



IL VOLANTE D'ARGENTO

Il Volante d'Argento del 1953 era retto dalla seguente Formula

$$K = \frac{V + 2v}{V \text{ max}}$$

in cui V = velocità media raggiunta sul percorso Biella-Oropa in Km/h; v = velocità media raggiunta sui 4 giri di Monza in Km/h; V max = velocità massima raggiunta sui 500 metri lanciati di Monza nel corso della 1ª prova tecnica. Questa Formula aveva indubbiamente il pregio dell'originalità e sarebbe stata fortunata ed interessante se fossero state possibili le seguenti premesse assolutamente indispensabili:

A) Che la corsa, come era proprio nella sua impostazione originale e tendenzialmente invariata da 15 anni, fosse riservata alle vetture da Turismo, ossia a mezzi di prestazioni ben note e ben controllabili.

B) Che queste macchine fossero state presentate in gara in condizioni normali e senza manipolazioni più o meno legali ed ammissibili, per renderle adatte a... sconfiggere la Formula di gara.

Crediamo che gli ideatori della Formula abbiano peccato di eccessivo ottimismo, di santa ingenuità e di passione sportiva purissima, dato che la competizione era aperta a tutti i concorrenti di qualsiasi dimensione (assi, campioni consumati, specialisti, dilettanti e principianti) e dato che l'interesse della gara aveva addirittura attirato la partecipazione ufficiale di case (!), era ovvio che i più smaliziati (e sono molti) ed i meno sportivi (e purtroppo non sono pochi) si ingegnassero con ogni mezzo per battere la Formula che potremmo chiamare « Formula dell'onestà e della sincerità ». Non vogliamo con questo accusare esplicitamente la maggioranza dei concorrenti di aver sorpreso la buona fede degli organizzatori, tutt'altro!

Quando si propone una Formula di gara, è lecito studiarla ed escogitare i mezzi più opportuni per risolverla nel modo

In testata: Bracco e Bona, su Lancia, arrivati rispettivamente primo e secondo. — Di fianco: Al Santuario di Oropa, dopo la gara in salita Biella-Oropa.



Bertoja, uno dei più brillanti piloti della Lancia Aurelia B. 21 alla curva del porfido.

migliore. Conoscendo i nostri polli e sapendo con quale applicazione tutti avrebbero studiato come meglio destreggiarsi fra le pieghe regolamentari, sarebbe stato assai meglio predisporre una Formula molto diversa che non mandasse a casa quasi tutti scontenti: i concorrenti delusi per certe sperequazioni e certe sorprese che non si attendevano, i commissari tecnici e sportivi convinti di essere stati bellamente gabbati.

Di cattivo sangue ce n'è stato molto ed è stato un vero peccato. Come abbiamo detto, la Formula in sé era ottima, pur se praticamente inapplicabile per le prefate ragioni tecniche (le prestazioni delle vetture « Gran Turismo » per la stessa definizione della Categoria non potevano essere neppure induttivamente controllabili) e sportive (le speciali « messe a punto » di cui abbiamo parlato).

L'agonismo sportivo, tanto a Monza quanto e più sulla difficile Biella-Oropa, è stato grandissimo, la partecipazione significativa, il successo aprioristico ottimo... quello consuntivo un po' meno.

Abbiamo letto alcuni commenti che riflettevano il « pieno successo » del Volante d'Argento 1953. A noi questo successo sembra paragonabile a quello del famoso chirurgo che proclamava la riuscita dell'operazione senza preoccuparsi dell'avvenuta morte del paziente.

L'autore della Formula ha creduto bene di adossare la responsabilità dell'accaduto ad una pretesa inefficienza dei Commissari sportivi. A nostro parere, essi non hanno fatto altro che applicare, come di dovere, rigidamente il regolamento a loro affidato, e non era colpa loro se esso aveva in sé tante pecche. A norma di Codice sportivo, i Commissari avevano la facoltà di alterare il Regolamento solamente per cause di forza maggiore o per necessità di sicurezza. Evidentemente non potevano escludere a loro piacere delle vetture, soprattutto nel « Gran Turismo », solamente perché andavano troppo adagio... Ricordiamo che le « fiches » tecniche ufficiali di omologazione della CSAI non contengono neppure per le vetture da Turismo l'indicazione della velocità massima. E allora come la mettiamo?... Dovevano i Commissari sportivi agire arbitrariamente, unicamente per creare interessanti casi giuridici da demandare poi al Tribunale d'Appello?

