"; 5. Lo Monaco, Ermini, in 15.43'57".

Classe fino a 2000 cmc.

1. Musitelli-Musitelli, Ferrari, in 11.46'38" Km. 91,702; 2. Capelli-Veronelli, Fiat « 8 V » in 11.46'48"; 3. Leonardi-Regolini, Ferrari, in 12.43'09"; 4. Scotti Pieralreni, Lancia, in 12.46'04"; 5. Consiglio, Fiat-Siata, in 15.04'25".

Classe oltre 2000 cmc.

1. Villorosi-Cassani, Ferrari, in 10.59'30" e 1/5, Km.h 98,255; 2. Bordonaro-Gerlando, Ferrari in 11.45'52"3, Km.h 91,800.

CATEGORIA SPORT COMMERCIALE

Classe fino a 2000 cmc.

1. Sterzi-Pinzero, Ferrari, in 12.09'24" Km.h 88,840; 2. Ceratto-Hess, Ferrari 2000, in 12.18'08"; 3. Zurlo-Zurlo, Porsche, in 12.39'51"3; 4. Gravina-Massara, Fiat in 12.51'27"2; 5. Cannacini-Valentinetti, Lancia, in 13.03'43"2; 6. Amati-Labonia, Fiat-Siata 2000, in 13.06'07"2; 7. Fleres-Parla, Lancia, in 13.29'20"2.

Classe oltre 2000 cmc.

Tutti ritirati.

CATEGORIA GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cmc.

1. Brighetti-Cantusino, Dyna Panhard, in 13.28'3/5 Km. 78,226; 2. Lippi-Panini, Fiat Zagato in 14,10'31"; 3. Monteverdi Namber, Deutsch Bonnet in 14,14'14"2; 4. Reggiani-Reggiani, Fiat Zagato, 14,48'50"3.

Classe fino a 1100 cmc.

1. Zagato-Martinengo, Fiat Zagato, in 12,52'45", Km.h. 88,856; 2. Paolucci - Caglio, Fiat Zagato in 13,2'36"; 3. Rosati-Santovetti, Fiat Stanguellini, in 13,38'34"1/5; 4. Durante - Crotona, Fiat Zagato in 14,39'18" e 3/5; 5. Palenzona - Luscatelli, Citalia, in 15,20'59"1; 6. Coppola - Scaramella, Fiat S, in 15,30'7"4.

Classe fino a 2000 cmc.

1. Serano-Frigerio, Ferrari, in 12,7'29" e 3/5, Km.h. 89,073; 2. Pignatelli-Colabattisti, Lancia, in 12,25'13"; 3. Sannino-Rugero, Alfa Romeo, in 12,43'19"; 4. Ni-



Gigi Villorosi, il superbo dominatore del Giro di Sicilia 1953 intervistato alla Radio subito dopo l'arrivo vittorioso. Alle sue spalle il segretario della Scuderia Guastalla, Restelli.

celi - Giamporcaro, Alfa Romeo, in 13,15' e 49"; 5. Scaminaci - Montalbano, Lancia, in 15,27'55"

Classe oltre 2000 cmc.

1. Valenzano - Ramella, Lancia 2500, in 11,13'19", Km.h. 96,239.

CATEGORIA TURISMO INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cmc.

1. La Rosa-Sabbia, Fiat, in 14,6'1"2/5, Km.h. 76,588; 2. Crepaldi Bereita, Dyna Panhard, in 14,23'32"; 3. Gemelli - Leotti, Fiat, in 14,34'3"4; 4. Lancellotti Cangusto, Fiat, in 14,35'49"; 5. Di Leo Borsellino, Fiat, in 15,5'21"4; 6. Cuccia Lubrano, Fiat, in 15,24'42"; 7. Sansico Carlino, Fiat, in 15,26' e 42"3; 8. Panarello Chiesa, Fiat, in 15,34' e 30"2; 9. Azzolina Volpese, Fiat, in 15,35' e 41"4; 10. Amato Tarrisi, Fiat, in 15,44'19"4; 11. Rametta Ambrogio, Fiat, in 15,54'4"3; 12. Troia Benedetto, Fiat, in 15,56'56"2; 13. Menta-Pugliatti, Fiat, in 16,10'53"; 14. Ollando Mazza, Fiat, in 16,36'17"3; 15. Borghesio, Fiat, in 17,12'41"2.

Classe fino a 1100 cmc.

