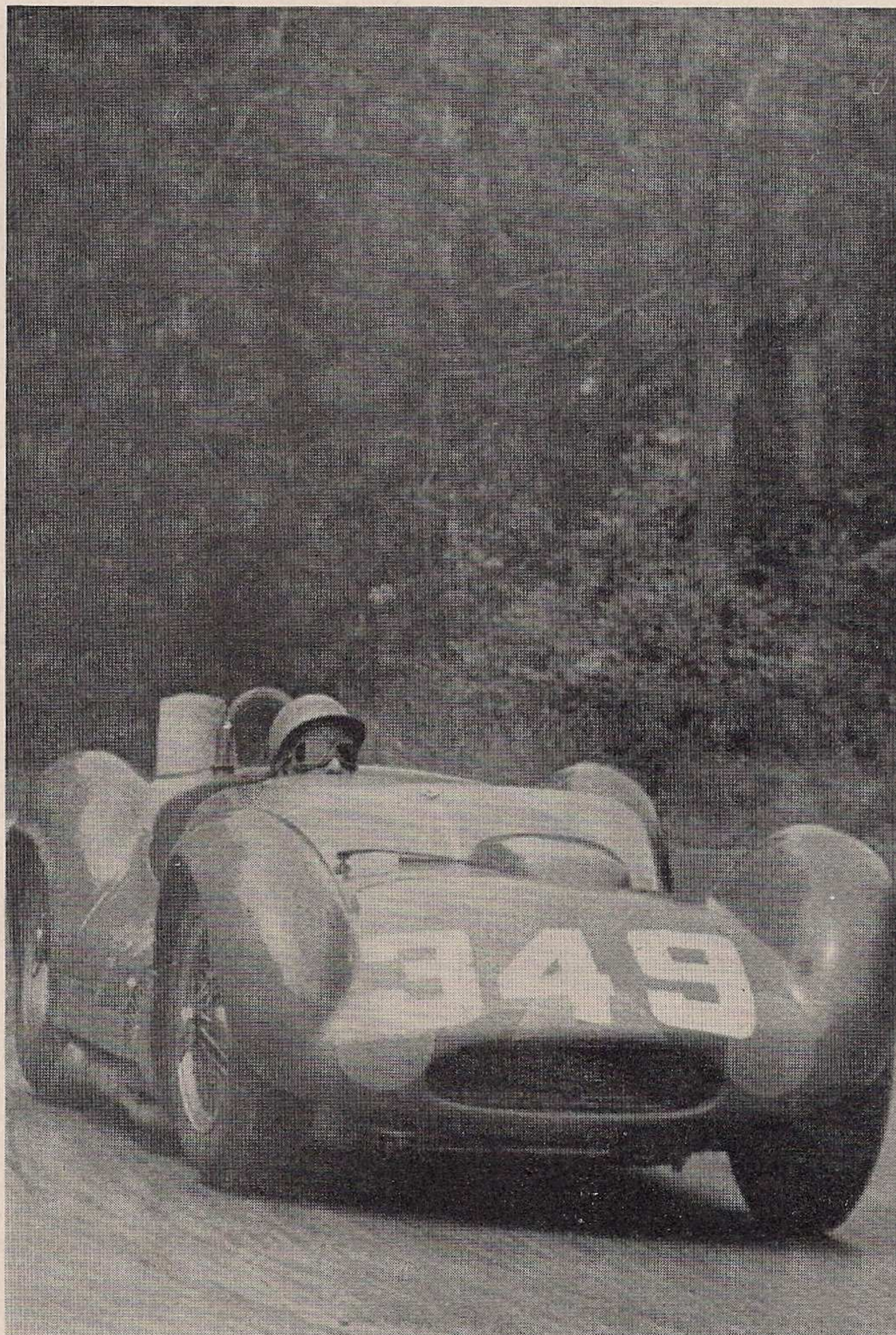


Govoni scatenato

DAL NOSTRO INVIATO

FIRENZE - Non c'è due senza tre. L'adagio si è ripetuto a buona conferma, con questa XXVI edizione della Coppa della Consuma, a favore di Odoardo Govoni già vincitore nel '58 e nel '61 e adesso iscrittosi di prepotenza per la terza volta nell'albo d'oro di una delle più prestigiose competizioni in salita d'Italia e dintorni. Non solo, ma il centese stavolta è salito segnando il nuovo record al di sotto dei 7': tempo onestamente degno soltanto di Scarfiotti, vale a dire dell'unico campione in grado in questi ultimi anni di competere con una vettura sport con l'affermato scalatore emiliano. Govoni ha fatto fermare i cronometri su 6'54"17 scalando i 12,500 chilometri che portano alla Consuma alla media oraria di 108,643. L'avventarsi della Maserati 2000 (già di Todaro e quindi abituata ad un ottimo manico) lungo il percorso ha scatenato letteralmente la splendida folla che ancora una volta non è mancata, che ancora una volta ha sentito a fiuto nell'aria l'odore del grosso avvenimento, che ancora una volta ha premiato con la sua presenza la fatica degli oltre 270 partenti (ancora un record, quindi) e dei responsabili dell'A.C. di Firenze.