Sarebbe meglio arrenderci alla verità: la Formula, in sé interessante, è apparsa praticamente sballata (come alcuni avevano preveduto con oltre un mese di anticipo) e conviene stendere un pietoso velo su quanto è accaduto, sperando che le esperienze negative servano a qualche cosa di positivo per l'avvenire. Ma anche in questo non è il caso di farsi soverchie illusioni.

Sembra infatti che il sistema attualmente in voga sia quello di fare molto cammino da una esperienza negativa all'altra senza preoccupazioni di sorta.

Come è noto, il primo atto della « Commedia » del Volante d'Argento, se così la possiamo chiamare (infatti nè quello di

tragedia, nè farsa ci sembrano nomi opportuni) si è svolto a Monza con la lunga serie dei collaudi preventivi, eseguiti volenterosamente da noti collaudatori, specialisti e preparatori, quali Facetti, Ceroli, Bronzoni, Tinarelli, Volpini, Dagrada, Bonini, Arpesani, ecc., che hanno fatto del loro meglio per spremere le macchine a loro affidate. Ma in certi casi queste vetture venivano loro consegnate con motori freddi e legati da olii lubrificanti di densità esagerate, che solamente un lunghissimo periodo di preventivo riscaldamento avrebbe potuto rendere meno viscosi, oppure con rapporti speciali che (nel limite prescritto dei giri) rallentavano molto la marcia, oppure ancora con carburante di basso numero di ottano se non addirittura con comandi d'anticipo o dell'aria che si potevano raggiungere dopo la prova... anche a cofano piombato.

Come si vede, alcuni artifici erano perfettamente leciti, alcuni altri illeciti ma solamente induttivi. Una vettura che aveva impressionato per la sua lentezza, venne poi ricolaudata (e questo non era previsto dal regolamento) da un commissario tecnico nazionale e addirittura messa fuori uso!

Fino dalla tarda vigilia, i dirigenti sapevano dove si sarebbe andati a finire, ma con le armi che il regolamento ed il codice mettevano in loro possesso, nulla potevano fare.

Le corse di Monza sono state bene organizzate e si sono tutte svolte con ottimo successo e regolarmente. Alcuni si sono preoccupati di andare più forte che potevano, tanto a Monza quanto a Biella, e questi (che per lo più nella classifica combinata appaiono in coda alla colonna) sono stati certamente i più sportivi e i più brillanti.

Nella corsa di Monza ricorderemo Romersa con la sua Renault, Rovati, Tombesi, Giro e Colombi fra le 750 cc. « Turismo ». Nella classe 1100 cc., Colombo, Fiaccadori, il bravo Bernardini, De Paolis, Repetto ed il vulcanico Rolfo Rolfo.

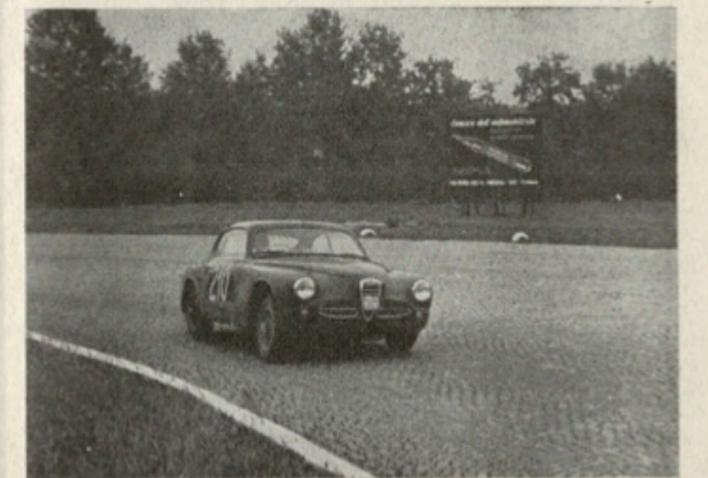
Fra le 1500 cc., dominate dalle Peugeot, Narducci, Muneron e Pizzagalli e finalmente, fra le vetture maggiori, il forte Musso che con l'Aurelia ha preceduto le Alfa Romeo di Castelli, e Schon che è stato il più veloce sul giro.