1. Mancini, Fiat 103, in 12,50' Km.h. 84,156; 2. Gianni - Larghero, Fiat 103, in 12,52'21"; 3. Siciliani - Netti, Fiat 103, in 12,57'32"4/5; 4. Matruggio - Campos, Fiat 1100, in 13,17' e 25"4; 5. Martignoni - Poretta, Fiat 103, in 13,19'30"2; 6. Frangianone - Casalini, Fiat 1100, in 13,29'23"3; 7. De Santis - Fortini, Fiat 103, in 13,29'34"4; 8. Di Slavo - Piccone, Fiat 103, in 13,35'28"2; 9. Vigneri - Vuturo, Fiat 103, in 13,42'29"; 10. Chinnici-Bongiorno, Fiat 1100, in 13,54'59"4; 11. Rusco - Longo, Fiat 1100, in 14,1'30"; 12. Chieco-Chieco, Fiat 103, in 14,2'30"; 13. Di Prina - Rizzo, Fiat 103, in 14,3'58"1; 14. Di Maria, Fiat 1100, in 14,6'33"3; 15. Crescimanno - Baglio, Fiat 103, in 14,6'49"; 16. Menicagli - Morini, Fiat 1100, in 14,11'26"; 17. Pioppo - Rossi, Fiat 1100, in 14,13'36"1; 18. Ricciardi - Sbordoni, Fiat 1100, in 14,20' e 16"2; 19. Sarullo - Urso, Fiat 1100, in 14,20'25"; 20. Celauro - Tomasello, Fiat 103, in 14,29'2"; 21. Russo Velis - Scuderi, Fiat 103, in 14,54'14"4; 22. Di Napoli - Micciché, Fiat 1100, in 16,12'37".

Classe fino a 1500 cmc.

1. Monaco - Fortuna, Fiat 1400, in 13,22' e 48"; Km.h. 80,717; 2. Faido, Fiat 1400, in 13,42'1"1/5; 3. Moretti - Nataloni, Fiat 1400, in 13,56'44"4; 4. Spampinato - Montemagno, Fiat 1400, in 14,11'43"3; 5. Spadaro, Fiat 1400, in 14,33'3"2; 6. Firriolo - Fuschì, Fiat 1400, in 15,11'22"2.

Classe fino a 2000 cmc.

1. Carini-Artesano, Alfa Romeo, in 11, 27'25", Km.h. 94,266; 2. Piodi - Paltrinieri, Lancia Aurelia, in 11,32'28"1/5; 3. Palmieri-Pianta, Alfa Romeo, in 11,36'42"; 4. Musmeci - Perrone, Alfa Romeo, in 11,45'32"2; 5. Anselmi-Maruffi, Lancia Aurelia, in 11, 49'18"3; 6. Bona - Ramella, Lancia Aurelia, in 11,50'51"3; 7. Alborghetti - Perruchini, Lancia Aurelia, in 11,56'39"4; 8. Cetera-Bossis, Alfa Romeo, in 11,58'55"; 9. Gattamarsaglia, Lancia Aurelia, in 12,3'25"; 10. Cortese - De Giuseppe, Alfa Romeo, in 12, 5'49"; 11. Franceschetti - Scarlati, Alfa Romeo, in 12,6'6"4; 12. Christillin - Fondi, Lancia Aurelia, in 12,7'16"1; 13. Croce-Crovetto, Lancia Aurelia, in 12,8'56"2; 14. Becucci-Scaravella, Alfa Romeo, in 12,12' 24"3; 15. Cestelli - De Santis, Alfa Romeo, in 12,16'19"; 16. Castelli - Bianchi, Alfa Romeo, in 12,25'58"2; 17. Garuti - Cavicchioli, Alfa Romeo, in 12,30'48"3; 18. Bartocelli - Tornatore, Lancia Aurelia, in 12,51'27"; 19. De Cordova-De Cordova, Alfa Romeo, in 13,25'35"3; 20. Tacci-Giordano, Alfa Romeo, in 13,30'19"3.

CLASSIFICA GENERALE

1. Villorosi-Cassani, Ferrari, in 10,59'30" e 1/5, media km. 98,255; 2. Valenzano-Morano, Lancia Aurelia 2500, in 11,13'19", media 96,239; 3. Carini-Artesano, Alfa Romeo 1900 T, in 11,27'27", media 94,267; 4. Piodi-Paltrinieri, Lancia Aurelia B-22 in 11, 32'28"1 media 93,589; 5. Palmieri-Pianta, Alfa Romeo 1900 T, in 11,36'42", media 91,843; 6. Musmeci-Perrone, Alfa Romeo 1900 T, in 11,45'32"2, media 91,843; 7. Bordonaro-Gerlando, Ferrari 2560 in 11,45'52"3 media 91,800; 8. Musitelli-Musitelli, Ferrari 2000, in 11,46'38", media 91,702; 9. Capelli-Veronelli, Fiat V-8 in 11,46'48", media 91,681; 10. Anselmi-Maruffi, Lancia Aurelia B-22 in 11,49'18"3, media 91,355.