

# LA IV COPPA DELLE DAME

Il Bisbino aveva preso cappello. Perché? Forse perché qualche pattuglia di finanziari aveva disperso giù per le sue verdeggianti balze una colonna di spalloni costringendoli a mollare tra le fronde le rigonfie briccole? Forse perché alla sua rustica ombra gli animatori dell'A.C. Como avevano preferita quella più doviziosa del Monte Generoso per parcarvi, in quel di Campione, le vetture partecipanti al prossimo Concorso d'Eleganza per la Coppa d'Oro... non più Villa d'Este. O perché altro?

che concorrente aveva fatta la sua comparsa per una fugace ricognizione sul percorso e sotto la pioggia si era dovuta accontentare di controllare grosso modo le caratteristiche del percorso o di rinfrescarsi alla memoria, ma non certo di spingere troppo il piede sull'acceleratore.

Il non lungo percorso, Km. 7.400, è tanto pittoresco quanto insidioso e le cronache già hanno dovuto registrare nelle passate edizioni delle spettacolose, quanto fortunatamente incruente uscite di strada. Inaugurò la serie al-

la prima edizione del 1951 la udinese Maria Teresa Faccin che, alla grande curva a spillo di Monte Olimpino, riuscì a smantellare la paterna Aprilia uscendone indenne di tra le contorte lamiere. L'anno seguente fu invece la signora Domenica Tanedda a finire fuori strada, riportando leggera ferita al mento, ed alla terza edizione quella del 1953, la mala sorte volle colpire, sempre leggermente per fortuna, una delle favorite, la ottima Gianfranca Reggiani che però dall'incidente riportò una grave lesione per-

manente: il ferreo ed irremovibile divieto paterno che portò alla intempestiva conclusione della sua breve ma brillante carriera agonistica.

Tutto ciò, beninteso, anche se il maltempo aveva sino a quel momento risparmiata la prova, talché si pensava proprio ad un particolare omaggio verso il bel sesso.

Tale considerazione sembrava però decisamente superata dalle avverse condizioni che si andavano preparando per questa quarta edizione della gara che ancor oggi mantiene il ruolo di prova unica al mondo nel suo genere. E di ciò vivamente si preoccupava il Presidente Tessuto che, nella sua innata galanteria, non poteva darsi pace di quanto — per cause di forza maggiore — era costretto ad offrire alle leggiadre, abili ed ardentose guidatrici che ancora una volta avevano risposto con tanto entusiasmo al suo invito si da far salire qua-



In alto, da sinistra a destra: Anna Maria Peduzzi, al volante della sua Alfa Romeo TI, 1. assoluta. — Luciana Viori su « Isetta », classificata 2. delle vetture Turismo serie normale fino a 750 cc. — La Fiat 1100 TV Pinin Farina di Luisa Rezzonico, 1. Gran Turismo sino a 1300 cc., 4. assoluta. La Rezzonico è 1. anche nel Turismo di serie fino a 750 cc., con Fiat 500 C.

Non era dato sapere, ma quel che era certo era l'inoppugnabile fatto che quando il Bisbino si caccia in testa quel suo cappellaccio di nuvole bigie v'è poco da stare allegri tutto all'ingiro. Il mal tempo è assicurato: figuriamoci poi con una stagionaccia come questa cosa poteva succedere. Vi era persino da temere per la integrità della stessa Torre del Baradello vanto e gloria della ridente città capoluogo del sempre incantevole Lario.

Intanto i giorni passavano e sempre più ci si avvicinava a quel 23 Maggio prefissato in calendario internazionale dall'A. C. Como per la quarta disputa della sua sempre più viva « Coppa delle Dame ». Già qual-



Il comm. Besana, titolare di Villa d'Este, premia la contessa Della Chiesa, 1. Turismo oltre 1300 cc. su Fiat 8 V e 2. assoluta



Il Presidente dell'A.C. di Como, comm. Alessandro Tessuto, premia la signora Anna Maria Milani, 3. assoluta su Alfa Romeo TI.

za essendo convenute a Como tutte le concorrenti provenienti da Milano, da Genova, da Torino, da Cremona, e da Como stesso per la rappresentativa italiana nonché da Parigi, da Berna e da Innsbruck per le partecipanti internazionali.