Breve parentesi a questo proposito per dire dell'unico neo organizzativo, quello registrato sulla linea di partenza dove, a causa dello ingombro stradale, i concorrenti non sempre sono potuti partire con l'ordine assegnato loro, tanto che si è avuta una certa confusione nonché l'inversione di partenze non





EDOARDO LUALDI

**Superba
affermazione
del pilota centese
che al volante
della vecchia
(ma quanto arzilla!)
Maserati 2000
sport
ha demolito
il record della corsa**

solo della stessa classe, ma anche tra classe e classe. Nulla di grave, però, ai fini del tempo cronometrato perché il servizio cronometristi non ha fatto una grinza, anche se i primi tempi comunicati ufficialmente si sono avuti dopo che i « cinquecentisti » avevano finito da un pezzo la loro corsa Govoni, si diceva, e Govoni secondo le classiche previsioni della vigilia. Il maseratista aveva già fatto meglio di tutti sin dalle prove ed egualmente un piccolo e breve momento d'incertezza sul successo finale era venuto un po' a tutti seguendo con la dovuta attenzione la scalata di Lualdi, impegnatissimo a difendere il suo primato. Nonostante la conferma delle ottime doti del varesino, l'alloro era già destinato a Govoni anche se pochi credevano nella realizzazione di un tempo talmente eccellente.

Una riprova della validità delle vetture sport sui percorsi in salita, validità che ci viene confermata dallo stesso vincitore pescato tra un abbraccio e l'altro, tra una stretta di mano e una pacca sulle spalle dei tanti che vanno a complimentarsi.

« Dicono che le sport sono sul viale del tramonto. Lei che ne pensa? » — « Padronissimi di dire quello che vogliono e magari c'è del vero, specie per quanto riguarda certi catorci che ancora sono in circolazione. Resta un fatto incontrovertibile, cioè il fascino e il richiamo di questi « bolidi » scoperti e la loro adattabilità a percorsi di questo genere. Anche oggi la macchina ha fatto faville, mi ha accontentato come volevo, ha risposto alla perfezione e, direi ovviamente,

il risultato è venuto. Ne avevo bisogno anch'io ».

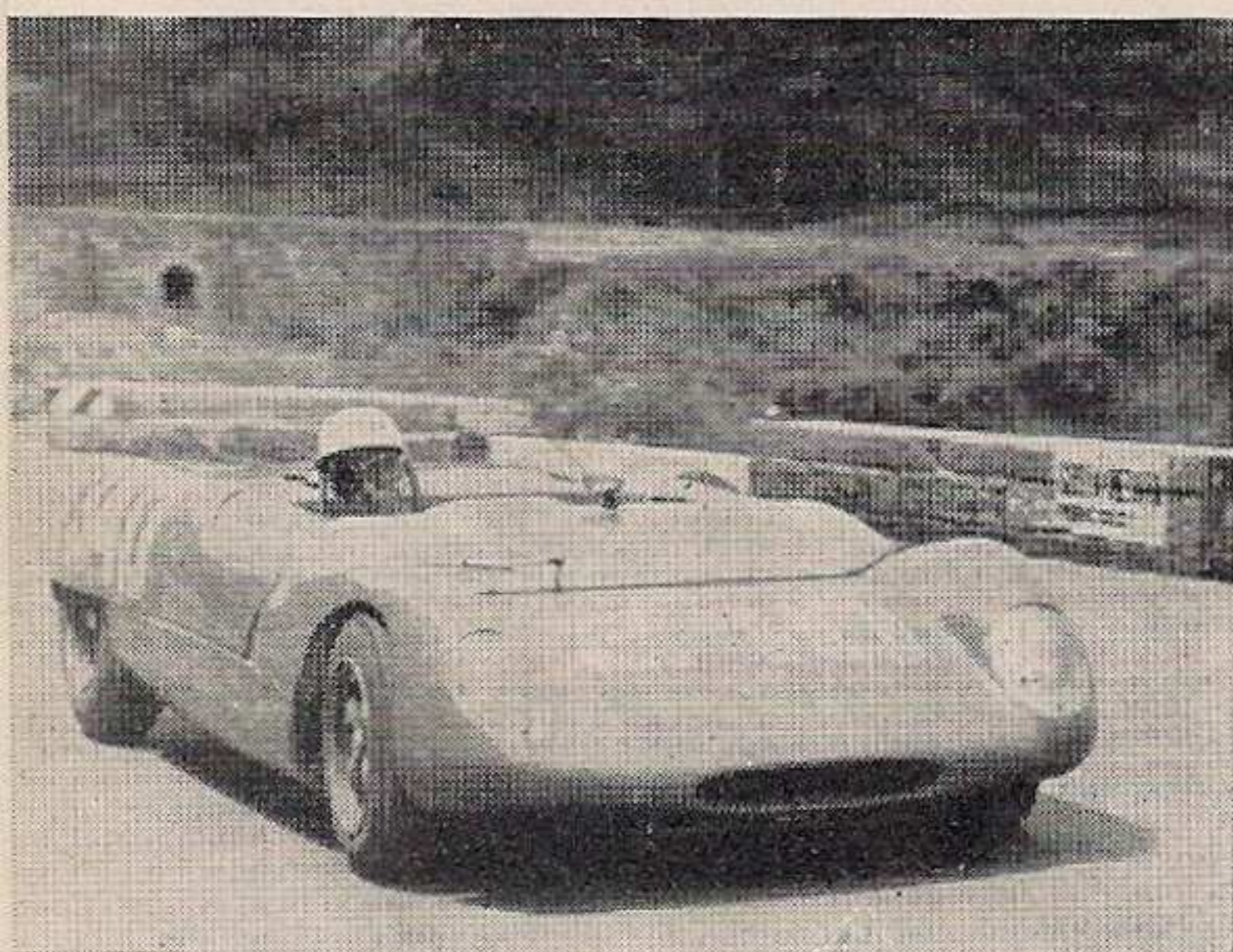
D'obbligo anche l'audizione dei commenti di Lualdi, che ha l'aria di essere tutto meno che « il grande sconfitto ».

