

In tutte le parti del mondo
AMALIE
è preferito



'Automobile

In tutte le parti del mondo
AMALIE
è preferito

DA LIVORNO A LIVORNO LA V COPPA DELLA TOSCANA

La Coppa della Toscana respira quest'anno aria marittima giacché nasce e si conclude a Livorno. L'A.C. labronico riprende, così, dopo due anni di interruzione il maggior peso organizzativo della manifestazione e conoscendo il passato sportivo di questo sodalizio non veda dubbia che la Coppa della Toscana conoscerà il successo delle passate edizioni alle quali l'A.C. di Livorno ha pur sempre contribuito sia direttamente sia indirettamente assieme a tutti gli A.C. della Toscana.

Ecco un'altra gara che in appena 5 anni (siamo alla V edizione) ha già scritto un copioso capitolo di storia sportiva e non soltanto ai fini agonistici veri e propri quali debbono considerarsi i risultati registrati ogni anno al fine di propagandare i giochi toccando tanti centri importanti, attraverso una sola manifestazione, si è fatta e si farà della sana propaganda in favore dell'automobilismo. La Toscana ha dato troppi campioni allo sport del motore perché prova come questa non rivedendo nell'animo della sua gente l'eco mai spenta delle loro gesta.

Nelle sue 4 precedenti edizioni, salvo l'ultima, la Coppa della Toscana ha visto un continuo crescendo di prestazioni. Nel 1949 la vittoria del toscano Biondini su Ermini alla media di 111,940 media che passò nel 1950 a 127,339 (Serafini su Ferrari) per toccare infine i 129,763 con Ottaviano Marzotto (Ferrari 2000) l'anno successivo. Da rilevare che nel 1949 il percorso misurava 604 km. mentre nel 1950 e 1951 è 620 km. L'anno scorso, invece, fu introdotta una variante sostanziale con l'incisione della provincia di Arezzo, e l'investimento del senso di marcia, per complessivi 725 km. Lo spunto, in parte, perché la media dei vincitori è aumentata, Bruno Storti, fu piuttosto bassa rispetto a quella delle precedenti due edizioni (121,932 km/h). Da rilevare, tuttavia, che le strade della provincia di Arezzo erano in un pessimo stato in termini di condizioni.

Quest'anno la corsa muta ancora una volta il chilometraggio complessivo giacché il percorso sviluppa 635 km e muta nello stesso tempo la sua fisionomia in quanto la prova, come abbiamo detto, prende le mosse da Livorno per poi seguire il seguente itinerario: Grosseto, Montecatini, Livorno, Massa, Pisa, Livorno. Non sappiamo sino a qual punto giochino alla manifestazione tali cambiamenti. Non ne guadagna certo, e diciamo questo dal punto di vista agonistico di chi, come noi, vorrebbe che una prova sportiva perpetuasse, per tradizione, tutte le sue caratteristiche, non ne guadagna, diversamente vi sono delle ragioni e non ultima quella di includere di tanto in tanto settori altre volte esclusi per cattivo stato delle strade.

La gara di quest'anno promette interessanti sviluppi e soprattutto una parola qualificativa su quelle che sono le reali possibilità di talune vetture e di taluni piloti messi in luce in questo scorcio di stagione. Sulle doti di Ottaviano Marzotto, che figura tra gli iscritti, non vi sono davvero dubbi e non è certamente a lui che alludiamo. Piuttosto ad alcuni tipi



Cemo. A sinistra la Signora Dubonnet-Lorraine classificata 2. assoluta nella Coppa delle Dame. A destra la partenza di una concorrente. Il primo a sinistra, di fronte, è il Comandante Tassuto presidente dell'Automobile Club Como.



GUIDATRICI SULLA COMO-LISTO COLLE TEMPI DI PRIMATO nella Coppa delle Dame

COMO, maggio. — Favorita da una splendida giornata e con una folla enorme di pubblico che assisteva ai tratti più interessanti del percorso, la roscitissima terza edizione della «Coppa delle Dame» ha avuto una volta raffermando la maestria e la padronanza di un buon gruppo di guidatrici, che spesso si cimentano con vetture di elevata potenza e di non facile pilotaggio.