Fu proprio nel corso di queste ultime e più spinte prove che ebbe a registrarsi un incidente di strada di cui fu vittima la Signora Rita Valaguzza, incidente che fortunatamente produsse maggior danni alla bella Lancia Aurelia che non alla guidatrice che, nel rovesciamento della vettura, riportò solo qualche contusione allo sterno.

La notizia dell'incidente alla Signora Valaguzza percorse in un battibaleno la strada di corsa e non pochi cupri femminili accelerarono il loro battito, ma il cuore più scosso fu quello del burbanzoso Bisbino che d'istinto si portò la mano al cappellaccio in segno di deferenza, ma il braccio rimase fermo a mezz'aria, ritenuto da una montanara timidezza commista a superbia. Eh no, non deve dare segni di commozione così evidente un vecchio monte aduso a ben altri spettacoli, ma la breccia nel suo cuore s'era aperta e, nel complice buio della notte, ecco la mano raggiungere il cappellaccio e lanciarlo lontano seminando tutt'all'intorno la nuvolaglia bigia.

Così la IV Coppa Delle Dame ebbe a godere ancora una volta di una perfetta strada di corsa mentre tutto all'ingiro, a nemmeno quindici chilometri di raggio, la pioggia più o meno insistente cadde per tutta la giornata rendendo forse più sopportabile il letto alla sfortunata Signora Valaguzza che era ben lungi dal pensare come il suo sacrificio aves-

se spianato la strada a tutte le avversarie.

\*\*\*

Dalle premesse meteorologiche saltiamo ora a piè pari all'epilogo agonistico della giornata mentre più avanti ci occuperemo del suo dettaglio.

Oggi quando si parla di epilogo agonistico di una prova automobilistica già si sa dove va a finire il discorso: sui reclami.

A questa regola non poteva naturalmente sottrarsi nemmeno la Coppa delle Dame, anche se di un vero e proprio reclamo non pensiamo si debba parlare. Forse si è trattato solo di chiacchiere, ma queste hanno avuto un sapore assai poco sportivo e ci è veramente spiaciuto averle colte sulla bocca di una rappresentante di quel « Racing Club 19 » di Torino che — per la incresciosa e trascinata faccenda del Sestrières — dovrebbe dimostrarsi in ogni circostanza, ed attraverso tutti i suoi soci, il depositario di questa sempre più rara sportività.

Una concorrente infatti è scattata dalla linea di partenza con un leggero anticipo. Ci si è detto due secondi ma sulle cose riferiteci non facciamo testo e nella fattispecie ci sembra che due secondi di anticipo sulla partenza siano troppi. Comunque in base al rapporto del Commissario alle partenze, la Giuria — sulla scorta dell'apposito articolo del regolamento internazionale — ha inflitto alla frettolosa pilota un minuto secondo di penale. Tutto logico, regolarissimo, ineccepibile e vi sarebbe solo da ringraziare gli stilatori dell'attuale regolamento che hanno trasformato il vecchio minuto primo, previsto per tale caso, nell'odierno minuto secon-



si a quota 40 il numero delle iscritte.

Non poteva darsi pace, il bravo Presidente Tessuto e di nottetempo aveva misteriosi incontri coi più autorevoli venti locali, dal Tivanino alla Brevia e via dicendo, e si dice che ai suddetti avesse offerte cifre favolose purchè riuscissero a buttar giù di testa a Messer Bisbino quel suo cappellaccio di nuvole bigie che andavano ritrovando ogni giorno sempre nuova linea. Ma niente da fare. A tradimento, Compar Eolo impartiva improvvisi ordini ai suoi sudditi e quelli, a raffiche, si scatenavano all'assalto del cappellaccio ma l'astuto amico dei contrabbandieri s'era messo un bel sottogola e se ne faceva allegramente baffi dei loro attacchi.

Non si credea però che le ardite amazzoni del volante, pur conscie delle accresciute difficoltà della loro prestazione, avessero dato ad intendere di voler rinunciare all'impresa. Anzi, dopo i primi cauti assaggi del terreno sotto l'acqua, andarono prendendovi sempre più confidenza ed i tempi andavano sempre più abbassandosi man mano che le prove si intensificavano e la maggior attività si registrò naturalmente alla immediata vigilia della giornata di gara, che fu intensissi-



Letizia delle concorrenti genovesi signore Evelina De Nicolay Berio e Ilde Costella, rispettivamente 1. e 2. Turismo Speciale fino a 750 cc. su Fiat 500 C.