Monologo del forte Elio Zagato nella 1100 cc. « Gran Turismo », davanti a Monteverdi con la D.B. e Borghesi.

Brillante la signorina Schiagno con la sua Appia. Fra le « 2 litri », battaglia grossa e netta affermazione di Camillo Luglio davanti a Fornasari, Taramazzo e Bosisio, tutti su Alfa Romeo. Un gruppo fortissimo e ben preparato. La brava signora Milani non si è troppo impegnata con la sua Porsche che era apparsa veloce nei collaudi. Buono il tempo sul giro del genovese Luglio che ha marciato veramente forte.

Nella classe massima, passeggiata velocissima delle due Lancia « ufficiali » di Bona e Bracco davanti alla coraggiosa contessa Della Chiesa che ha fatto ottime cose. I due lancisti ufficiali si sono anche divisi il record sul giro a media apprezzabilissima.

L'organizzazione di Monza, curata come sempre dall'efficiente complesso dell'Automobile Club di Milano s'imperniava soprattutto su Mugnai, Direttore di Corsa, su Carri, Alfieri, quali Commissari sportivi e su Luzzatto, Sorrentino,



Il velocissimo Camillo Luglio con l'Alfa Romeo « sprint » al porfido nella prova a Monza.

Silvani, Baj, Bariona, Lissoni e Speluzzi quali Commissari tecnici che nelle difficilissime circostanze hanno fatto quanto potevano e che vanno sinceramente lodati per la loro passione e abnegazione.

Dopo la marcia di trasferimento a Biella, ha avuto luogo il terzo ed ultimo atto del Volante d'Argento con la disputa della classica Biella-Oropa. Il famoso percorso in salita appariva quest'anno trasformato in una vera pista ideale per gare di questo genere. Per il diretto interessamento del presidente del Consiglio on. Pella, che particolarmente ama questi luoghi, la strada era stata completamente rifatta: era lecito pertanto attendersi che il record della corsa crollasse clamorosamente. A rendere le cose meno facili, si è messo di mezzo il tempo, che è stato nebbioso, piovoso e ventoso al tempo stesso. La visibilità cambiava da un istante all'altro, il fondo è stato per lo più viscido e non adatto a risultati sensazionali. Per altro l'impegno dei concorrenti ha fatto sì che tutti i records di classe ed il primato assoluto, escluso quello della classe 1500 cc. Turismo, fossero sensibilmente migliorati.

La organizzazione biellese, capitanata dal Presidente Franco Bocca, è stata perfetta, signorile, grandiosa ed efficace. Ogni altro aggettivo sarebbe inutile.

Merito anche del Direttore di Corsa Renato Canali, dei Commissari sportivi Cigna, Simone, Gremmo e del paziente e preciso Casellato, che con Radice è stato a capo del servizio di cronometraggio.

al bravo Bona ed alla audace contessa Della Chiesa che ha chiuso la lieta giornata sportiva con una nota di grazia femminile.

Come abbiamo già detto, il contenuto sportivo di Monza e di Biella costituisce l'elemento positivo di questo « Volante d'Argento » la cui prevista apoteosi nell'accogliente grande albergo di Graglia si è invece conclusa in una acre polemica. Peccato, perché le premesse erano, almeno in teoria.

Vogliamo parlare delle Classifiche finali del Volante d'Argento, ossia dei risultati della « combinata » alla luce della Formula?

Ci limitiamo a pubblicare i risultati qui di seguito, a felicitarci con i vincitori per la loro « bravura », ed a rilevare che, per esempio, il miglior risultato assoluto nella Formula, è stato conseguito da Longo, il quale è arrivato, tanto a Monza quanto a Biella, ultimo assoluto non solo della sua classe, ma anche della sua categoria! E' vero però che gareggiare con una Fiat 500 nella G.T.I. 1100, dato che la classe 750 non era prevista.