Il severo tracciato della Como-Listo Colle, che presenta lungo i 7400 metri notevoli difficoltà per le continue curve e contropurve, attraversamenti di gallerie e ripidi pendii, ha messo in rilievo le particolari doti di perfetta guida di alcune concorrenti, facendo comunque registrare medie elevatissime.

E' riuscita vincitrice, alla guida dell'Aurelia B 20, la ventenne Luisa Resonico, che così aggiunge la «Coppa delle Dame» alla «Perla di San Remo», conquistata lo scorso mese, e diviene primatista assoluta femminile avendo battuto il record precedente di 1' e 2/5, con il tempo di 5'12" alla media di km. 85,384. Per una disfortunata partenza, causa l'ingolfamento del carburatore, la francese Lorraine Dubonnet sull'Alfa 1900 T.1 non ha potuto fare di meglio che classificarsi seconda assoluta ad un secondo dalla Resonico.

Vincitrici di classe sono risultate Cavallero-Pavani, Nicola-Bruni e Longo-Ambrosio, che hanno abbassato il primato di classe, oltre alla Tuminelli-Evangetti, la Decenno e la Milan.

Gianfranco Reggiani, una delle favorite per la vittoria, e seconda assoluta lo scorso anno con la Zagato 750 G.T., forse perché non affiatata con la Perche a lei nuova, poco dopo la partenza sbandava in curva, schiacciando la vettura contro la montagna, riportando fortunatamente solo lievi ferite.

Oltre alle nuove Fiat 1100/102 avendo le quattro concorrenti, tutte abbassato il record di classe precedente.

Molto spicciolate è stata la presenza di Anna Maria Pedroni vincitrice dell'ultima edizione, che a causa dell'incidente alla Targa Florio, non ha potuto difendere le sue grandi chances ed il primato.

Nel corso di un'ora d'onore offerto a Villa d'Este alle partecipanti, venne fatta la premiazione alle vincitrici. Ottimo l'organizzazione curata dal presidente dell'A.C. Como, Tassuto, e dal Direttore Dr. Brandini, e celebrato il servizio cronometraggio diretto da Crocchini.

DIEGO CAPELLI

Lo sport automobilistico italiano ha appreso con profondo dolore la scomparsa di Diego Capelli, in seguito ad incidente avvenuto durante il Trofeo Sardo. Diego Capelli era nato il 19 febbraio del 1915 a Pantigliano. Aveva quindici anni. Cominciò ad affermarsi nel 1947 classificandosi primo di classe alla Mille Miglia e alla Coppa delle Dolomiti. Nell'anno successivo fu primo di classe alla Mille Miglia, alla Como-Listo Colle, al Giro dell'Umbria, al



la Coppa delle Dolomiti, al Volante d'Argento e nel 1949 alla Coppa Inter Europa, al Giro dell'Umbria, alla Coppa delle Dolomiti, alla Stella Alpina, al Volante d'Argento. Nel 1950 Diego Capelli conseguì le seguenti affermazioni di classe: 1. alla Parma-Poggio di Boreto, 2. alla Coppa Inter Europa, 3. alla Mille Miglia, 7. alla Coppa della Toscana. Nel 1951: 2. alla Bolzano-Mendola, 2. alla Sana-Monconero, 2. alla Chiasso-Sella Nevea, 2. alla Trepani-Castelnuovo, 3. assoluto al G. P. Velarrettie Monza. Nel 1952, infine, Diego Capelli si classificò 1. di classe, in coppia con lo zio Ovidio, alla 12 Ore di Pescara, 5. assoluto alla Coppa di Toscana, 2. di classe alla Bolzano-Mendola, 2. di classe all'Asola Gran San Bernardo, 2. assoluto al Trofeo della Regione Sarda, 4. di classe alla Bologna-Radiconia, 4. di classe al Circuito di Scaligera.

Diego Capelli era simpaticamente noto nell'ambiente automobilistico per la sua correttezza sportiva, per la bontà d'animo, per il «self control» di cui era in corsa e nella vita aveva dato prova. L'incidente di cui è rimasta vittima è tanto più doloroso in quanto Diego non aveva mai dato l'impressione di voler strafare. Era, insomma, un vero gentiluomo del volante e come tale la sua scomparsa è un dolore profondamente sentito. L'incidente di cui è rimasta vittima è tanto più doloroso in quanto Diego non aveva mai dato l'impressione di voler strafare. Era, insomma, un vero gentiluomo del volante e come tale la sua scomparsa è un dolore profondamente sentito. L'incidente di cui è rimasta vittima è tanto più doloroso in quanto Diego non aveva mai dato l'impressione di voler strafare. Era, insomma, un vero gentiluomo del volante e come tale la sua scomparsa è un dolore profondamente sentito.