A sinistra, la contessa Paola Della Chiesa; a destra Mimi Schiagno, 2. Turismo fino 1300 cc. su Lancia Appia, 2. Gran Turismo oltre 1300 cc. su Lancia Aurelia.



La Signora Giuseppina Piazza Ambrosoli, 1. Turismo fino a 1600 cc.

do (per questo scherzo nel 1935 Pin-tacuta perse la gara dello Stelvio e finì relegato nelle ultime posizioni della assoluta).

Noi comprendiamo perfettamente la situazione d'orgasmo di chi si trova al volante con la marcia innestata, un piede sull'acceleratore e l'altro sulla frizione con tutti i sensi concentrati attraverso la vista sulla bandierina dello starter e possiamo quindi giustificare questi furti in partenza, ma ciò non toglie che chi è a terra, ed è preposto a questa specifica vigilanza, deve compiere inflessibilmente il suo dovere e ciò per la massima garanzia verso tutti i concorrenti e verso la organizzazione stessa.

Non è quindi lecito — ed oltre a tutto è molto antisportivo — che chi incappa in una disavventura del genere debba mettere in dubbio il verdetto del commissario basandosi sulle proprie convinzioni e soprattutto debba insinuare motivi campanilistici a sostegno della propria tesi.

\*\*\*

Vediamo ora finalmente di fermarci a metà strada tra premessa ed epilogo e di vivere un po' questa «IV Coppa delle Dame» che se ha palesato un ancor maggiore interessamento ed appassionamento delle nostre gentili guidatrici a questa manifestazione esclusivamente ad esse dedicata (e fra breve assisteremo all'assurdo che la unica prova in salita del calendario italiano sarà questa femminile) ha d'altra parte registrato tecnicamente una battuta d'arresto su tutta la linea.

Il record assoluto non solo è rimasto imbattuto ma si è rimasti ancora al di sopra del record del 1953 e questi risultati non sarebbero cambiati anche se una delle più quotate protagoniste non fosse incorsa nella maugurata penale di cui sopra. Per contrapposto abbiamo in questa edizione il maggior equilibrio fra i mezzi in gara che infatti è stato registrato con 35"4/5 il minor scarto tra le prime dieci classificate assolute. Questo valore sale a 41"3/5 per la edizione 1953, a 55"2/5 per la prima del 1951 ed a 1'20"4/5 per quella del 1952.

Due soli records sono crollati, entrambi per la 1100 quello della categoria Turismo per opera della cremonese Signora Brugnoli e quello della 1100 Gran Turismo per merito della sempre migliore Luisa Rezzonico che nella giornata ha compiute 2 gare (si era iscritta in tre gruppi) e che al traguardo di arrivo al Lieto Colle ci ha riservata la gradita sorpresa di farci pensare che la Fiat avesse adottato un Diesel anche per la piccola «500». Si trattava invece, e purtroppo, di una bella fusione di bronze (verificata poco prima di S. Fermo) il che non ha impedito alla intrepida pilota della Scuderia St. Ambroeus di vincere questa classe ma non certo di battere il record del '53 (Cavalleroni in 6'27"1) ne quello del 1952 (Fiaccadori, 6'34"1).

Una sorpresa ancor più bella, e questa reale ed effettiva, ci veniva poi

fornita in questa classe dalle spettacolose affermazioni delle Isetta concorrenti e classificate in collatissime tra di loro al secondo e terzo posto. La loro prova è stata seguita con particolare interesse in quanto per la prima volta tutti hanno potuto esser certi che alla loro guida non si trovavano né collaudatori della Casa né esperti guidatori, sospetto questo infondato, ma pur sempre lecito, per le precedenti ed ancor più luminose affermazioni fornite nella Coppa della Toscana e nella Mille Miglia.

La Signora Luciana Viori, seconda classificata, ci pare anzi alla sua prima gara mentre la Signora Vanna Stoppani non è nuova alle cronache della Coppa delle Dame.