« Io ho fatto la mia corsa e con molto impegno. Non ho nessuna lamentela da fare, né verso me stesso ché credo di non aver commesso errori, né verso la Ferrari che anche stavolta ha fatto pienamente il suo dovere. È andata così soltanto per la bravura di Govoni ».

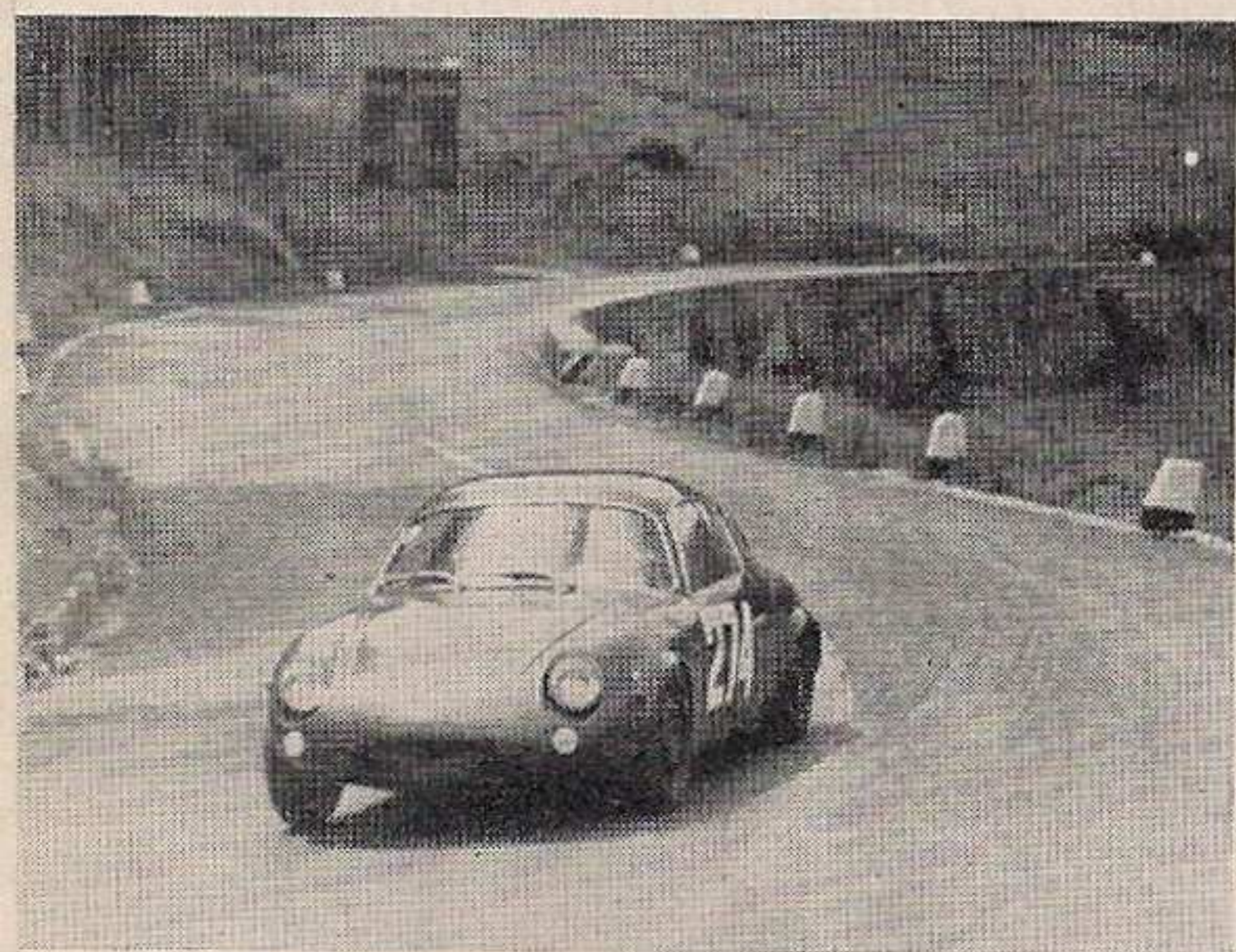
Pensiamo che ciò sia sufficiente come riconoscimento qualificato dell'impresa del centese e come bella prova delle virtù di sportsman del conduttore varesino. Dietro i due « big » risultato a sorpresa quello costituito dal terzo posto di Mario Casoni, al volante della sorprendente De Tomaso formula tre. 7'06"90 il tempo del modenese in forza alla Santo Stefano di Prato (a proposito, congratulazioni per le prove di Govoni, Casoni, Nanni e Braga), tempo al di sotto del 7'10"7 conseguito lo scorso anno dalle junior di Govoni e di Deserti, allora piazzatisi alle spalle di Lualdi. Dopo l'arrivo Casoni sprizza gioia da tutti i pori. « Non ci speravo, non ci speravo proprio perché per me facevano testo i tempi delle junior dell'edizione passata. Soltanto sotto il traguardo ho capito di avere fatto un buon tempo. Il mio cronometro segnava 7'03", ma non ho alcuna difficoltà a credere in quello assegnatomi. Fra l'altro ho perduto qualche frazione di secondo per una marcia che non è entrata ». — « E la vedremo anche sulle strade di casa, alla Raticosa? » — « Spero proprio di sì. Io