CAGLIARI-SASSARI-CAGLIARI

IL TROFEO DELLA REGIONE SARDA VINTO DA CASTELLOTTI

La tragica morte di Diego Capelli per incidente stradale

CAGLIARI, maggio. — degli altri, dei battuti. La media non è stata eccezionale ma l'andamento della gara è stato eccezionale. Il bagnato dalla pioggia non consentiva ai piloti maggiori velocità. E' stata una bella gara, tirata e piacevole, è stata soprattutto organizzata alla perfezione dai dirigenti dell'Automobile Club di Cagliari, Castellotti, Bostolo, Giardini, Carini, Faido, Gianni, Bianchedi e l'andamento dato, una tale lunga noi crediamo. Questa corsa è destinata al migliore avventuriero. Lo sanno i piloti che sono tenuti qui dalle penisole e dall'estero; lo sanno i piloti che torneranno qui come sono tornati i Gerini, i De Santis, i Franciosi e gli altri che faranno nostri ospiti lo scorso anno.

Tanto meglio se la Cagliari-Sassari-Cagliari sarà infestata al nome dell'illustre scomparso, dell'indimenticabile Diego Capelli.

Classifiche generali

Classe 2000 Sport
1. Castellotti, Ferrari 2715, 3.0130"4 m. km. 138,761; 2. Gerini, Ferrari 2715; 3. Biondini, Lancia 2500; 4. Cornacchia, Ferrari 2000; 5. Piotti, Ferrari 2000.

Classe 2000 Sport
1. Bostolo, Ferrari 2000, in ore 3.1975"3 m. km. 128,188; 2. Pinero, Ferrari 2000; 3. De Kando, Veritas 2000; 4. Rinaldi, Alfa Sprint 1900; 5. Cagliari, Ferrari 2000.

Classe 2000 Turismo
1. Carini, Alfa 1900 T.1, 3.2120"4 m. km. 131,311; 2. Olivari, Alfa 1900 T.1; 3. Zaffarini, Alfa 1900 T.1; 4. Della Belfa, Alfa 1900 T.1; 5. Cecucci, Alfa 1900 T.1; 6. Zaffarini, Alfa 1900 T.1; 7. Carini, Alfa 1900 T.1; 8. Garotti, Alfa 1900 T.1; 9. Leopardi, Alfa 1900 T.1.

Classe 1100 Sport
1. Giardini, Oca 3.1694"6 m. km. 128,118; 2. Sani, Oca;



Eugenio Castellotti vincitore del Trofeo della Regione Sarda.

SERENA SU FERRARI abbassa il record della Terni - Marmore

TERNI, maggio. — Un indiscutibile successo tecnico ha ottenuto la seconda edizione della corsa automobilistica in salita Terni-Marmore, valevole per il campionato assoluto della montagna gran turismo.

La gara è stata vinta dal romano Fabrizio Serena su Ferrari, il quale sul difficile e tormentato percorso di chilometri 7,200, ha fatto segnare il tempo di 5'38", alla media di km. 85,394, con il quale ha abbassato il vecchio record su Fiat Ermini 1100 in 5'58", media km. 83,938.

Già in precedenza il record di Brando era stato battuto da un altro pilota romano, Leonardo (Glar 750), con un eccezionale 5'07", alla media