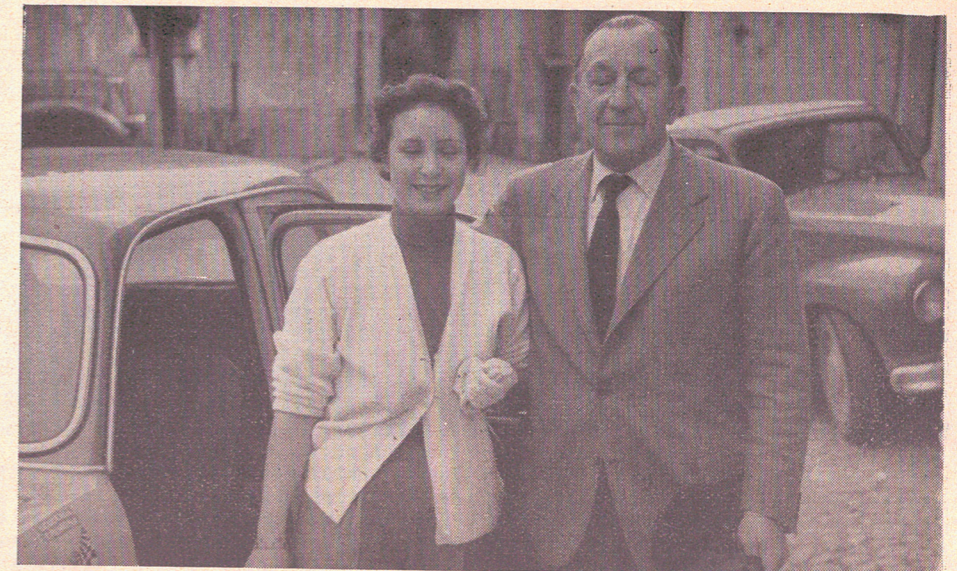
Altra assidua a questa prova femminile la Signorina Luisa Pozzoli che con la sua «Topolino» ha preceduto la francese Madame Itier che ha voluto qui sperimentare, dopo avervi già gareggiato con la Renault, la Moretti 750 conseguendovi peraltro un meno brillante risultato data la sua minore dimestichezza con questa vettura. Troviamo poi nella signora De Ferrari una esponente della nutrita rappresentativa genovese ed a chiusura del gruppo 750 la Professoressa Tumminelli che, pur di non disertare la gara che l'ha vista sempre fra le sue più attive protagoniste, ha corso con una «Topolino» prestatagli dal fratello medico e tutt'altro che preparata per gara.

La avvenente Signora Alba Brugnoli Storti, della Scuderia Automobilistica Cremonese, è la prima primatista che in questa cronaca incontriamo ed è doveroso sottolineare qui subito il fatto che la ardentissima guidatrice ha compiuto una impresa assai rara in quanto ha saputo prendere non due, ma tre piccioni con una fava. Infatti la Signora Brugnoli non si è accontentata di vincere la sua classe e battere il precedente record (Signora Nicosia 5'49"3/5) ma anche di superare largamente la media fatta registrare dalla vincitrice della classe corrispondente ma del gruppo Turismo Serie Speciale, impresa questa peraltro riuscita anche alla Signorina Rezzonico per la classe 750.

Notevolmente staccata, alle spalle della cremonese, troviamo la aostana Mimi Schiagno con la Lancia «Appia» seguita dalla appassionata genovese Signora Jetta Demcenko che stenta ad ambientarsi sulla sua nuova Fiat «1100-103».

Nel gruppo Turismo 1600 bella vittoria della entusiasta quanto modesta Signora Giuseppina Piazza Ambrosoli che con la Fiat 1400 se è riuscita a battere largamente le avversarie non ha saputo invece superare il record per due anni consecutivi segnato dalla cognata Signora Anna Maria Longoni Ambrosoli ed ha dovuto accontentarsi di superare di un secondo il tempo del 1951 sempre della cognata, che quest'anno troveremo in una classe più impegnativa.

Nella stessa classe dopo la Signora Piazza ecco la austriaca signora Hedvig Kugi con la Peugeot mentre con



La giovanissima signora Alba Brugnoli Storti appena scesa dalla sua nervosa Fiat 1100-103 TV, con cui ha conquistata la vittoria nella classe Turismo sino a 1300 riceve le felicitazioni dell'appassionato sportivo automobilista cremonese sig. Facchetti il cui nome è rimasto legato alle gesta organizzative e sportive della Città del Torrazzo.