MARIO CASONI



CESARE TOPPETTI



ILFO MINZONI



GIUSEPPE REBAUDI

faccio soltanto le gare di campionato, ma sulle strade di casa voglio esserci. Mi manca soltanto una macchina, ma quella spero di trovarla in tempo ».

Altro parere sulla corsa lo chiediamo a Paolo Colombo, fresco di Porsche ritirata in questi giorni e quarto assoluto con una prestazione degna del miglior Colombo: 7'09"58.

« Non credevo di abituarmi così in fretta alla macchina, che è come mi aspettavo. Meglio forse, e penso che aumentando la mia confidenza dovrei andare in crescendo nelle prossime prove ».

Abbiamo parlato dei primi quattro classificati e non per omaggio alla classifica, ma proprio perché le loro prove sono quelle di maggior spicco di tutta la gara, assieme alle performances di Marzi con la 1000 TC, Ridolfi con l'Abarth Simca 1300 e Zuccoli ancora in luce con la Lotus Cortina. Marzi è riuscito a spuntarla su un lotto agguerritissimo di concorrenti, da Rile a Jerry, da Mauro Nesti a Trivellato. Si parla della sua macchina come di una cannonata e per gli increduli ecco questo 7'59" e 26, alla media oraria di 93,886, tempo da « discussioni » direbbero i cattivi. Noi invece — pur senza essere grandi tempre di bontà — diciamo che Marzi ha corso egregiamente e che ha trovato rispondenza in pieno nella macchina, già ottimamente sperimentata e conosciuta perfettamente.

Sentiamo comunque il parere di uno dei battuti, Jacopo Trivellato. Da buon veneto, Trivellato non fa una piega. « Io a vincere non ci



SECONDO RIDOLFI



BRUNO DESERTI



PAOLO COLOMBO

pensavo nemmeno, sin da metà gara. Ho sbagliato tutto, tuttissimo; capita. Altro che scendere sotto gli 8'! Forse sarà stata una giornata non molto felice per me, intendendo come pilota perché della macchina sono sicuro.

Ansia per il mancato arrivo di « Makye », che stavolta aveva lasciato l'Abarth per la Giulia e che, uscito malauguratamente di strada, ha melanconicamente tagliato il traguardo... a piedi. Cose che succedono anche a « Makye ». Altra bella prestazione quella di Secondo Ridolfi, primo a dispetto del nome sul barbuto Dalla Torre e su Angelini. I tre si sono piazzati in un fazzoletto: 7'25"71; 7'26"10; 7'26"68 e la loro classe è stata tra le più movimentate, una volta considerata scontata la supremazia delle Simca Abarth sulle Giulietta.

Non neghiamo che ci saremmo aspettati qualcosa in più da Deserti. Il 7'26"69 ottenuto a quasi 101 di media dalla sua Lotus Elan è senza dubbio di tutto rispetto, ma l'importanza di essere Deserti sta proprio nel fatto di avere abituati i normali « suiveurs » di queste corse a prestazioni spesso eccellenti per cui, da uno dei giovani più promettenti del vivaio motoristico italiano, si vorrebbero sempre prove eccezionali e non soltanto ottime. Come se ottime fosse poco! Questa non vuole essere una tesi... sballata, ma soltanto un augurio per affermazioni sempre in crescendo. Di più — e stavolta sul serio — ci si aspettava da Vittorio Venturi finito al secondo posto alle spalle del pur bravo Toppetti nella sport fino a



Malgrado il testa-coda...



... « Nanni » riuscirà a riprendersi ...



... e a vincere la sua classe

1000 e davanti a Bettoja. Cerchiamo di parlare con i tre, ma non riusciamo ad avvicinare il vincitore (ci sfugge sempre, lui non lo sa, proprio nel momento in cui stiamo per partire con l'approccio per l'intervista) e sentiamo i pareri di Venturi e Bettoja.

Venturi: « Sono scontento, è ovvio. Con chi prendersela? Vediamo con ordine. A metà percorso mi sono arrivati in faccia sbuffi di benzina, un incidente come un altro che mi è costato qualche secondo. Poi non mi sono trovato a mio agio con i rapporti lunghi del mio cambio e sei marce. Poi niente da aggiungere, credo che basti. Ah, cercheremo di portare il cambio da sei a quattro marce. E ne riparlamo alla Raticosa ».

Bettoja: « No, no, si poteva fare meglio. Adesso si proverà (De Sanctis proverà) a montare su questo telaio o il 1500 bialbero Lotus o il 2000 Porsche ». — « Ma il telaio sopporterebbe un 2000 »? — « Sì, decisamente. » — « Beh, allora auguri. » — « Grazie ».

