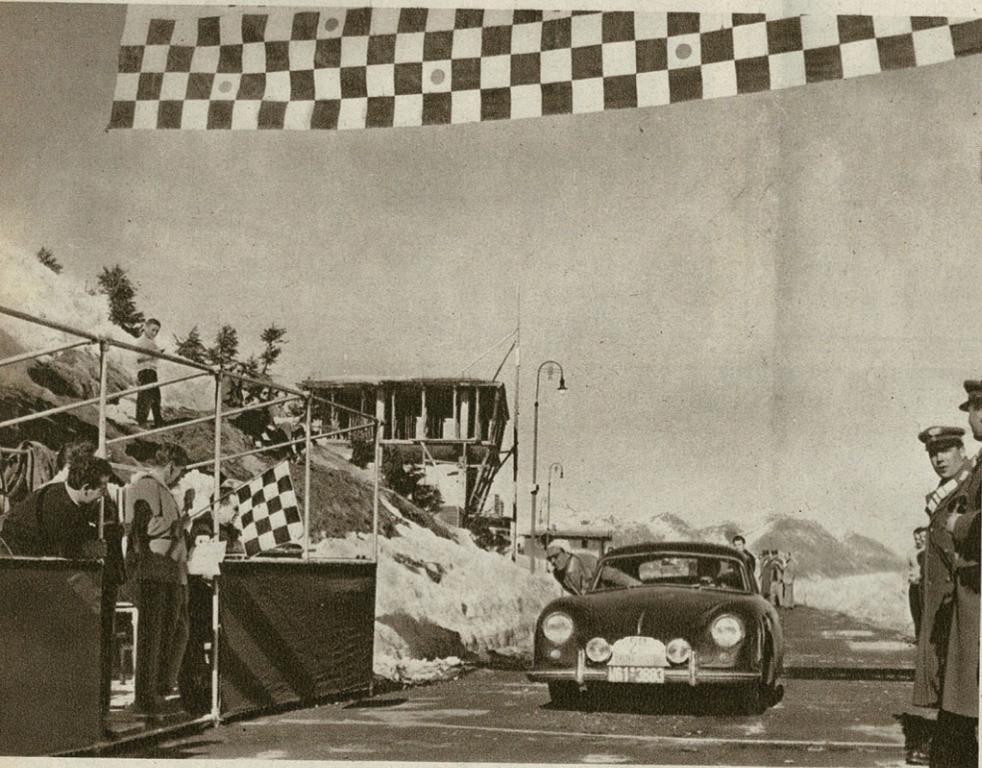
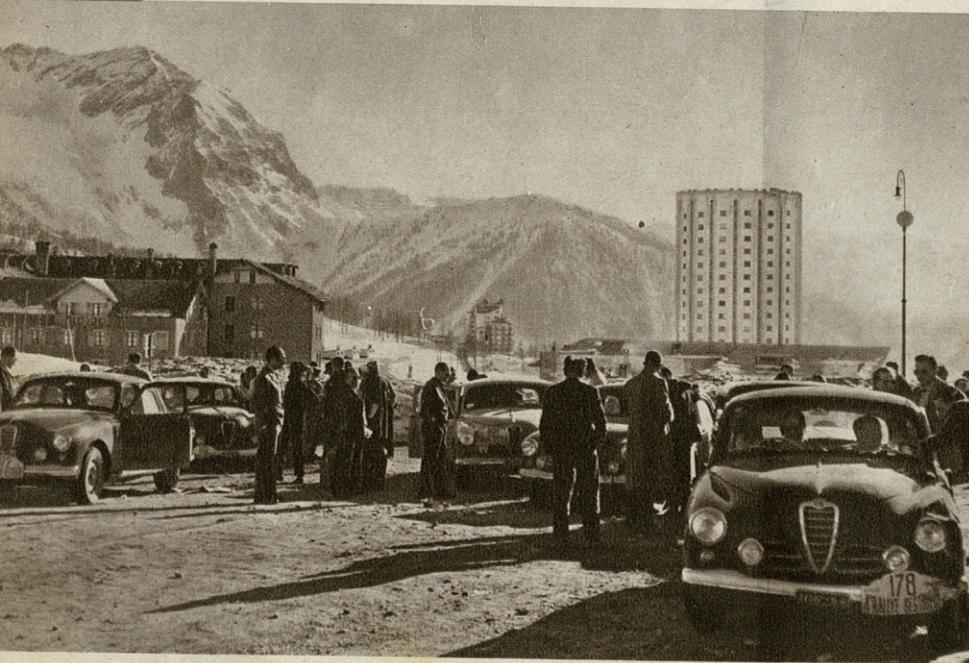


Sorprendenti risultati del IV Rallye Internazionale del Sestriere



L'arrivo al Sestriere di Polenski-Martinengo, 1° premio fra le 1500 cc. sport comandate.



Le macchine dei concorrenti al Parco chiuso del Sestriere.