I partenti sono stati un centinaio: ben 39 nel « Gran Turismo » che, come abbiamo detto, non avrebbe dovuto avere cittadinanza nel « Volante d'Argento ». Ma ormai come si fa ad organizzare una corsa decente senza il Gran Turismo? Una sessantina di vetture da Turismo non avrebbero avuto un significato di successo quantitativo, e senza l'ausilio del « Gran Turismo » e dei nomi che porta con se, le cose sarebbero state ancora meno felici. Vi pare?

GIOVANNI LURANI

(Foto Millanta e Publifoto)

Ecco le classifiche del VII Volante d'argento per il Campionato Nazionale dell'A.C.I.-Italia, svoltosi il 27 settembre su 4 giri dell'Autodromo di Monza (km. 25,200) e sulla Biella-Oropa (km. 10,600). La prima colonna: doppia media a Monza; seconda colonna: media Biella-Oropa; terza colonna: media velocità massima a Monza; quarta colonna: valore di Kappa, secondo la formula:

$$K = \frac{V + 2e}{V_{max}}$$

CATEGORIA TURISMO INTERNAZIONALE

Classe I - fino a 750 cmc.

1. Prandina, Fiat 500 C	182.350	+ 47.975	= 89.552	= 2,571
2. Provasi, Dyna Panhard	199.998	+ 55.740	= 102.857	= 2,486
3. Tombesi, Fiat 500 C	190.990	+ 51.539	= 98.901	= 2,452
4. Chierichetti, Fiat 500 C	171.104	+ 43.402	= 87.804	= 2,443
5. Giro, Fiat 500 C	190.868	+ 54.905	= 101.123	= 2,430
6. Rapetto, Fiat 500 C	179.644	+ 47.723	= 94.240	= 2,412
7. Poltronieri, Fiat 500 C	159.718	+ 36.621	= 81.447	= 2,410
8. Colombi, Moretti	190.828	+ 54.779	= 102.857	= 2,387
9. « Wilma », Fiat 500 C	172.734	+ 44.464	= 91.370	= 2,377
10. Moscatelli, Fiat 500 C	179.430	+ 46.088	= 95.238	= 2,367
11. Prudeniano, Fiat 500 C	179.464	+ 43.333	= 94.240	= 2,364
12. Romersa, Renault	200.226	+ 58.562	= 109.750	= 2,357
13. Capra, Fiat 500 C	181.730	+ 46.971	= 98.360	= 2,325
14. Gorla, Fiat 500 C	177.786	+ 46.276	= 96.774	= 2,315
15. Palmisano, Fiat 500 C	177.786	+ 43.861	= 95.744	= 2,314
16. Scrivanti, Fiat 500 C	175.304	+ 46.490	= 97.297	= 2,279

Classe II - da 751 a 1100 cmc.

1. Paolero, Fiat 1100/103	208.406	+ 61.349	= 104.651	= 2,577
2. Fiaccadori, Fiat 1100/103	227.140	+ 62.556	= 123.287	= 2,341
3. Gatti, Fiat 1100/103	220.194	+ 58.979	= 119.205	= 2,348
4. Crescimanno, Fiat 110/103	205.062	+ 53.655	= 111.111	= 2,324
5. Bernardini, Fiat 1100/103	226.348	+ 62.250	= 124.137	= 2,322
6. Vaccari, Fiat 1100/E	202.680	+ 55.805	= 111.801	= 2,315
7. Basevi, Fiat 1100/103	198.338	+ 53.117	= 109.090	= 2,303
8. Colombo Paolo, Fiat 1100/103	235.758	+ 64.699	= 130.434	= 2,302
9. Rolfo, Fiat 1100/103	224.832	+ 62.970	= 125.000	= 2,304
10. Manoli, Fiat 1100	193.226	+ 50.052	= 106.508	= 2,286
11. Capello D., Fiat 1100/E	202.680	+ 53.928	= 113.207	= 2,267
12. De Unterichter G., Fiat 1100/103	212.110	+ 56.937	= 119.205	= 2,256
13. Rocco Enrico, Fiat 1100/103	197.346	+ 52.230	= 111.111	= 2,246
14. Repetto, Fiat 1100/103	225.054	+ 61.369	= 127.659	= 2,243
15. De Paolis, Fiat 1100/103	225.896	+ 63.157	= 129.496	= 2,232

Classe III - da 1101 a 1500 cmc.