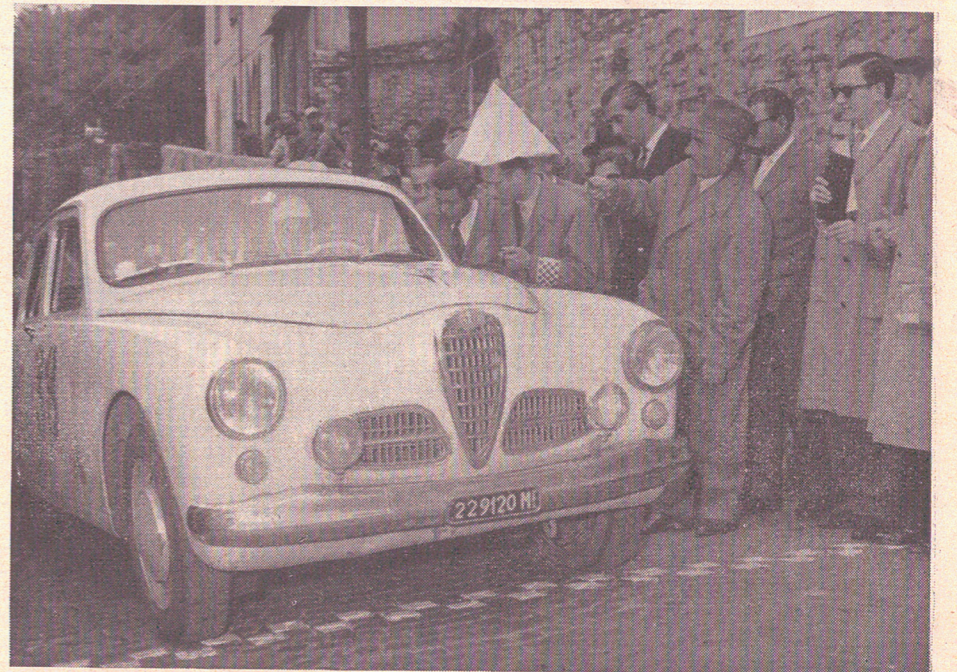
la Fiat 1400 Cabriolet si piazzava la Signora Luciana Bignami della Scuderia Autieri.

Dal massimo gruppo della Turismo normale uscirà, del tutto impreveduta come diremo poi, la vincitrice assoluta Signora Anna Maria Peduzzi che ha iscritto così per la terza volta il suo nome sul «libro d'oro» della gara comasca e che si è così rifatta della forzata assenza dello scorso anno dovuta alle conseguenze dell'incidente occorso durante la disputa della Targa Florio in Sicilia.

La Signora Peduzzi si era iscritta,

come la Rezzonico, in tre gruppi ma per la difficoltà di poter poi tempestivamente riportarsi al traguardo di partenza, preferì rinunciare alla prima gara, ossia quella fra le 750 Turismo riservando la sua partecipazione alle 2000 Turismo ed alla 1300 Gran Turismo ma solo per particolare concessione riuscì poi, come la Signora Anna Maria Milani, a prendere questa seconda partenza.

Le sue carte migliori però, la indimenticata «Marocchina» doveva giocarle in questa seconda gara, con la Fiat-Zagato 1100, tanto che non si im-



Con la possente Alfa Romeo 1900 TI ecco in partenza la valorosa signora Anna Maria Milani classificatasi al secondo posto nella 2000 Turismo ed al terzo della assoluta. La sicura pilota ha poi ripreso la partenza con la Porsche finendo ancora seconda nella Gran Turismo sino a 1300.

pegnò soverchiamente nella prima prova al volante della Alfa Romeo TI. In partenza stentò infatti ad avviarsi, in una curva perse tempo essendo andata a finire sul folle e la rimediò alla meglio, e tutto ciò spiega perché finì col far registrare un tempo superiore non solo al record assoluto della Rezzonico del 1953 (5'12"") ma anche al suo stesso record assoluto del 1952 (5'13"2/5) raggiunto lo stesso con la Alfa Romeo 1900.

Alla conclusione della manifestazione doveva invece risultare il miglior tempo del 1954 proprio questo 5'15"1/5 della Peduzzi a cui nel gruppo turismo hanno fatto seguito la Milani, anch'essa con la Alfa Romeo TI la già citata Anna Maria Longoni Ambrosoli che ha mirabilmente debuttato al volante della Alfa Romeo 1900, non solo normale ma ancora in rodaggio, finendo dinnanzi alla vivace signora Zita Dazzi Ferrario con la Lancia Aurelia B. 21 ed alla esordiente Signorina Anna Nogara che con una vettura così impegnativa co-

un complesso di circostanze sfavorevoli, non ha corrisposto all'attesa.