« Rallye (dice l'articolo 19 bis del Co. dice Sportivo Internazionale) è una prova di durata a velocità media limitata, in cui l'itinerario, o gli itinerari convergono verso un prefissato punto di raduno, e nella quale la più alta velocità sulla strada non deve costituire un fattore di classifica. Tuttavia, una o più prove ammesse di velocità, possono far parte del programma di un Rallye ».

Intorno a questa definizione ufficiale, ricamano ormai da anni i vari organizzatori nell'intento di trovare la quadratura del cerchio, ossia la formula ideale che sia al tempo stesso sportiva e tecnica, razionale e probante, e che scontenti il meno possibile i partecipanti i quali sono per lo più esseri di difficile acclimatazione e molto spesso con interessi diametralmente opposti tra loro.

In Italia, fino a qualche tempo fa, le gare di questo tipo erano assolutamente ignorate, se non boicottate, e si deve particolarmente agli amici dell'Automobile Club di Torino, se il « verbo » rallyistico si è finalmente diffuso in Italia, cosa che costituisce certamente una benemerita non indifferente.

Il IV Rallye del Sestriere ha confermato ancora una volta il suo indiscusso diritto alla classicità, diritto provato dal suo « curriculum vitae » di alto lignaggio e confermato quest'anno dall'essere titolato come prova valevole per il Campionato Europeo di Gran Turismo.

Abbiamo già detto che l'indovinare perfettamente la regolamentazione di un Rallye, costituisce una utopia poiché troppe sono le ragioni del tutto contrastanti che in queste manifestazioni si affacciano, e troppe sono le circostanze ambientali e climatiche che possono interferire in modo fondamentale sia in senso positivo che negativo. Certe volte si definisce un Rallye come troppo difficile (vedi ad es. quello di Montecarlo del 1951 in cui solamente 5 concorrenti giunsero alla fine senza penalizzazione fra oltre 3 centurie di partecipanti) o troppo facile (come ad esempio quello monegasco di quest'anno in cui oltre 250 vetture giunsero facilmente alla meta senza punteggi avversi) e spessissimo si criticano le inevitabili prove complementari che non sempre riescono soddisfacenti.

L'idea teorica degli organizzatori è sempre quello di ottenere maggiore selezione possibilmente sul settore stradale di raduno, ossia nella parte rallyistica vera e propria, senza dover fare appello, come « extrema ratio », alle prove supplementari spesso aleatorie. Un altro scopo degli organizzatori è quello di mettere in condizioni di effettiva parità le vetture di svariate

dimensioni e capaci di prestazioni differentissime, cosa non sempre facile e passibile di errori inevitabili. Spesso si dimentica questo problema ed accade allora che le vetture piccole vengano del tutto sacrificate sull'altare delle maggiori possibilità delle grosse.

Gli appassionati organizzatori dell'Automobile Club di Torino hanno voluto cesellare il loro regolamento cercando di ovviare a tutte le manchevolezze e trovare, con un risultato che non esitiamo a definire del tutto commendevole, le risposte ai disparati quesiti che il problema rallyistico pone ai suoi solutori.

Naturalmente, trattandosi di un Rallye italiano, la tipica passione italiana per la velocità doveva inevitabilmente avere un peso non indifferente nell'ossatura del regolamento e, se un appunto si deve fare, questo riguarda forse solamente la lunghezza ed il sistema di punteggio della corsa in salita del Col di Nava, che ha determinato delle situazioni non sempre del tutto eque alla luce degli effettivi risultati tecnici e sportivi.

Il desiderio giustificatissimo di equiparare le possibilità di tutte le diverse vetture, ha forse pesato eccessivamente nel fare in modo che le migliori performances assolute non avessero alcun peso nella classifica generale, e così si è giunti ad un risultato finale che, se dal lato puramente sportivo è quanto di meglio si potesse desiderare agli effetti della chiarezza e « democraticità » assoluta della manifestazione, pure lascia alquanto a desiderare dal lato tecnico, poiché vede favorite delle macchine le quali, anche se magistralmente guidate, non possono certamente essere comparate con quelle che nella classifica generale sono relegate in posizioni inferiori e che hanno dato prestazioni specifiche certamente migliori.

Quindi i risultati del Rallye del Sestriere devono essere soprattutto esaminati alla luce delle finalità che si erano prefisse i suoi promotori e che sono state raggiunte soprattutto dal lato sportivo più puro.

Gli amici dell'Automobile Club di Torino, da Arnaldo Trevisani a Giuseppe Salvi del Pero, Ferruccio Bernabò, Arrigo De Angeli, Luigi Della Chiesa, per non parlare dei veri cirenei di questa manifestazione, ossia i commissari tecnici Rapi, Di Virgilio, Rogano, Leoncini, Cappa ecc., con il valido aiuto della Società degli Esercizi del Sestriere di cui sono animatori gli amici Giovanni Nasi e Barberis, possono essere soddisfatti e lieti di aver collaborato alla riuscita della gara che nel suo genere è la massima d'Italia e ormai degnamente annoverata fra le



Un passaggio della Citroën di Seibert-Bolz, vincitori del Rallye.