Parliamo degli altri vincitori. Classe fino a 500. C'erano le Puch e dunque vittoria delle Puch con Nanni e dietro Cattelan. Tra le « normali » nettamente Braga sugli altri e passo avanti nella classifica del campionato. Classe fino a 600 cc. In sensibile ritardo Brancadori (incidente?), in giornata non felice Durst, vittoria un po' a sorpresa di Romeo Ramacciotti. Classe fino a 700. Favori per Corsi e Jeremi, ma attenti ad Arrigo Cocchetti sempre sulla breccia: e Cocchetti vince bene, scendendo sotto i 9'. Jeremi e Corsi non vanno oltre il



R. RAMACCIOTTI



RAFFA HA RAGGIUNTO E SUPERATO MESSINI



ARRIGO COCCHETTI



ACHILLE MARZI

terzo e quarto posto, sorpresi anche dalla buona prova di Erminio Merlo. Ad alto livello la classe fino a 850 con i tre maggiori aspiranti al titolo nei primi posti e con la netta vittoria di Giampiero Raffa, seguito da Mauro Cintolesi e da Franco Chiari. C'è tempo per le rivincite. Classe fino a 1150. Non è arrivato Piero Conte, la lotta si è sviluppata tra le Austin di Franco Zaniratti e di Giancarlo Sala. È il caso di parlare di lotta, visto che il confronto con il cronometro si è risolto a favore di Zaniratti per appena dodici centesimi di secondo. Meritato anche il terzo posto di Robertino.

Tra i giuliettisti stavolta l'ha spuntata Giunti con 2" — molti cioè — su Lado e Moscatelli. Questa classe fino a 1300 è forse una delle più interessanti ed attese di ogni competizione di velocità. Di volta in volta c'è sempre qualcosa o qualcuno che balza alla ribalta e poi i soliti regolarissimi come Donà, Polin ed altri, dai quali prima o poi sarebbe lecito attendersi un passaggio a posizioni di classifica più alte. Di tutto rispetto il 7'49"07 di Giuseppe Rebaudi con l'Abarth 1000 bialbero nella prima classe delle Gran Turismo ed ovviamente handicappate le 700, che si sono trovate intruppate assieme alle sorelle maggiori. Sarebbe stato meglio riuscire a separare le due classi, più che farne una sottoclasse, anche perché agli effetti del campionato non si sa con esattezza se questi punti sono validi o meno. Passo indietro per la classe fino a 2000 delle Turismo nella quale il successo è andato ad A-



FRANCO ZANIRATTI



IGNAZIO GIUNTI

LE CLASSIFICHE

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Odoardo Govoni (Maserati 2000), in 6'54"17, alla media di kmh. 103,643; 2. Edoardo Lualdi (Ferrari GTO), 7'01"21; 3. Mario Casoni (De Tomaso), 7'06"90; 4. Paolo Colombo (Porsche Carrera), 7'09"58; 5. « Miro Gay » (De Tomaso Ford), 7'11"10; 6. Ernesto Prinoth (Ferrari GTO), 7'15"36; 7. Cesare Toppetti (Lotus Giannini), 7'19"54; 8. Vittorio Venturi (Abarth 1000), 7'20"60; 9. Herbert Demetz (Simca Abarth), 7'25"40; 10. Secondo Ridolfi (Simca Abarth 1300), 7'25"71.

CATEGORIA CORSA -F. 3

1. Mario Casoni (De Tomaso), in 7'06"90, alla media di kmh. 105,411; 2. « Miro Gay » (De Tomaso Ford), 7'11"10; 3. Luigi Malanca (Lotus 27), 7'33"32; 4. Ettore Rovida (Branca Ford), 7'57"09; 5. Igino Scarpenti (Lotus 20), 8'11"70; 6. Giosué Butti (De Tomaso Fiat), 15'28"35.

CATEGORIA SPORT

Classe 1000 cc.

1. Cesare Toppetti (Lotus Giannini), in 7'19"54, alla media di kmh. 102,389; 2. Vittorio Venturi (Abarth 1000), 7'20"60; 3. Sergio Bettoja (De Sanctis), 7'29"64; 4. Sesto Leonardi (De Sanctis Osca), 7'45"82; 5. « Yellow » (Osca 1000), 8'13"31; 6. Giorgio Tossi (Osca 1000 S), 8'52"81; 7. Attilio Brandi (Fiat 850), 8'55"97; 8. « Maio » (Osca 1000), 10'14"40.

Classe 2000 cc.

1. Edoardo Govoni (Maserati 2000), in 6'54"17, alla media di kmh. 103,643; 2. Raffaello Rosati (Maserati 2000), 7'26"91; 3. Turillo Barbuscia (Maserati 2000), 7'33"96; 4. « Pierino » (Alfa Romeo 2000), 7'46"54.

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe 700 cc.

1. Ilfo Minzoni (Abarth 700 bialbero), in 8'43"16, alla media di kmh. 86,009; 2. « Yama Arashi » (Abarth 700 bialbero), 8'13"58; 3. Paolo Gori (Abarth 700), 13'09"12.

Classe 1000 cc.

1. Giuseppe Rebaudi (Abarth 1000 bialbero), in 7'49"07, alla media di kmh. 95,928; 2. « Caveja » (Fiat Abarth 1000), 8'05"91; 3. Leonetto Mugelli (Abarth 1000), 10'45"27.

Classe 1300 cc.