CATEGORIA TURISMO
Cl. 750 cmc: 1. Brandolini (Glar 750) 5'38" m. km. 85,394; 2. Manenti (Glar 750) 5'47" m. km. 83,938; 3. Camporossi (Glar 750) 5'58" m. km. 83,938; 4. Biondini (Glar 750) 6'07" m. km. 83,938; 5. Piotti (Glar 750) 6'16" m. km. 83,938; 6. Carini (Glar 750) 6'25" m. km. 83,938; 7. Pinero (Glar 750) 6'34" m. km. 83,938; 8. De Kando (Glar 750) 6'43" m. km. 83,938; 9. Rinaldi (Glar 750) 6'52" m. km. 83,938; 10. Zaffarini (Glar 750) 7'01" m. km. 83,938; 11. Della Belfa (Glar 750) 7'10" m. km. 83,938; 12. Cecucci (Glar 750) 7'19" m. km. 83,938; 13. Carini (Glar 750) 7'28" m. km. 83,938; 14. Garotti (Glar 750) 7'37" m. km. 83,938; 15. Leopardi (Glar 750) 7'46" m. km. 83,938; 16. Sani (Glar 750) 7'55" m. km. 83,938; 17. Giardini (Glar 750) 8'04" m. km. 83,938; 18. Olivari (Glar 750) 8'13" m. km. 83,938; 19. Bostolo (Glar 750) 8'22" m. km. 83,938; 20. Pinero (Glar 750) 8'31" m. km. 83,938; 21. De Kando (Glar 750) 8'40" m. km. 83,938; 22. Rinaldi (Glar 750) 8'49" m. km. 83,938; 23. Zaffarini (Glar 750) 8'58" m. km. 83,938; 24. Della Belfa (Glar 750) 9'07" m. km. 83,938; 25. Cecucci (Glar 750) 9'16" m. km. 83,938; 26. Carini (Glar 750) 9'25" m. km. 83,938; 27. Pinero (Glar 750) 9'34" m. km. 83,938; 28. De Kando (Glar 750) 9'43" m. km. 83,938; 29. Rinaldi (Glar 750) 9'52" m. km. 83,938; 30. Zaffarini (Glar 750) 10'01" m. km. 83,938; 31. Della Belfa (Glar 750) 10'10" m. km. 83,938; 32. Cecucci (Glar 750) 10'19" m. km. 83,938; 33. Carini (Glar 750) 10'28" m. km. 83,938; 34. Pinero (Glar 750) 10'37" m. km. 83,938; 35. De Kando (Glar 750) 10'46" m. km. 83,938; 36. Rinaldi (Glar 750) 10'55" m. km. 83,938; 37. Zaffarini (Glar 750) 11'04" m. km. 83,938; 38. Della Belfa (Glar 750) 11'13" m. km. 83,938; 39. Cecucci (Glar 750) 11'22" m. km. 83,938; 40. Carini (Glar 750) 11'31" m. km. 83,938; 41. Pinero (Glar 750) 11'40" m. km. 83,938; 42. De Kando (Glar 750) 11'49" m. km. 83,938; 43. Rinaldi (Glar 750) 11'58" m. km. 83,938; 44. Zaffarini (Glar 750) 12'07" m. km. 83,938; 45. Della Belfa (Glar 750) 12'16" m. km. 83,938; 46. Cecucci (Glar 750) 12'25" m. km. 83,938; 47. Carini (Glar 750) 12'34" m. km. 83,938; 48. Pinero (Glar 750) 12'43" m. km. 83,938; 49. De Kando (Glar 750) 12'52" m. km. 83,938; 50. Rinaldi (Glar 750) 13'01" m. km. 83,938; 51. Zaffarini (Glar 750) 13'10" m. km. 83,938; 52. Della Belfa (Glar 750) 13'19" m. km. 83,938; 53. Cecucci (Glar 750) 13'28" m. km. 83,938; 54. Carini (Glar 750) 13'37" m. km. 83,938; 55. Pinero (Glar 750) 13'46" m. km. 83,938; 56. De Kando (Glar 750) 13'55" m. km. 83,938; 57. Rinaldi (Glar 750) 14'04" m. km. 83,938; 58. Zaffarini (Glar 750) 14'13" m. km. 83,938; 59. Della Belfa (Glar 750) 14'22" m. km. 83,938; 60. Cecucci (Glar 750) 14'31" m. km. 83,938; 61. Carini (Glar 750) 14'40" m. km. 83,938; 62. Pinero (Glar 750) 