Il passaggio da Roma dei concorrenti. Bracco abbracciato da Boniggia. A destra il suo coéquipier Von Hanstein.

maggiori prove del genere in Europa.

Non si deve dimenticare che il regolamento del Rallye del Sestriere è nato quest'anno proprio in un momento estremamente critico nella regolamentazione internazionale, in cui pochissimi (ed è un eufemismo...) avevano delle idee più o meno chiare sul da farsi nel campo delle suddivisioni in Categorie e classi, e quindi certe piccole manchevolezze ed incertezze in questo campo devono essere senz'altro ascritte ad una situazione negativa contingente in cui gli organizzatori non avevano nulla a che vedere.

Ma converrà ormai passare all'esame delle varie fasi di questa manifesta-

zione multiforme, che nel suo svolgimento ha assommato tanti elementi diversi ed avvincenti al tempo stesso.

Con l'Automobile Club di Torino hanno collaborato in fraterna intesa quelli italiani di Arezzo, Bari, Bologna, Firenze, Genova, Grosseto, Imperia, La Spezia, Milano, Napoli, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Rimini, Roma, Siena, Trento e quelli esteri di Francia (de l'Île de France, de Marseille et Provence, de Bourgogne, des Alpes, de Lorrain, de Champagne, de la Drôme, du Nord), di Germania, del Belgio, di Gran Bretagna, d'Olanda e di Svizzera.

I punti di partenza scelti dai concorrenti sono stati Torino, Marsiglia,

Francoforte, Milano, Roma, Bologna, Parigi, Napoli, Bari, l'Aja, Londra, Bruxelles.

Gli iscritti sono stati 104 (10 meno dello scorso anno) ed i partenti sono stati 86 (invece dei 94 dello scorso anno). Fra i «forfait» più importanti quelli di Houel, Capelli, Lanza di Trabia, Fusarpoli, Ickx, Dalla Favera, Bertone. Apparentemente propagandistica ma veramente reale l'iscrizione di Ascari, Farina, Villoresi, ecc.

Come è noto, i concorrenti dovevano raggiungere Torino con itinerari che variavano fra i 1039 ed i 1225 chilometri, per poi affrontare il settore comune di ben 1760 chilometri nel quale avevano luogo varie prove di selezione. Al Sestriere sono giunti 69 concorrenti in tutto. Le condizioni meteorologiche sono state favorevolissime ai concorrenti su tutto il percorso ed il Sestriere ha loro riservato una serie di quelle sue smaglianti giornate di sole che sono il vanto di questa stagione invernale.

Sono partite 22 vetture da Turismo nella classe 750 cc. rappresentanti le marche Fiat, Panhard, Renault, Gutbrod e Moretti.

Le Panhard hanno fatto la parte del leone e hanno dominato con netta superiorità anche nelle prove tecniche dando delle performances estremamente interessanti. La trazione anteriore, la cilindrata e il favorevole rapporto potenza-peso, sono stati elementi decisivi. Accolta favorevolmente la vittoria del bravissimo Maranzana che nella difficile prova finale è riuscito a superare lo svantaggio che aveva accumulato.

La prova finale in circuito, sia detto per inciso, è stata molto più decisiva di quanto ci si potesse aspettare ed in fondo non è stato un male perché questa, più che ogni altra, era probabilmente la prova di tipo più consona allo spirito del Rallye, che fosse prevista. Il circuito di circa 1200 metri che gli organizzatori avevano scovato al Sestriere, è apparso indovinatissimo e presentava tutte le caratteristiche e le condizioni più tipicamente invernali che ci si potesse aspettare. Quindi una prova tecnica e sportiva veramente completa, tanto per i guidatori quanto per le vetture, e particolarmente per le gommature, sospensioni ecc. ecc.

Le piccole Fiat non potevano fare nulla contro le più grosse e potenti Panhard e si sono difese degnamente. Particolarmente bravi Monaco-Ciolfi e soprattutto i Cerrutti che sono riusciti a fare ottime cose.

Nella classe Turismo fino a 1600 cc. sono partite 14 vetture delle marche Lancia, Fiat, Volkswagen e Simca. Dopo una lotta serrata si è imposta la vecchia e gloriosa Lancia Aurelia ottimamente preparata e guidata da quegli autentici specialisti che sono Scala e Mazzonis. Qui la vittoria ha premiato una vettura che si è sempre mostrata molta adatta a questo genere di gare e soprattutto un equipaggio di primo piano. Strenua difesa quella di Nasci-Ceriana, che hanno fatte cose magnifiche con la loro Fiat 1400 cc. Una bella dimostrazione nelle prove complementari ha dato la Simca Aronde

che poi è sparita nel finale. La Fiat 1400 ha dimostrato nel durissimo circuito tascabile del Sestriere le sue grandi doti di molleggio e tenuta di strada.