1. Pizzagalli G., Peugeot	222.080	+ 61.508	= 111.801	= 2,536
2. Guarducci, Peugeot	224.888	+ 61.887	= 120.000	= 2,389
3. Pizzagalli A., Peugeot	217.396	+ 57.817	= 119.205	= 2,308
4. Munaron, Peugeot	221.268	+ 62.028	= 123.287	= 2,297
5. Di Sambuy, Fiat 1400	212.408	+ 56.051	= 120.000	= 2,237
6. Pasteris, Fiat 1400	212.608	+ 55.112	= 120.805	= 2,216
7. Canepa, Fiat 1400	211.962	+ 56.416	= 121.621	= 2,206
8. Cocchetti, Fiat 1400	211.664	+ 54.467	= 120.805	= 2,202
9. Dubini, Fiat 1400	208.888	+ 53.594	= 119.205	= 2,201
10. Servadel, Fiat 1400	216.206	+ 56.836	= 124.137	= 2,199
11. Cerrone, Fiat 1400	218.444	+ 59.420	= 126.760	= 2,192
12. Scavino, Fiat 1400	198.598	+ 52.002	= 114.649	= 2,185
13. Amati, Fiat 1400	217.136	+ 56.734	= 127.659	= 2,145

Classe IV - oltre 1500 cmc.

1. Bertoja Gino, Aurelia	249.436	+ 67.135	= 137.404	= 2,303
2. Costelli Guidi, Alfa 1900	234.904	+ 67.635	= 134.328	= 2,252
3. Musso G. ppe, Aurelia B/21	251.720	+ 69.331	= 146.341	= 2,193



La signorina Schiagno è venuta da Aosta con la sua Lancia Appia ed ha fatto rifulgere le brillanti doti della ultima nata di Casa Lancia.

4. Castelli E., Alfa 1900	251.510	+ 67.802	= 146.341	= 2,181
5. Campigli, Alfa 1900	233.032	+ 64.393	= 137.404	= 2,164
6. Mazzucchetti, Alfa 1900	248.684	+ 67.420	= 146.341	= 2,160
7. Ingold, Alfa 1900	244.792	+ 62.762	= 145.161	= 2,118
8. Schon, Alfa 1900	250.884	+ 64.655	= 152.542	= 2,068
9. Greppi, Aurelia 1991	247.126	+ 25.696	= 144.000	= 1,894

GRUPPO GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

Classe I - fino a 1100 cmc.

1. Longo, Fiat 500 C	171.168	+ 46.513	= 88.235	= 2,467
2. Tinelli, Fiat 1100/103	230.136	+ 63.136	= 123.287	= 2,378
3. Monteverdi, D.B. Zagato 750	236.928	+ 62.907	= 126.760	= 2,365
4. Giambertone M., Fiat 1100/103	208.406	+ 55.805	= 111.805	= 2,363
5. Miletto, Fiat 1100/103	212.956	+ 58.170	= 115.384	= 2,349
6. Borghesi, Fiat 1100/8	236.310	+ 63.876	= 128.571	= 2,334
7. Filatori, Dyna Panhard	194.928	+ 55.805	= 109.090	= 2,298
8. Azario, Fiat 1100/103	223.778	+ 63.642	= 127.659	= 2,251
9. Salvi, Fiat 1100	215.332	+ 58.294	= 121.621	= 2,249
10. Zagato E., Fiat 1100 Zag.	253.194	+ 77.348	= 144.000	= 2,225
11. Schiagno Mimi, Appia	219.024	+ 55.033	= 124.137	= 2,207
12. Brambilla P., Fiat 750 Zag.	207.264	+ 53.043	= 118.421	= 2,198
13. Negretti M., Fiat 1100/103	202.048	+ 49.752	= 120.805	= 2,084
14. De Bonis, Cisitalia 202	209.466	+ 61.317	= 128.571	= 2,028

Classe II - da 1101 a 2000 cmc.