14'49" m. km. 83,938; 63. De Kando (Glar 750) 14'58" m. km. 83,938; 64. Rinaldi (Glar 750) 15'07" m. km. 83,938; 65. Zaffarini (Glar 750) 15'16" m. km. 83,938; 66. Della Belfa (Glar 750) 15'25" m. km. 83,938; 67. Cecucci (Glar 750) 15'34" m. km. 83,938; 68. Carini (Glar 750) 15'43" m. km. 83,938; 69. Pinero (Glar 750) 15'52" m. km. 83,938; 70. De Kando (Glar 750) 16'01" m. km. 83,938; 71. Rinaldi (Glar 750) 16'10" m. km. 83,938; 72. Zaffarini (Glar 750) 16'19" m. km. 83,938; 73. Della Belfa (Glar 750) 16'28" m. km. 83,938; 74. Cecucci (Glar 750) 16'37" m. km. 83,938; 75. Carini (Glar 750) 16'46" m. km. 83,938; 76. Pinero (Glar 750) 16'55" m. km. 83,938; 77. De Kando (Glar 750) 17'04" m. km. 83,938; 78. Rinaldi (Glar 750) 17'13" m. km. 83,938; 79. Zaffarini (Glar 750) 17'22" m. km. 83,938; 80. Della Belfa (Glar 750) 17'31" m. km. 83,938; 81. Cecucci (Glar 750) 17'40" m. km. 83,938; 82. Carini (Glar 750) 17'49" m. km. 83,938; 83. Pinero (Glar 750) 17'58" m. km. 83,938; 84. De Kando (Glar 750) 18'07" m. km. 83,938; 85. Rinaldi (Glar 750) 18'16" m. km. 83,938; 86. Zaffarini (Glar 750) 18'25" m. km. 83,938; 87. Della Belfa (Glar 750) 18'34" m. km. 83,938; 88. Cecucci (Glar 750) 18'43" m. km. 83,938; 89. Carini (Glar 750) 18'52" m. km. 83,938; 90. Pinero (Glar 750) 19'01" m. km. 83,938; 91. De Kando (Glar 750) 19'10" m. km. 83,938; 92. Rinaldi (Glar 750) 19'19" m. km. 83,938; 93. Zaffarini (Glar 750) 19'28" m. km. 83,938; 94. Della Belfa (Glar 750) 19'37" m. km. 83,938; 95. Cecucci (Glar 750) 19'46" m. km. 83,938; 96. Carini (Glar 750) 19'55" m. km. 83,938; 97. Pinero (Glar 750) 20'04" m. km. 83,938; 98. De Kando (Glar 750) 20'13" m. km. 83,938; 99. Rinaldi (Glar 750) 20'22" m. km. 83,938; 100. Zaffarini (Glar 750) 20'31" m. km. 83,938; 101. Della Belfa (Glar 750) 20'40" m. km. 83,938; 102. Cecucci (Glar 750) 20'49" m. km. 83,938; 103. Carini (Glar 750) 20'58" m. km. 83,938; 104. Pinero (Glar 750) 21'07" m. km. 83,938; 105. De Kando (Glar 750) 21'16" m. km. 83,938; 106. Rinaldi (Glar 750) 21'25" m. km. 83,938; 107. Zaffarini (Glar 750) 21'34" m. km. 83,938; 108. Della Belfa (Glar 750) 21'43" m. km. 83,938; 109. Cecucci (Glar 750) 21'52" m. km. 83,938; 110. Carini (Glar 750) 22'01" m. km. 83,938; 111. Pinero (Glar 750) 22'10" m. km. 83,938; 112. De Kando (Glar 750) 22'19" m. km. 83,938; 113. Rinaldi (Glar 750) 22'28" m. km. 83,938; 114. Zaffarini (Glar 750) 22'37" m. km. 83,938; 115. Della Belfa (Glar 750) 22'46" m. km. 83,938; 116. Cecucci (Glar 750) 22'55" m. km. 83,938; 117. Carini (Glar 750) 23'04" m. km. 83,938; 118. Pinero (Glar 750) 23'13" m. km. 83,938; 119. De Kando (Glar 750) 23'22" m. km. 83,938; 120. Rinaldi (Glar 750) 23'31" m. km. 83,938; 121. Zaffarini (Glar 750) 23'40" m. km. 83,938; 122. Della Belfa (Glar 750) 23'49" m. km. 83,938; 