Battaglia grossa nella classe 2000 cc. Turismo in cui sono partite ben 23 macchine che rappresentavano Alfa Romeo, Lancia, Fiat e Tatraplane. La lotta è divampata fra le compagini Lancia (ufficiosa) ed Alfa Romeo.

Nella prova in salita, la grande classe dei piloti di Lancia e la loro preparazione hanno avuto la meglio sugli alfisti che però hanno difeso accanitamente le loro posizioni. Sulla prova di velocità (la quale pertanto era più che altro accademica) l'Alfa Romeo si è presa la rivincita segnando addirittura il miglior tempo assoluto e dimostrando le proprie grandi qualità. Nella classifica finale, l'incidente di Valerio nel circuito del Sestriere e la grande preparazione ed abilità dei lancisti, hanno portato ad una classifica del tutto favorevole alla 6 cilindri torinese che ancora una volta ha dimostrato la sua altissima classe ed il diritto ad un piazzamento assoluto che una formula rallyistica più realistica avrebbe dovuto concederle.

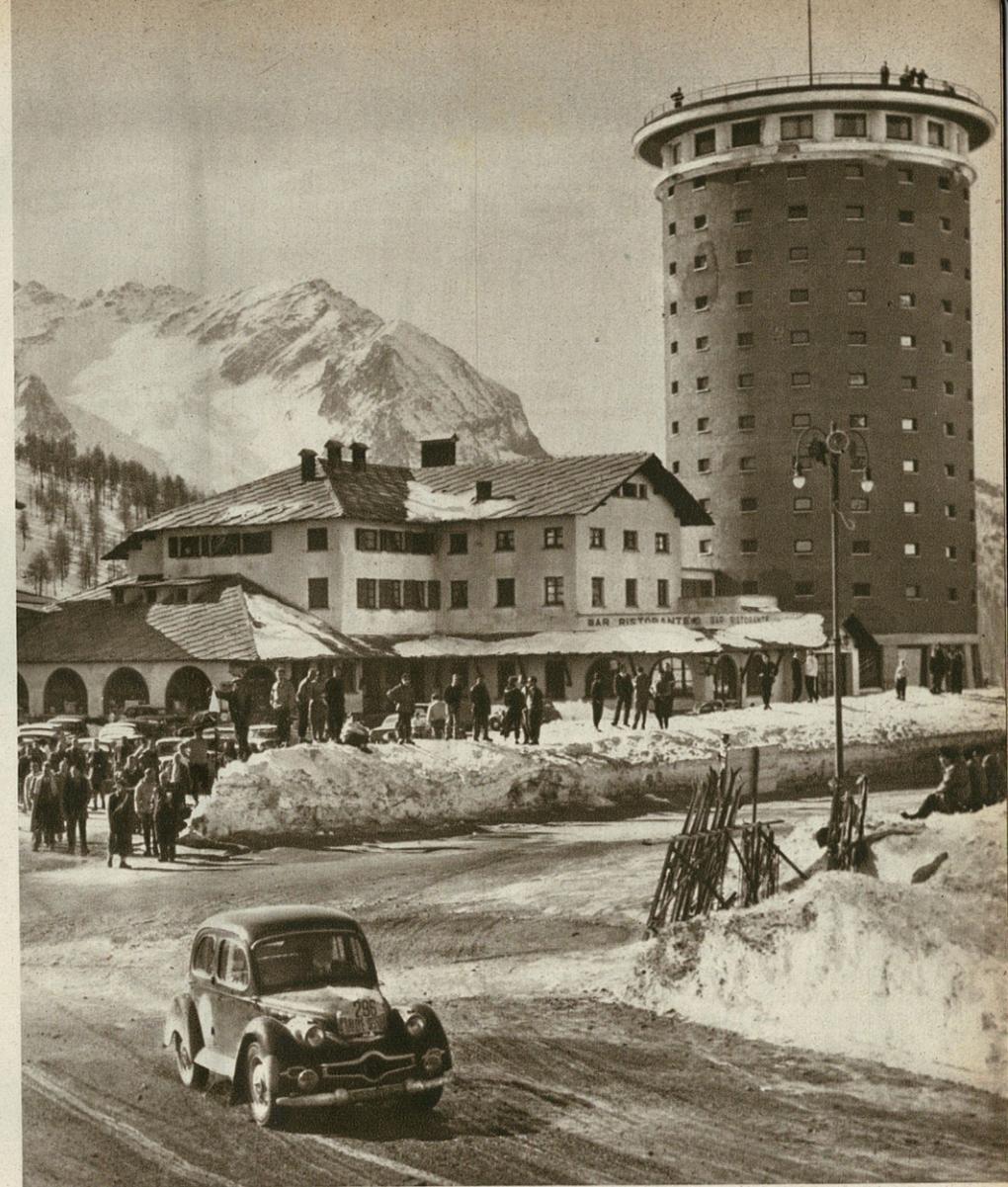
Marsaglia ha fatto ottime cose come anche Chistillin che, per non pregiudicare la sua invidiabile posizione nel Campionato Europeo di Gran Turismo, ha tirato troppo le redini e ha perduto delle posizioni che avrebbe potuto senz'altro conquistare con una condotta più decisa nella prova finale.