1. Secondo Ridolfi (Abarth Simca 1300), in 7'25"71, alla media di kmh. 100,964; 2. Giuseppe Dalla Torre (Simca 1300), 7'26"10; 3. Erasmo Andreini (Simca Abarth), 7'26"68; 4. M. Adolfo Brocchi (Abarth Simca 1300), 7'34"12; 5. Angiolo Giliberti (Simca Abarth 1300), 7'41"67; 6. Alberto Luti (Abarth Simca), 7'49"97; 7. « Nicor » (Simca Abarth 1300), 7'50"83; 8. Renato Arfé (Simca Abarth), 7'51"14; 9. Roberto Bertuzzi (Abarth Simca), 7'54"13; 10. Rosario Buonadonna (A.R. Giulietta SZ), 8'24"52; 11. Massimo Carnovali (A.R. Giulietta Z), 8'28"78; 12. Remo Romani (A.R. Giulietta SV), 8'46"78; 13. Romano Baroncelli (A.R. Giulietta Z), 9'07"63; 14. Teijeiro y Calvino (Lancia Zagato), 10'15"90.

Classe 1600 cc.

1. Bruno Deserti (Lotus Elan), in 7'26"69, alla media di kmh. 100,738; 2. Antonio Nicodemi (A.R. Giulia TI), 8'09"55; 3. « Andrea » (A.R. Giulia SS), 8'21"91; 4. Cesare Innocenti (Porsche 1600), 8'40"85; 5. « Mann » (Porsche 1600), 8'41"40; 6. Paolo Segni (Porsche 356), 8'45"97; 7. Ottorino Zarattin (Osca 1600), 9'01"15; 8. Paolo Petri (Fiat 1600 S), 9'30"14; 9. Giovanni Mattioli (Alfa Romeo SS), 9'30"73; 10. Guglielmo Del Bravo (Fiat 1500), 10'19"63.

Classe 2500 cc.

1. Paolo Colombo (Porsche Carrera), in 7'09"58, alla media di kmh. 104,748; 2. R. Herbert Demetz (Simca Abarth), 7'25"40.

Classe oltre 2500 cc.

1. Edoardo Lualdi (Ferrari GTO), in 7'01"21, alla media di kmh. 106,837; 2. Ernesto Prinoth (Ferrari GTO), 7'15"36; 3. Egidio Nicolosi (Ferrari GTO), 7'40"12; 4. Corrado Ferlaino (Ferrari GTO), 7'42"59; 5. « Lothar » (Ferrari GTO), 7'54"09; 6. « Giasco » (Ferrari 3000), 8'11"01.

CATEGORIA TURISMO

Classe 500 cc.

1. « Nanni » (Puch 500), in 9'17"44, alla media di kmh. 80,731; 2. Renzo Cattelani (Puch 500), 9'23"95; 3. Alessandro Braga (Fiat 500), 9'42"21; 4. Giuseppe Sanfilippo (Fiat 500), 9'49"01; 5. G. Piero Nicoletti (Fiat 500), 9'52"18; 6. Piero Lavazza (Fiat 500), 9'53"68; 7. Sergio Barbasio (Fiat 500), 9'56"68; 8. Luciano Lucarini (Fiat 500), 10'00"19; 9. Claudio Bilenchi (Fiat 500), 10'00"76; 10. Paolo Legnaioli (Fiat 500), 10'10"46; 11. Michele Licheri (Fiat 500), 10'13"28; 12. Andrea Polli (Fiat 500), 10'14"85; 13. Sergio Dal Cason (Fiat 500), 10'15"11; 14. Renato Mazzeschi (Fiat 500), 10'17"57; 15. Giovanni Grimaldi (Fiat 500), 10'20"28; 16. Giampaolo Caroli (Fiat 500), 10'21"21; 17. Luigi Moro (Fiat 500), 10'23"04; 18. Carlo Pakler (Fiat 500), 10'24"73; 19. Adolfo Nesi (Fiat 500), 10'33"01; 20. Mario Mosconi (Fiat 500), 10'34"27; 21. Libero Pesce (Fiat 500), 10'35"10; 22. Giancarlo Milani (Fiat 500), 10'38"86; 23. Giulio Caffi (Fiat 500), 10'38"89; 24. Michele Menegotti (Fiat 500), 10'42"85; 25. Paolo Novarese (Fiat 500), 10'48"84; 26. Emilio Gennai (Fiat 500), 10'56"13; 27. Roberto Rotti (Fiat 500), 10'58"26; 28. Palmiro Bianchi (Fiat 500), 10'01"96; 29. Alberto Guenzi (Fiat 500), 11'07"40; 30. Alessandro Bianchi (Fiat 500), 12'09"66; 31. Sergio Burgassi (Fiat 500), 12'36"37; 32. Amerigo Giovanelli (Fiat 500), 13'46"87; 33. Paolo Malenotti (Fiat 500), 14'06"98.

Classe 600 cc.

1. R. Ramacciotti (Fiat Abarth), in 9'09"39, alla media di kmh. 81,907; 2. Angelino Lepri (Fiat Abarth), 9'23"80; 3. Leonardo Dürst (Fiat Abarth), 9'35"33; 4. Eugenio Di Benedetto (Fiat Abarth), 9'43"93; 5. G. Paolo Giannini (Fiat Abarth), 9'50"15; 6. Lamberto Galeazzi (Fiat Abarth), 10'00"10; 7. Marco Benedetti (Fiat Abarth), 10'32"66; 8. Giovanni Vianello (NSU Prinz), 10'46"58; 9. Giovanni Brancadori (Fiat Abarth), 11'39"34.