123. Cecucci (Glar 750) 23'58" m. km. 83,938; 124. Carini (Glar 750) 24'07" m. km. 83,938; 125. Pinero (Glar 750) 24'16" m. km. 83,938; 126. De Kando (Glar 750) 24'25" m. km. 83,938; 127. Rinaldi (Glar 750) 24'34" m. km. 83,938; 128. Zaffarini (Glar 750) 24'43" m. km. 83,938; 129. Della Belfa (Glar 750) 24'52" m. km. 83,938; 130. Cecucci (Glar 750) 25'01" m. km. 83,938; 131. Carini (Glar 750) 25'10" m. km. 83,938; 132. Pinero (Glar 750) 25'19" m. km. 83,938; 133. De Kando (Glar 750) 25'28" m. km. 83,938; 134. Rinaldi (Glar 750) 25'37" m. km. 83,938; 135. Zaffarini (Glar 750) 25'46" m. km. 83,938; 136. Della Belfa (Glar 750) 25'55" m. km. 83,938; 137. Cecucci (Glar 750) 26'04" m. km. 83,938; 138. Carini (Glar 750) 26'13" m. km. 83,938; 139. Pinero (Glar 750) 26'22" m. km. 83,938; 140. De Kando (Glar 750) 26'31" m. km. 83,938; 141. Rinaldi (Glar 750) 26'40" m. km. 83,938; 142. Zaffarini (Glar 750) 26'49" m. km. 83,938; 143. Della Belfa (Glar 750) 26'58" m. km. 83,938; 144. Cecucci (Glar 750) 27'07" m. km. 83,938; 145. Carini (Glar 750) 27'16" m. km. 83,938; 146. Pinero (Glar 750) 27'25" m. km. 83,938; 147. De Kando (Glar 750) 27'34" m. km. 83,938; 148. Rinaldi (Glar 750) 27'43" m. km. 83,938; 149. Zaffarini (Glar 750) 27'52" m. km. 83,938; 150. Della Belfa (Glar 750) 28'01" m. km. 83,938; 151. Cecucci (Glar 750) 28'10" m. km. 83,938; 152. Carini (Glar 750) 28'19" m. km. 83,938; 153. Pinero (Glar 750) 28'28" m. km. 83,938; 154. De Kando (Glar 750) 28'37" m. km. 83,938; 155. Rinaldi (Glar 750) 28'46" m. km. 83,938; 156. Zaffarini (Glar 750) 28'55" m. km. 83,938; 157. Della Belfa (Glar 750) 29'04" m. km. 83,938; 158. Cecucci (Glar 750) 29'13" m. km. 83,938; 159. Carini (Glar 750) 29'22" m. km. 83,938; 160. Pinero (Glar 750) 29'31" m. km. 83,938; 161. De Kando (Glar 750) 29'40" m. km. 83,938; 162. Rinaldi (Glar 750) 29'49" m. km. 83,938; 163. Zaffarini (Glar 750) 29'58" m. km. 83,938; 164. Della Belfa (Glar 750) 30'07" m. km. 83,938; 165. Cecucci (Glar 750) 30'16" m. km. 83,938; 166. Carini (Glar 750) 30'25" m. km. 83,938; 167. Pinero (Glar 750) 30'34" m. km. 83,938; 168. De Kando (Glar 750) 30'43" m. km. 83,938; 169. Rinaldi (Glar 750) 30'52" m. km. 83,938; 170. Zaffarini (Glar 750) 31'01" m. km. 83,938; 171. Della Belfa (Glar 750) 31'10" m. km. 83,938; 172. Cecucci (Glar 750) 31'19" m. km. 83,938; 173. Carini (Glar 750) 31'28" m. km. 83,938; 174. Pinero (Glar 750) 31'37" m. km. 83,938; 175. De Kando (Glar 750) 31'46" m. km. 83,938; 176. Rinaldi (Glar 750) 31'55" m. km. 83,938; 177. Zaffarini (Glar 750) 32'04" m. km. 83,938; 178. Della Belfa (Glar 750) 32'13" m. km. 83,938; 179. Cecucci (Glar 750) 32'22" m. km. 83,938; 180. Carini (Glar 750) 32'31" m. km. 83,938; 181. Pinero (Glar 750) 32'40" m. km. 83,938; 182. De Kando (Glar 750) 32'49" m. km. 83,938; 