9 i partenti nella massima classe del Turismo ed in compenso rappresentate Alfa Romeo, Ford, Citroen, Riley, Sunbeam-Talbot, Chevrolet, Mercury e la nuova grossa Borgward germanica.

Nella prova in salita ed in quella finalissima, netto dominio dei trionfatori assoluti del Rallye, Seibert e Bolz, due fortissimi specialisti che hanno saputo sfruttare fino all'osso le doti della loro anziana Citroen (acquistata di seconda mano pochi giorni prima della gara per sostituire la loro vettura avariata!) che per altro si è dimostrata perfettamente adatta alla bisogna.

Abbiamo già detto del risultato tecnico che lascia alquanto perplessi e che sembra voler affermare che le migliori vetture sono quelle vecchie o non più costruite! Ma abbiamo anche già detto che la colpa risiede soprattutto nel regolamento che ha troppo livellato le varie performances assolute esaltando invece quelle relative, classe per classe. Ottima anche la prova della Riley e della Borgward germanica mentre assai sfortunata quella dei nostri rappresentanti che ne hanno passate di ogni genere.

Il massimo interesse era polarizzato nella classe unica della Categoria Sport commerciale da cui era lecito attendersi il vincitore assoluto ed in cui figuravano i maggiori nomi del firmamento automobilistico fra cui ben due vincitori assoluti di «1000 Miglia» (Bracco e Von Hanstein accoppiati), il vincitore assoluto del Rallye di Montecarlo 1953, Gatsonides, il vincitore assoluto del Rallye des Alpes 1952, Von Falkenhausen accoppiato con Hewitt, il vincitore assoluto della Liegi-Roma-



Maranzana-Carlotti su Dyna Panhard, 1° class. categ. tur. internazionale.

Liegi 1952, Polenski, per non parlare dei Valenzano, Maglioli, ecc.

18 partenti, delle marche Lancia, Alfa Romeo, Porsche, Ferrari e Siata, lotta senza quartiere che ha bruciato i concorrenti nella contesa fra loro ed ha aperto la strada alla vittoria della Citroen! Dopo aver dominato ed accumulato ottimi punteggi nella gara in salita in cui i primi 3 posti sono andati appunto alle Lancia, e presentatisi alla gara finale con tutte le carte in regola per tentare il gran colpo, i lancisti più quotati hanno deluso per fortunate circostanze. Maglioli, dopo un primo giro spettacoloso, ha osato l'inosabile ed è uscito di strada fortunatamente perdendo ogni chance. Gino Valenzano è stato tradito dalle catene speciali che aveva mantenuto montate, e così nella classifica assoluta i più quotati sono stati relegati in posizioni minori.

Abbiamo già detto che 17 sono stati i ritirati sul settore stradale. Ossia il 20 per cento circa. Vi sono stati pochissimi incidenti di rilievo e qualche episodio di sfortuna, di imprevidenza o di disattenzione. Per esempio, tanto per non citare che alcuni casi più appariscenti, Polenski ha dovuto cambiare una ruota per foratura in pieno settore cronometrato sulla corsa in salita del

Nava, Bertoja e Mantovani si sono trovati su questo stesso settore-chiave a secco di benzina ed hanno perso tempo prezioso per rifornire, e Gatsonides, per un errore proprio non del tutto ascrivibile ad un refuso della tabella di marcia, è entrato con eccessivo anticipo in un controllo decisivo compromettendo così completamente le sue chances che non erano indifferenti.

Il percorso di velocità in salita ha manifestato dei controsensi. Troppo lungo ed impegnativo, al tempo stesso non è stato decisivo pure mettendo in condizioni molto disparate quelli che potevano avere il tempo ed i mezzi di allenarsi e quelli che non potevano. Queste sono cose che si devono evitare nei Rallyes se si vuole davvero incoraggiare la tendenza dilettantistica che li ha originati scoraggiando il professionismo vero o falso.

Abbiamo anche già detto che il circuito finale ci è piaciuto. Infatti esso ha racchiuso in sé, in assenza concentrata, tutta la gamma delle insidie che le strade invernali offrono a chi le percorre e quindi si è intonato perfettamente al carattere tipico di questo Rallye.

Vogliamo ancora ricordare Pignatelli che ha corso con Sonnino e che con una



L'arrivo al Sestriere di Umberto Maglioli.



Nasi-Ceriana, Fiat 1400, 2° class. nella cat., durante la prova complementare.

maiuscola prova finale in cui si prese anche il lusso di segnare il miglior tempo sul giro, è riuscito ad inserirsi fra i « cannoni » della classe più impegnativa. Bracco ha fatto ottime cose, pure non dando forse sufficiente importanza alla lettura dei cronometri! Ceccaroni ha portato bene la veloce *Siata* 8 V. non certo molto adatta a questo uso.