Nella classe 1300 le protagoniste erano tre; la Milani con la Porsche, la Peduzzi con la Fiat-Zagato e la Rezzonico con la Fiat 1100/103 TV - Pinin Farina.

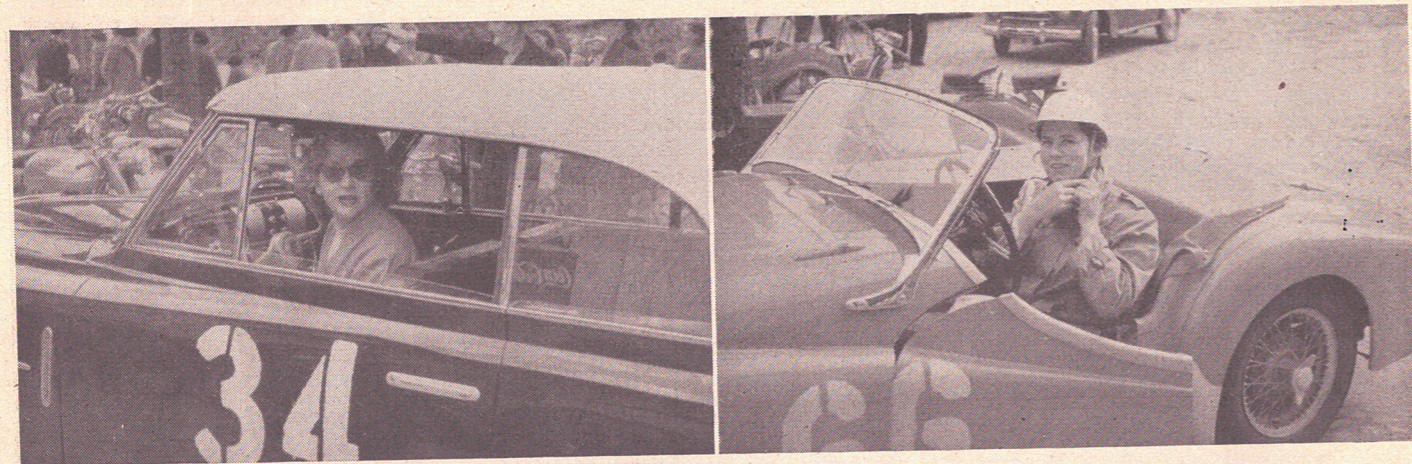
Tutte e tre hanno già al loro attivo una gara e le ultime due sono già vittoriose in due classi. La Rezzonico, avendo già gareggiato nel primissimo gruppo, ha avuto tutto il tempo per riportarsi alla linea di partenza e prende il suo via regolarmente mentre le due avversarie, rimaste bloccate lungo il percorso di ritorno, che segue naturalmente altra strada che non quella di corsa, non si sono ancora presentate allo start. La calmissima pilota della St. Ambroeu conduce pulitissima la sua elegante TV-Pinin Farina e segna un bel 5'19"3/5 con cui batte largamente il record '53 della Signora Jetta Demcenko che con la Stanguellini-Bertone era arrivata ai 6'8"4/5.

Le rivali intanto dopo non poche

ziare mentre stava avviandosi verso una seconda vittoria della giornata e verso il notevole miglioramento dell'assoluto della edizione 1954, di cui già era in possesso pur ignorandolo, nonchè del nuovo record della Coppa delle Dame che così è rimasto intatto in possesso della ben meritoria Maria Luisa Rezzonico.

A complemento della cronaca v'è da aggiungere la prova fuori gara della svizzera signorina Rita Rampinelli intervenuta al volante di una vettura sport, e quindi fuori regolamento, Triumph biposto aperta con cui ha registrato un 5'10" che la inserirebbe al quarto posto nella assoluta con un tempo leggermente migliore al 5'19"3/5 della Rezzonico, ma con una ben notevole diversità di mezzo meccanico.

Strani questi cronometrici e perfetti amici bernesi. Già lo scorso anno si ebbe la grana della partecipazione della loro associata signora Moser Clivio con la irregolare M.G. Sport e quest'anno la cosa si è ripetuta e risolta



A sinistra la signora Luciana Bignami che ha portata la sua Fiat 1400 Cabriolet al terzo posto tra le Turismo fino a 1600 ed a destra la sbarazzina signorina Rita Rampinelli di Berna che ha partecipato fuori gara con la Triumph sport.

me la Alfa Romeo 1900 ha fatto anche troppo specie se si vorrà raffrontare il suo tempo con quello di alcune più esperte avversarie.