1. Gandolfi, Aprilia	220.380	+ 57.782	= 121.621	= 2,287
2. Ramella S., Aprilia	223.448	+ 64.177	= 127.659	= 2,253
3. Luglio, Alfa Sprint	278.624	+ 73.610	= 159.292	= 2,211
4. Galluzzi, Alfa Sprint J.	259.792	+ 65.724	= 148.760	= 2,188
5. Marsaglia, Aurelia 1990	260.764	+ 70.146	= 153.846	= 2,150
6. Christillin, Aurelia B/21	248.142	+ 60.379	= 144.000	= 2,142
7. Piperno, Aurelia 1991	266.274	+ 65.974	= 155.172	= 2,141
8. Tarana, Aurelia B/20	248.004	+ 62.149	= 145.161	= 2,136
9. Romersa, Aurelia 1991	261.138	+ 68.312	= 155.172	= 2,123
10. Taramazzo, Alfa Romeo T. I.	269.598	+ 70.223	= 160.714	= 2,114
11. Fornasari, Alfa 1900	271.778	+ 72.464	= 163.636	= 2,103
12. Coda M., Aurelia 1991	249.230	+ 65.860	= 150.000	= 2,100
13. Negri, Aurelia B/20	262.574	+ 66.226	= 157.894	= 2,082
14. Maranzana, Alfa 1900	253.974	+ 68.755	= 159.292	= 2,026
15. Caravaggio, Aurelia 2000	251.112	+ 66.364	= 157.894	= 2,010
16. Bosio, Alfa T. I.	266.510	+ 65.387	= 165.137	= 2,009
17. Milani Anna M., Porsche	235.574	+ 62.990	= 152.542	= 1,957
18. Richter, Aurelia B/20	231.664	+ 63.220	= 152.542	= 1,933
19. Duberti, Aurelia 1990	257.506	+ 69.331	= 169.811	= 1,924
20. Moretto, Aurelia 1990	224.610	+ 59.328	= 152.542	= 1,861

Classe III - oltre 2000 cmc.

1. Bracco, Aurelia 2500	292.646	+ 75.623	= 180.000	= 2,045
2. Bona Plinio, Aurelia 2500	292.928	+ 73.895	= 180.000	= 2,037
3. Della Chiesa, Aurelia 2500	265.262	+ 64.897	= 173.076	= 1,907

L'Automobile Club di Milano ha messo in palio una coppa d'argento da assegnarsi al pilota che ha compiuto il giro più veloce all'Autodromo di Monza per ciascuna delle sette classi, previste dal regolamento del Volante d'argento.

Velocità su 4 giri dell'Autodromo di Monza (Km. 25,200)

CATEGORIA TURISMO INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cc.:

1. Romersa Alessandro (Renault) media km. 100,113; 2. Provasi Antonello (Dyna Panhard) media km. 99,999; 3. Tombesi Pietro (Fiat) media km. 95,495; 4. Giro Giorgio (Fiat) media km. 95,434; 5. Colombi Mario (Moretti) media km. 95,414. Seguono altri 11 concorrenti.

Classe fino a 1100 cc.:

1. Colombo Paolo (Fiat) media km. 117,879; 2. Fiaccadori Cesare (Fiat) media km. 113,570; 3. Bernardini Angelo (Fiat) media km. 113,174; 4. De Paolis Franco (Fiat) media km. 112,948; 5. Repetto Rinaldo (Fiat) media km. 112,527. Seguono altri 10 concorrenti.

Classe fino a 1500 cc.:

1. Guarducci Ottavio (Peugeot) media km. 112,444; 2. Pizzagalli Filippo (Peugeot) media km. 111,040; 3. Munaron Gino (Peugeot) media km. 110,634; 4. Cerrone Giuseppe (Fiat 1400) media km. 109,220; 5. Pizzagalli Antonio (Peugeot) media km. 108,698. Seguono altri 8 concorrenti.
--

Classe oltre 1500 cc.:

1. Musso Giuseppe (Aurelia B/21) media km. 125,860; 2. Castelli Enzo (Alfa 1900) media km. 125,755; 3. Schon Aurelio (Alfa 1900) media km. 125,442; 4. Bertoja Gino (Aurelia 2000) media km. 124,718; 5. Mazzucchetti Carlo (Alfa 1900) media km. 124,342. Seguono altri 5 concorrenti.