Tutti meriterebbero una menzione poiché tutti hanno vissuto i loro piccoli drammi e meritano un elogio, per avere superato le durezze della prova che le condizioni atmosferiche favorevoli non hanno minimizzato.

Dopo ogni Rallye si sentono solamente commenti negativi ed i più fieri propositi di non ripetere mai più l'esperienza. Tutti (o quasi) se ne vanno delusi e contrariati. Si discutono i risultati, le formule, le classifiche, le deliberazioni dei commissari e si critica aspramente. Eppure noi crediamo che i Rallyes abbiano una loro funzione che non può essere dimenticata ed anche dal lato tecnico offrano delle possibili-

tà d'esperienza che solamente le competizioni possono dare. Nessun miglior collaudo, per esempio, delle gomme da neve e di aggeggi antighiaccio, ecc., — oltre che di tutto quanto fa parte dell'equipaggiamento fondamentale di una vettura destinata ad un probante uso invernale, — di quello che può dare un Rallye del genere di questo del Sestriere.

Si tratta di continuare a studiare la regolamentazione più adatta, continuare a fare tesoro delle esperienze fatte, e non si potrà errare. Del resto Arnaldo Trevisani ed i suoi collaboratori ci hanno già dato l'appuntamento al 5° Rallye del Sestriere nel 1954 e siamo certi che troveremo gli stessi entusiasmi, la stessa accoglienza insuperabile nella sua cornice smagliante e caratteristica e finalmente una regolamentazione che non avrà da soffrire dei tentennamenti della C.S.I. né di errori d'equilibrio che non si possono sempre evitare.

Il servizio di cronometraggio, particolarmente gravoso in queste manife-



Valenzano P. - Sposetti su Aurelia, 1° della cat. sport commerciale.

stazioni, è stato puntuale, rapidissimo e perfettamente efficiente. Nella prova finale abbiamo anche visto con soddisfazione che funzionava una cellula fotoelettrica con ogni conseguente garanzia di precisione.

Hanno presenziato molte persone assai note nel nostro ambiente, fra cui Antony Noghes, Presidente dell'A.C. di Montecarlo, ed ancora moltissimi altri.

GIOVANNI LURANI

LE CLASSIFICHE

CATEGORIA TURISMO INTERNAZIONALE

PRIMA CLASSE

1. Maranzana-Carlotti (*Dyna Panhard*), 552 - 2. Grosgeat-Biagini (*Dyna Panhard*), 545 - 3. Bondorowsky G. M. (*Dyna Panhard*), 492 - 4. Cerruti M.E.G. (*Fiat* 500) 393,5 - 5. Borghesio-Carossia (*Fiat* 500), 379,5 - 6. Levati-Dionisi (*Fiat* 500), 312 - 7. Sertorio F. G. (*Moretti*) 300 - 8. Cosulich-Suni (*Fiat* 500) 270,5 - 9. Monaco-Ciolfi (*Fiat* 500), 269,5 - 10. Ottonello-Gardioli (*Fiat* 500) 247.

SECONDA CLASSE

1. Scala-Mazzonis (*Lancia Aprilia*) 586 - 2. Nasi-Ceriana (*Fiat* 1400) 525 - 3. Brignone-Meregalli (*Fiat* 1400) 468,5 - 4. Crotti-Sassi (*Lancia Ardea*) 439,5 - 5. Barge-Pasteris (*Fiat* 1400) 438,5 - 6. Luparia-Quadri (*Fiat* 1400) 410,5 - 7. Cappello-Scano (*Fiat* 1100-E) 387 - 8. Fulcheri-Ruffino (*Lancia-Aprilia*) 379,5 - 9. Servadei-Mellei (*Fiat* 1400) 231 - 10. Giacotto-Jappelli (*Lancia Aprilia*) 184.

TERZA CLASSE

1. Marsaglia-Damonte (*Lancia Aurelia B-22*) 580,5 - 2. Christillin-Fiorio (*Lancia Aurelia B-22*) 547 - 3. Gatta-De Martino (*Lancia Aurelia B-22*) 542,5 - 4. Quattrocchi-Cangiotti (*Lancia Aurelia B-22*) 519,5 - 5. Buffa-Carabelli (*Lancia Aurelia B-22*) 499 - 6. Della Beffa-Rasini (*Alfa Romeo* 1900) 490,5 - 7. Scagliarini-Lisi (*Alfa Romeo* 1900) 438 - 8. Prampolini-Zucchelli (*Aurelia B-21*) 421 - 9. Occhetti-Stroppiana (*Fiat* 1900) 395.

QUARTA CLASSE

1. Seibert-Bolz (*Citroen*) 589 - 2. Rogers-Tozzi (*Riley* 2500) 506 - 3. Von Der Muehle-Hartman (*Borgward* 2400) 489 - 4. Emprin Gilardini-Raim. (*Mercury*) 401 - 5. Bianchi-Colabattisti (*Alfa Romeo* 2500) 327 - 6. Marx-Niemaller (*Ford*) 225,5.