Abbiamo così esaurita la cronaca del gruppo turismo che ha visto complessivamente in campo 18 concorrenti.

Nella categoria Turismo speciale si è avuto un pressochè totale schieramento genovese. Infatti le tre concorrenti della classe 750 erano tutte della « Scuderia Quinto » e tra di esse ha avuto la meglio la esperta regolarista Signora Evelina De Nicolay Berio che ha distanziato le concittadine Signore Ilde Costella e Rita Calcagno Vicini pur tenendosi al di sopra del tempo segnato dalla Rezzonico nella 750 Turismo Normale. Lo stesso discorso vale per la classe 1300 vinta dalla Signora Isabella Cavalleroni con la « 1100/TV » per i colori della Scuderia Janua dinnanzi alla Signorina Vittoria Maffi della St. Ambroeu.

Ed eccoci alla Categoria Gran Turismo che doveva essere il piatto forte della giornata e che invece, per

peripezie erano riuscite a raggiungere le loro nuove macchine ed a ripresentarsi alla partenza ma in ritardo ed in via eccezionale vennero riammesse ma dopo la prova della superiore ed ultima classe; le oltre 1300 che dopo il forzoso forfait della sfortunata, ed infortunata, signora Valaguzza e la rinuncia della Rezzonico, si era ridotta ad offrire in campo due sole pilote, la Contessa Paola Della Chiesa con la Fiat 8-V e la già salutata Mimi Schiagno con la Aurelia B-20, entrambe in rappresentanza del Racing Club 19 di Torino.

Partite nell'ordine le due avversarie arrivano al Lieto Colle ancora nell'ordine ma con un maggior distacco non a Como.

Sulla loro scia ecco, a chiusura della giornata, allinearsi ancora la Milani che con la Porsche migliorerà di qualche secondo il suo stesso tempo dello scorso anno ma resterà lontana dalla già proclamata vittoriosa Rezzonico in quanto la Peduzzi a metà salita, forse per aver toccato contro qualche rilevato è tradita dallo scoppio della gomma anteriore destra e deve rinun-

a favore della loro inviata mercè la signorilità dell'A. C. Como che non per nulla ha alla testa quel gentiluomo che è il Comm. Alessandro Tessuto ed a capo della Commissione Sportiva quell'entusiasta appassionato che si chiama Adriano Stucchi e può inoltre contare sulla impeccabilità del suo Direttore della Sede e di Corsa, l'amico Dr. Renato Brandini, un taretto che sa portare a termine con successo tutte le sempre brillanti iniziative dell'A. C. Como che può inoltre contare per l'inquadramento festoso delle sue ricchissime premiazioni su quel gioiello dell'Hotel Villa d'Este ove anche quest'anno l'allegria comitiva si è trasferita dopo la gara, e dopo le inevitabili e inopportune discussioni, per il cocktail in onore delle protagoniste e la lunga distribuzione dei premi e degli omaggi per cui nessuna delle concorrenti rientra mai a casa a mani vuote.

Questa è soprattutto una delle peculiari caratteristiche dell'A. C. Como: il suo esemplare rapporto discorsi-premi. I primi sono sempre pochissimi e brevissimi mentre i secondi sono



ASSIDUE PROTAGONISTE DELLA COPPA DELLE DAME: a sinistra, con la sigaretta tra le labbra la signora Zita Ferrario Dazzi giunta quarta con la Lancia Aurelia nella Turismo 2000 a fianco della immancabile signora Anna Maria Longoni Ambrosoli che ha preceduto sul traguardo la rivale pilotando una Alfa Romeo 1900 ancora in rodaggio - A destra la Signora Vanna Stoppani, brillantissima pilota della Isetta che ha conseguito un secondo e terzo posto nella 750 turismo.

sempre numerosi e ricchi. Purtroppo in molte altre organizzazioni questo rapporto appare enormemente rovesciato mentre i concorrenti di ogni sesso sono tutti d'accordo nell'affermare che... « verba volant et premi restant ».

FRANCO DEGLI UBERTI

(Fotografie di Bernasconi, F. Degli Uberti e Ghizzoni).

