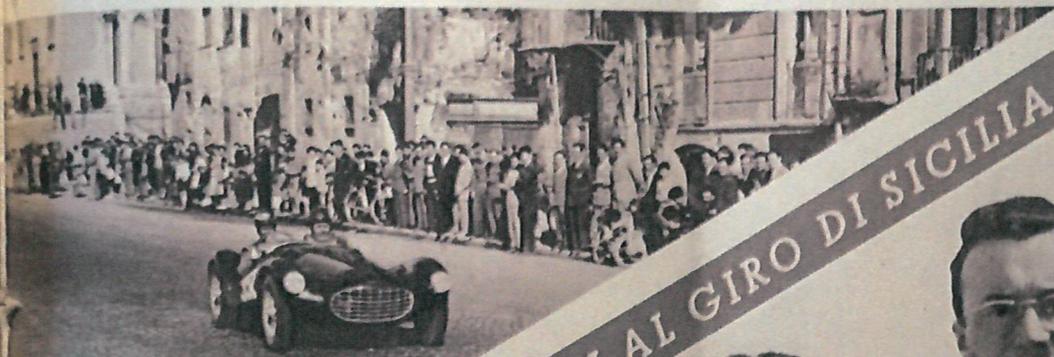




Luigi Villeresi in un momento della vittoriosa corsa, con la sua potentissima Ferrari 4500.



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



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

CAMPIONI VITTORIOSI AL GIRO DI SICILIA



ETTORE BRANDI

OTTORINO MONACO

GIORGIO MANCINI

GIULIO MUSTELLI

ELMO ZAGATO

BRUNO STERZI



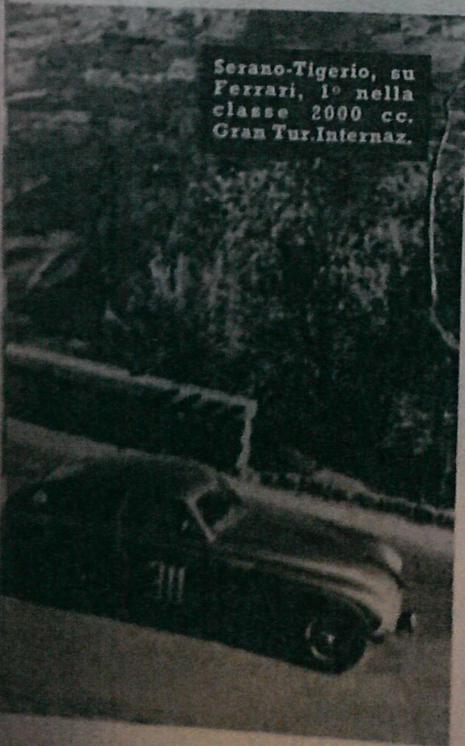
Piccolo-Gugliotta, su ND, 1° nella classe 750 cc. Sport Internazionale.



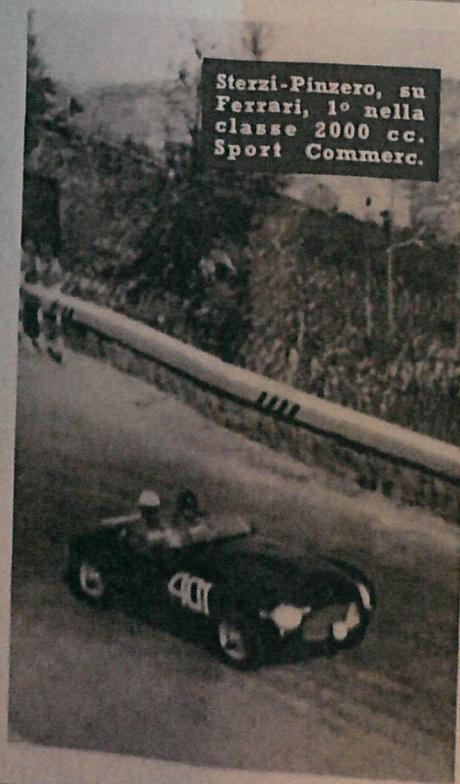
Monaco-Fortuna, su Fiat 1400,
1° nella classe 1500 cc. Turis-
mo Internazionale.



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
Ferrari, 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, capitanati 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 produttivo in ogni caso 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-