CLASSE UNICA

1. Valenzano P.-Sposetti (*Aurelia B-20*) 568,0 - 2. Pignatelli-Sonnino (*Aurelia B-20*) 531,5 - 3. Valenzano-L. Paltrinieri (*Aurelia B-20*) 522,5 - 4. Polensky-Martinengo (*Porsche* 1500) 513,5 - 5. Lorenzoni-Moffa (*Aurelia B-20*) 485,5 - 6. Bracco-V. Hanstein (*Porsche* 1500) 481,5 - 7. Fredella-Salvatore (*Aurelia B-20*) 382 - 8. Grimani-Pittini (*Alfa Romeo* 1900) 357,5 - 9. Ceccaroni-Vitali (*Siata* 208-S) 283,5.

CLASSIFICHE DELLA PROVA DEL COLLE DI NAVA

CLASSE PRIMA

1. Grosgeat-Biagini (*Dyna Panhard*) 2731"3/5 - 2. Gerakis-Gravier (*Dyna Pan-*



Il Marchese Trevisani, Presidente dell'A. C. Torino, tra Seibert e Bolz, primi nella classifica assoluta, su Citroen.

hard) 30'04"2 - 3. Cerruti M.-Cerruti G. (*Fiat* 500 C) 30'54" - 4. Monaco-Colfi (*Fiat* 500 C) 30'55"1 - 5. Roubaud-Servizet (*Renault*) 31'35"2 - 6. Bondorowsky G. e M. (*Dyna Panhard*) 32'18"1 - 7. Sertorio F. e G. (*Moretti*) 32'51"4 - 8. Borghesio P. Carlo-Carossia (*Fiat* 500 C) 33'10"4 - 9. Ros S.-Paschetto (*Fiat* 500 C) 33'24"4 - 10. Krings-Felder (*Gutbrod*) 33'31"2.

CLASSE SECONDA

1. Scala-Mazzonis (*Lancia Aprilia*) 27'26"3/5 - 2. Eric e Yan Nash (*Simca Aronde*) 27'43"1 - 3. Brignone-Meregalli (*Fiat* 1400) 28'00"1 - 4. Giacotto-Jappelli (*Lancia Aprilia*) 28'02"4 - 5. Barge-Pasteris (*Fiat* 1400) 28'30"4 - 6. Nasi-Ceriana (*Fiat* 1400) 28'41"1 - 7. Fulcheri-Ruffino (*Lancia-Aprilia*) 28'58" - 8. Luparia-Quadri (*Fiat* 1400) 29'48"1 - 9. Servadei-Melley (*Fiat* 1400) 29'59"3 - 10. Crotti-Sassi (*Lancia Ardea*) 30'38"1.

CLASSE TERZA

1. Christillin-Fiorio (*Lancia Aurelia B-22*) 24'58"3/5 - 2. Damonte-Marsaglia (*Aurelia B-22*) 25'13"3 - 3. Gatta-De Martino (*Aurelia B-22*) 25'29" - 4. Cestelli Guido e Signora (*Alfa Romeo* 1900) 25'42"1 - 5. Quattrocchi-Cangiotti (*Aurelia B-22*) 25'54"3 - 6. Simontacchi-Pivoli (*Alfa Romeo* 1900) 26'28" - 7. Torello-Lena (*Aurelia B-22*) 26'29"3 - 8. Buffa-Carabelli (*Aurelia B-22*) 26'37"3 - 9. Valerio-Besana (*Alfa Romeo* 1900) 27'04" - 10. Della Beffa-Rasini (*Alfa Romeo* 1900) 27'04"1.

CLASSE QUARTA

1. Seibert-Bolz (*Citroen*) 26'41"1/5 - 2. Inzirillo S. e C. (*Alfa Romeo* 2500) 27'57"2 - 3. Rogers-Tozzi Condivi (*Riley* 2500) 28'00"3 - 4. Von Der Muehle-Hartman (*Borgward* 1400) 29'10"2 - 5. Bianchi-Colabattisti (*Alfa Romeo* 1500) 29'18"4 - 6. Marx-Niemaller (*Ford*) 30'06"1 - 7. Empringilardini-Raimondo (*Mercury*) 31'07"3.

CATEGORIA SPORT COMMERCIALE

CLASSE UNICA

1. Maglioli-Canepa (*Aurelia B-20* 24'22" - 2. Valenzano G.-Paltrinieri (*Aurelia B-20*) 24'31" - 3. Valenzano P.-Sposetti (*Aurelia B-20*) 24'49" - 4. Bracco-V. Hanstein (*Porsche* 1500) 24'59"2 - 5. Pignatelli-Sonnino (*Aurelia B-20*) 25'13"1 - 6. Ceccaroni-Vitali (*Siata* 208-S) 25'32" - 7. Gatsonides-Koks (*Porsche* 1500) 26'07"2 - 8. Zeller-Hoffmann (*Porsche* 1500) 26'21"2 - 9. Lorenzoni-Moffa (*Aurelia B-20*) 26'49"2 - 10. Grimani-Pittini (*Alfa Romeo* 1900 S) 27'45".