Classe 700 cc.

1. Arrigo Cocchetti (BMW 700), in 8'55"90, alla media di kmh. 83,970; 2. Erminio Merlo (BMW 700), 9'01"30; 3. Luciano Jeremi (BMW 700), 9'03"79; 4. Roberto Corsi (BMW 700 S), 9'04"80; 5. Leonida Vicarelli (BMW 700 S), 9'23"98; 6. Vittorio Gatti (BMW 700), 9'28"90; 7. Gianni Buglioni (BMW 700), 9'38"09; 8. Francesco Bariani (Fiat 600), 10'22"66; 9. Carlo Belli (BMW 700), 10'28"76.

Classe 850 cc.

1. Giampiero Raffa (Fiat Abarth 850 TC), in 8'07"24, alla media di kmh. 92,364; 2. Mauro Cintolesi (Fiat Abarth 850 C), 8'10"12; 3. Franco Chiari (Fiat Abarth 850), 8'14"74; 4. Francesco Ghezzi (Fiat Abarth 850), 8'16"92; 5. Arrigo Manavella (Fiat Abarth 850), 8'26"61; 6. Carlo Addamiano (Fiat Abarth 850), 8'28"91; 7. Piero Falorni (Fiat Abarth 850 TC), 8'29"47; 8. « Jacki » (Fiat Abarth 850), 8'29"72; 9. F. De Benedictis (Fiat Abarth 850), 8'29"81; 10. Andrea Saltari (Fiat Abarth 850), 8'30"26; 11. Antonio Trenti (Fiat Abarth 850 TC), 8'32"09; 12. Miro Tamburini (Fiat Abarth 850), 8'32"22; 13. Andrea Grillo (Fiat Abarth 850), 8'34"02; 14. Francesco Gagnoli (Fiat Abarth 850 TC), 8'35"95; 15. Bruno Pagliero (Fiat Abarth 850 TC), 8'36"60; 16. « Ghegran » (Fiat Abarth 850 TC), 8'44"02; 17. « Poppa » (Fiat Abarth 850), 8'49"03; 18. Nicola Affinita (Fiat Abarth 850), 8'52"77; 19. Rino Russo (Fiat Abarth 850), 8'53"17; 20. Pietrino Tali (Fiat Abarth 850 TC), 8'55"30; 21. Giampaolo Malaspina (Fiat Abarth 850), 9'03"08; 22. Giorgio Costa (Fiat Abarth 850), 9'04"77; 23. Nazareno Fren (Fiat Abarth 850), 9'06"03; 24. Gennaro Siciliano (Fiat Abarth 850), 9'08"78; 25. « Swan » (Fiat Abarth 850), 9'13"92; 26. Franco Massini (Fiat Abarth 850), 9'27"03; 27. G. Carlo Catarozzolo (Fiat Abarth 850), 9'28"48; 28. Benito Aronni (Fiat Abarth 850), 9'41"11; 29. Vasco Parducci (Fiat Abarth 850), 9'52"69; 30. Mario Favaretto (Fiat Abarth 850), 24'14"04.

Classe 1000 cc.

1. Achille Marzi (Fiat Abarth 1000 TC), in 7'59"26, alla media di kmh. 93,886; 2. Giovanni Rile (Fiat Abarth 1000), 8'04"72; 3. « Jerry », (Fiat Abarth 1000), 8'07"55; 4. Mauro Nesti (Fiat Abarth 1000), 8'07"97; 5. Jacopo Trivellato (Fiat Abarth 1000), 8'16"49; 6. Francesco Nesti (Fiat Abarth 1000), 8'18"73; 7. Franco Altiero (Fiat Abarth 1000), 8'27"28; 8. Duilio Fancelli (Fiat Abarth 1000), 8'29"43; 9. Nicola Parenti (Fiat Abarth 1000), 8'29"90; 10. Arturo Merzario (Fiat Abarth 1000), 8'33"47; 11. ex-

aequo, Alessandro Mancini (Fiat Abarth 1000), e « Zizzi Ostini » (Fiat Abarth 1000), 8'36"10; 13. Antonio Laurent (Fiat Abarth 1000), 8'37"14; 14. « Cik » (Fiat Abarth 1000), 8'43"58; 15. Bruno Faenza (Fiat Abarth 1000), 8'44"20; 16. F. Minutillo Turtur (Fiat Abarth 1000), 8'45"16; 17. Giorgio De Gregorio (Fiat Abarth 1000), 8'55"58; 18. Aldo Bersano (Fiat Abarth 1000), 9'02"70; 19. Giorgio Esposito (Fiat Abarth 1000), 9'04"58; 20. Giulio Massai (Fiat Abarth 1000), 9'19"04; 21. Germano Sangermano (Fiat Abarth 1000 C), 9'27"71; 22. Silvio Boffa (Fiat Abarth 1000), 9'28"38; 23. Alberto Germagnoli (Fiat Abarth 1000), 9'37"31; 24. Angelo D'Onofrio (Fiat Abarth 1000), 9'44"68.

Classe 1150 cc.