CATEGORIA GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

Classe fino a 1100 cc.:

1. Zagato Ello (Fiat Zagato) media km. 126,597; 2. Monteverdi Pierluigi (DB) media km. 118,464; 3. Borghesi Teoni (Fiat) media km. 118,155; 4. Tinelli Giovanni (Fiat) media km. 115,068; 5. Azaro Vittorio (Fiat) media km. 111,889. Seguono altri 9 concorrenti.
--

Classe fino a 2000 cc.:

1. Luglio Camillo (Alfa Sprint) media km. 139,312; 2. Fornasari Luigi (Alfa) media km. 135,889; 3. Taramazzo Luigi (Alfa) media km. 134,799; 4. Bosio Luigi (Alfa) media km. 133,255; 5. Piperno Ugo (Aurelia) media km. 133,137. Seguono altri 18 concorrenti.

Classe oltre 2000 cc.:

1. Bona Plinio (Lancia B/20 2500) media km. 146,464; 2. Bracco Giovanni (Lancia B 20 2500) media km. 146,323; 3. Della Chiesa Paola (Lancia B/20 2500) media km. 132,631.

Corsa in salita Biella - Oropa (Km. 10,600)

CATEGORIE TURISMO

Classe fino a 750 cc.:

1. Romersa A. (Renault) 10'51"3, media 58,562; 2. Rovati A. (Dyna P.) 11'24"3; 3. Giro C. (Fiat) 11'35"3; 4. Colombi M. (Moretti) 11'36"3; 5. Tombesi P. (Fiat) 12'20"2. Seguono altri 11 concorrenti.
--

Classe da 751 a 1100 cc.:

1. Colombo P. (Fiat 1100) 9'49"4 media 64,699; 2. De Paolis (Fiat 1100) 10'4"1; 3. Rolfo A. (Fiat 1100) 10'6"1; 4. Fraccadori C. (Fiat 1100) 10'10"1; 5. Bernardini A. (Fiat 1100) 10'13"3. Seguono altri 10 concorrenti.

Classe da 1101 a 1500 cc.:

1. Mussaron C. (Peugeot) 10'15"1 media km. 62,028; 2. Guarducci O. (Peugeot 1300) 10'16"3; 3. Pizzagalli C. (Peugeot 1300) 10'20"2; 4. Cerrone C. (Fiat 1400) 10'42"1; 5. Pizzagalli A. (Peugeot 1300) 11'. Seguono altri 8 concorrenti.
--

Classe oltre a 1500 cc.:

1. Musso G. (Lancia Aurelia) 9'10"2 media 69,331; 2. Castelli E. (Alfa Romeo) 9'22"4; 3. Cestelli Guido (Alfa Romeo) 9'24"1; 4. Mazzucchetti C. (Alfa Romeo) 9'26"1; 5. Bertoja G. (Lancia Aurelia) 9'26"2. Seguono altri 4 concorrenti.
--

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe sino a 1100 cc.:

1. Zagato (Fiat Zagato) 9'26"3 media 67,348; 2. Borghesi Toni (Fiat) 9'57"2; 3. Azario V. (Fiat) 9'59"3; 4. Tinetti G. (Fiat) 10'4"2; 5. Monteverdi P. (D.B.) 10'6"3. Seguono altri 9 concorrenti.
--

Classe da 1101 a 2000 cc.:

1. Luglio G. (Alfa Romeo) 8'38"2 media 73,610; 2. Fornasari C. (Alfa Romeo) 8'46"3; 3. Tiramurro T. (Alfa Romeo) 9'3"2; 4. Marsaglia S. (Lancia) 9'4"1; 5. Duberti M. (Lancia) 9'10"2. Seguono altri 15 concorrenti.
--

Classe oltre 2000 cc.:

1. Bracco