PROVA DI VELOCITA' DI STUPINIGI (Km. 2).

CLASSE PRIMA

1. Bondorowsky G. e M. (*Dyna Panhard*) 1'03"4/5 Km. 112,852 - 2. Grosgeat-Biagini (*Dyna Panhard*) 1'04"1 Km. 112,149 - 3. Maranzana-Carlotti (*Dyna Panhard*) 1'05"3 Km. 109,056 - 4. Gerakis-Gravier (*Dyna Panhard*) 1'10"4 Km. 101,694 - 5. Krings-Felder (*Gutbrod*) 1'11"2 Km. 100 e 840 - 6. Sertorio F. e G. (*Moretti*) 1'12"4 Km. 98,901 - 7. Monaco-Ciolfi (*Fiat* 500 C) 1'14" - 8. Roubaud-Servizet (*Renault*) 1'15"3 - 9. Borghesio P. e C. e Carrossia (*Fiat* 500) 1'16"1 - 10. Levati-Dionisi (*Fiat* 500) 1'16"2.

CLASSE SECONDA

1. Eric e Yan Nash (*Simca-Aronde*) 56"2/5 Km. 127,659 - 2. Brignone-Meregalli (*Fiat* 1400) 57"4 Km. 124,567 - 3. Nasi-Ceriana (*Fiat* 1400) 58"1 Km. 123,711 - 4. Scala-Mazzonis (*Aprilia*) 58"1 Km. 123 e 711 - 5. Barge-Pasteris (*Fiat* 1400) 59"2 Km. 121,212 - 6. Fulcheri-Ruffino (*Aprilia*) 59"4 Km. 120,401 - 7. Servadei-Melley (*Fiat* 1400) 1'00"2 - 8. Giacotto-Jappelli (*Aprilia*) 1'00"4 - 9. Luparia-Quadri (*Fiat*

1400) 1'02"2 - 10. Cappello-Scano (*Fiat* 1100 E) 1'04"3.

CLASSE TERZA

1. Simontacchi-Pivoli (*Alfa Romeo* 1900) 42"4/5 Km. 168,224 - 2. Damonte-Marsaglia (*Aurelia B-22*) 45"2 Km. 158,590 - 3. Cestelli Guidi e Signora (*Alfa Romeo* 1900) 45"3 Km. 157,894 - 4. Christillin-Fiorio (*Aurelia B-22*) 45"3 Km. 157,034 - 5. Gatta-De Martino (*Aurelia B-22*) 46"2 Km. 155,172 - 6. Torello-Lena (*Aurelia B-22*) 46"2 Km. 155,172 - 7. Quattrocchi-Cangiotti (*Aurelia B-22*) 46"2 - 8. Buffa-Carabelli (*Aurelia B-22*) 46"4 - 9. Scagliarini-Lisi (*Alfa Romeo* 1900) 47"4 - 10. Berteja-Mantovani (*Alfa-Romeo* 1900) 48"4.

CLASSE QUARTA

1. Von Der Muehle-Hartman (*Borgward* 2400) 49"3/5 Km. 145,161 - 2. Bianchi-Colabattisti (*Alfa Romeo* 2500) 51"4 Km. 138,996 - 3. Rogers-Tozzi Condivi (*Riley* 2500) 52" Km. 138,462 - 4. Inzirillo S. e C. (*Alfa Romeo* 2500) 52"2 Km. 137,404 - 5. Emprin Gilardini-Raimondo (*Mercury*) 54" Km. 133,333 - 6. Seibert-Bolz (*Citroen*) 56" Km. 128,571 - 7. Marx-Niemaller (*Ford*) in 57"1.

CATEGORIA SPORT COMMERCIALE

CLASSE UNICA

1. Bracco-Von Hanstein (*Porsche* 1500) 43"1/5 Km. 166,665 - 2. Ceccaroni-Vitali (*Siata* 208) 43"2 Km. 165,898 - 3. Zeller-Hoffmann (*Porsche* 1500) 43"3 Km. 165,137 - 4. Lorenzoni-Moffa (*Aurelia B-20*) 43"3 Km. 165,137 - 5. Valenzano G.-Paltrinieri (*Aurelia B-20*) 44"4 Km. 160,714 - 6. Valenzano P.-Sposetti (*Aurelia B-20*) 45" Km. 160 - 7. Gatsonides-Koks (*Porsche* 1500) 45" - 8. Polensky-Martinengo (*Porsche* 1500) 45"1 - 9. Grimani-Pittini (*Alfa Romeo* 1900 S) 45"2 - 10. Pignatelli-Sonnino (*Aurelia B-20*) 45"2.