183. Rinaldi (Glar 750) 32'58" m. km. 83,938; 184. Zaffarini (Glar 750) 33'07" m. km. 83,938; 185. Della Belfa (Glar 750) 33'16" m. km. 83,938; 186. Cecucci (Glar 750) 33'25" m. km. 83,938; 187. Carini (Glar 750) 33'34" m. km. 83,938; 188. Pinero (Glar 750) 33'43" m. km. 83,938; 189. De Kando (Glar 750) 33'52" m. km. 83,938; 190. Rinaldi (Glar 750) 34'01" m. km. 83,938; 191. Zaffarini (Glar 750) 34'10" m. km. 83,938; 192. Della Belfa (Glar 750) 34'19" m. km. 83,938; 193. Cecucci (Glar 750) 34'28" m. km. 83,938; 194. Carini (Glar 750) 34'37" m. km. 83,938; 195. Pinero (Glar 750) 34'46" m. km. 83,938; 196. De Kando (Glar 750) 34'55" m. km. 83,938; 197. Rinaldi (Glar 750) 35'04" m. km. 83,938; 198. Zaffarini (Glar 750) 35'13" m. km. 83,938; 199. Della Belfa (Glar 750) 35'22" m. km. 83,938; 200. Cecucci (Glar 750) 35'31" m. km. 83,938; 201. Carini (Glar 750) 35'40" m. km. 83,938; 202. Pinero (Glar 750) 35'49" m. km. 83,938; 203. De Kando (Glar 750) 35'58" m. km. 83,938; 204. Rinaldi (Glar 750) 36'07" m. km. 83,938; 205. Zaffarini (Glar 750) 36'16" m. km. 83,938; 206. Della Belfa (Glar 750) 36'25" m. km. 83,938; 207. Cecucci (Glar 750) 36'34" m. km. 83,938; 208. Carini (Glar 750) 36'43" m. km. 83,938; 209. Pinero (Glar 750) 36'52" m. km. 83,938; 210. De Kando (Glar 750) 37'01" m. km. 83,938; 211. Rinaldi (Glar 750) 37'10" m. km. 83,938; 212. Zaffarini (Glar 750) 37'19" m. km. 83,938; 213. Della Belfa (Glar 750) 37'28" m. km. 83,938; 214. Cecucci (Glar 750) 37'37" m. km. 83,938; 215. Carini (Glar 750) 37'46" m. km. 83,938; 216. Pinero (Glar 750) 37'55" m. km. 83,938; 217. De Kando (Glar 750) 38'04" m. km. 83,938; 218. Rinaldi (Glar 750) 38'13" m. km. 83,938; 219. Zaffarini (Glar 750) 38'22" m. km. 83,938; 220. Della Belfa (Glar 750) 38'31" m. km. 83,938; 221. Cecucci (Glar 750) 38'40" m. km. 83,938; 222. Carini (Glar 750) 38'49" m. km. 83,938; 223. Pinero (Glar 750) 38'58" m. km. 83,938; 224. De Kando (Glar 750) 39'07" m. km. 83,938; 225. Rinaldi (Glar 750) 39'16" m. km. 83,938; 226. Zaffarini (Glar 750) 39'25" m. km. 83,938; 227. Della Belfa (Glar 750) 39'34" m. km. 83,938; 228. Cecucci (Glar 750) 39'43" m. km. 83,938; 229. Carini (Glar 750) 39'52" m. km. 83,938; 230. Pinero (Glar 750) 40'01" m. km. 83,938; 231. De Kando (Glar 750) 40'10" m. km. 83,938; 232. Rinaldi (Glar 750) 40'19" m. km. 83,938; 233. Zaffarini (Glar 750) 40'28" m. km. 83,938; 234. Della Belfa (Glar 750) 40'37" m. km. 83,938; 235. Cecucci (Glar 750) 40'46" m. km. 83,938; 236. Carini (Glar 750) 40'55" m. km. 83,938; 237. Pinero (Glar 750) 41'04" m. km. 83,938; 238. De Kando (Glar 750) 41'13" m. km. 83,938; 239. Rinaldi (Glar 750) 41'22" m. km. 83,938; 240. Zaffarini (Glar 750) 41'31" m. km. 83,938; 241. Della Belfa (Glar 750) 41'40" m. km. 83,938; 242. Cecucci (Glar 750) 41'49" m. km. 83