Le classifiche:

Categoria vetture turismo di serie normali.

I Gruppo - Vetture fino a 750 cmc.: 1. Rezzonico Luisa, Fiat 500 C, 6'37"2 media 67,035; 2. Viori Luciana, Iso-Isetta, 7'07"2; 3. Stoppani Vanna, Iso-Isetta, 7'08"1; 4. Pozzoli Luisa, Fiat 500 C, 7'13"; 5. Itieri Anne, Moretti 750, 7'21"; 6. De Ferrari Emilia, Fiat 500 C, 7'35"4; 7. Tumminelli Maria, Fiat 500 C, 7'36"2.

II Gruppo - Oltre 750 e fino a 1300 cmc.: 1. Brugnoli Storti Alba, Fiat 1100 TV, 5'49", media 76,332; 2. Schiagno Mimi, Lancia Appia, 6'11"; 3. Demcenko Jetta, Fiat 1100 TV, 6'22"2.

III Gruppo - oltre 1300 e fino a 1600 cmc.: 1. Piazza Ambrosoli Giuseppina, Fiat 1400, 6'19"1 media 73,253; 2. Kugi Hadvig, Peugeot, 6'26"3; 3. Bignami Luciana, Fiat 1400, 7'12".

IV Gruppo - Oltre 1600 e fino a 2000 cmc.: 1. Peduzzi Anna Maria, Alfa Romeo TI, 5'15"1 media 84,517; 2. Milani Anna Maria, Alfa Romeo TI, 5'17"4; 3. Longoni Ambrosoli Anna Maria, Alfa Romeo 1900, 5'30"1; 4. Dazzi Ferrario Zita, L. Aurelia B. 21, 5'43"3; 5. Nogara Anna, Alfa Romeo 1900, 5'45"2.

Categoria vetture turismo di serie speciale

I Gruppo - Fino a 750 cmc.: 1. De Nicolay Berio Evelina, Fiat 500 C, 6'41"3, media 65,891; 2. Costella Ilde, Fiat 500 C, 7'06"1; 3. Calcagno Vicini Rita, Fiat 500 C, 7'18"1.

II Gruppo - Oltre 750 e fino a 1300 cmc.: 1. Cavalleroni Isabella, Fiat 1100

TV, 5'59"2 media 74,082; 2. Maffi Vittoria, Fiat 1100/103, 6'23"3.

Categoria vetture di gran turismo

I Gruppo - fino a 1300 cmc.: 1. Rezzonico Luisa, Fiat 1100 Farina, 5'19"3, media 83,354; 2. Milani Anna Maria, Porsche, 5'34"2.

II Gruppo - Oltre 1300 cmc.: 1. Della Chiesa Paola, Fiat 8 V, 5'15"4, media 84,357; 2. Schiagno Mimi, Lancia Aurelia B. 20, 5'51"1; fuori gara Rampinelli Rita, Triumph Sport, 5'19".

Classifica assoluta

1. Peduzzi Anna Maria, Alfa Romeo TI, 5'15"1; 2. Della Chiesa Paola, Fiat 8 V, 5'15"4; 3. Milani Anna Maria, Alfa Romeo TI, 5'17"4; 4. Rezzonico Luisa, Fiat 1100 Farina, 5'19"3; 5. Longoni Ambrosoli Anna Maria, Alfa Romeo 1900, 5'30"1; 6. Milani Anna Maria, Porsche, 5'34"2; 7. Dazzi Ferrario Zita, Lancia Aurelia B. 21, 5'43"3; 8. Nogara Anna, Alfa Romeo 1900, 5'45"2; 9. Brugnoli Storti Alba, Fiat 1100 TV, 5'49"; 10. Schiagno Mimi, L. Aurelia B. 20, 5'51".

La prima delle Dame ad accostarsi al tavolo ove era accumulata la ricca dotazione di premi è stata la signora Anna Maria Peduzzi che per la terza volta ha iscritto il suo nome sul Libro d'Oro di questa particolarissima gara. Anche se bloccata a metà strada nella seconda prova intrapresa con la veloce e leggera Fiat Zagato 103 la signora Peduzzi si era già assicurata la vittoria assoluta con la prima prova compiuta al volante della Alfa Romeo 1900. Alla audace guidatrice comasca viene offerta la più significativa Coppa della manifestazione ma come si vede numerosi altri trofei e premi restano a disposizione delle altre concorrenti.