1. Franco Zaniratti (Austin Cooper), in 8'13"48, alla media di kmh. 91,185; 2. Giancarlo Sala (Austin 1100), 8'13"60; 3. « Robertino » (Morris Cooper), 8'14"72; 4. Gilberto Bagnasacco (Austin Cooper), 8'28"05; 5. Fernando Wissel (Mini Cooper), 8'42"72; 6. « Teed » (Fiat 1100), 9'14"75; 7. Enrico Verda (Mini Cooper), 9'20"47; 8. E. Giorgio Giorgi (Fiat 1100), 10'42"52.

Classe 1300 cc.

1. Ignazio Giunti (A.R. Giulietta TI), in 8'15"29, alla media di kmh. 90,584; 2. Paolo Lado (A.R. Giulietta), 8'17"31; 3. Mario Moscatelli (A.R. Giulietta), 8'17"49; 4. Enrico Pinto (A.R. Giulietta), 8'18"16; 5. Aldo Nicosia (A.R. Giulietta TI), 8'20"08; 6. Angelo Caffi (A.R. Giulietta), 8'23"16; 7. Walter Donà (A.R. Giulietta TI), 8'25"47; 8. Libero Verda (A.R. Giulietta), 8'28"62; 9. Maurizio Polin (A.R. Giulietta), 8'30"81; 10. Achille Minen (A.R. Giulietta), 8'31"26; 11. Italo Varisco (A.R. Giulietta), 8'35"11; 12. Franco Naidini (A.R. Giulietta TI), 8'38"60; 13. Giuseppe Trombetta (A.R. Giulietta TI), 8'40"48; 14. Giorgio Bianchi (A.R. Giulietta TI), 8'42"41; 15. « Manuel » (A.R. Giulietta TI), 8'47"46; 16. « Poker » (A.R. Giulietta TI), 8'49"03; 17. Lanfranco Caneschi (A.R. Giulietta TI), 8'52"65; 18. Giovanni Saettone (A.R. Giulietta TI), 8'54"81; 19. Giuseppe Giacomini (A.R. Giulietta), 8'57"50; 20. Emanuele Caporali (Glas 1204 TS), 8'58"53; 21. Lorenzo Bellini (A.R. Giulietta TI), 9'01"57; 22. Aldo Sregni (A.R. Giulietta TI), 9'01"61; 23. Dino Dini (A.R. Giulietta), 9'02"31; 24. Giuseppe Panza (A.R. Giulietta TI), 9'31"22; 25. Piero Papeschi (A.R. Giulietta TI), 9'34"58; 26. Tristano Bindoni (A.R. Giulietta TI), 10'48"23; 27. Alessandro Pontecchi (A.R. Giulietta TI), 12'21"76; 28. Alessandro Geraldini (A.R. Giulietta TI), 14'02"61.

Classe 1600 cc.

1. Carlo Zuccoli (Lotus Cortina), in 7'42"39, alla media di kmh. 97,318; 2. « Match » (A.R. Giulia TI), 8'06"65; 3. Pietro Beltratti (A.R. Giulia TI), 8'11"63; 4. Romano Cappio (A.R. Giulia TI), 8'29"88; 5. « Liriodendron » (A.R. Giulia TI), 8'39"43; 6. Giorgio Pasqui (A.R. Giulia TI), 9'04"64; 7. Emilio Finizio (A.R. Giulia TI), 9'12"80; 8. Dario Panza (Fiat 1500), 9'58"74; 9. Spartaco Dini (A.R. Giulia TI), 16'14"31.

Classe 2000 cc.

1. Alessandro Ferretti (Lancia Flavia), in 8'02"94, alla media di kmh. 93,186; 2. Pietro Corbellini (Lancia Flavia), 8'04"11; 3. Mario Paolini (BMW 1800), 8'09"42; 4. Claudio Castellano (Lancia Flavia), 8'11"61; 5. Romano Ferretti (Lancia Flavia), 8'25"84; 6. « Mr. Brandy » (Lancia Flavia), 8'40"22; 7. Luigi Petri (Lancia Flavia), 8'43"04; 8. Paolo Renier (Lancia Flavia), 8'59"41.

Classe oltre 2000 cc.

1. Luciano Massoni (Lancia Flaminia), in 8'02"58, alla media di kmh. 93,244; 2. Giancarlo Galimberti (Alfa Romeo 2600), 8'06"41; 3. Franco Concarì (Alfa Romeo 2600), 8'16"19; 4. Lucillo Sacchiero (Alfa Romeo 2600), 8'20"05; 5. Corrado Turra (Alfa Romeo Sprint), 8'46"56; 6. Raffaele Ciarpaglini (Alfa Romeo 2600), 9'00"91; 7. « Pablito » (Alfa Romeo 2600), 9'04"21.



ALESSANDRO FERRETTI



SANFILIPPO ACROBATICO, GIOVANELLI IMPASSIBILE



URTANDO CONTRO IL PARAPETTO ...



... BOTTA HA DATO UNA BOTTA ...

lessandro Ferretti, come si prevedeva, e nella quale c'è da notare il buon inserimento della BMW 1800 di Mario Paolini, al terzo posto alle spalle di Corbellini. Ultima classe della Turismo quella da 2000 a 3000 e duello tradizionale tra Flaminia e Alfa Romeo; queste ultime erano rappresentate in forza ma la meglio è andata alla Flaminia di Massoni, anche se molti scommettevano su Giancarlo Galimberti, finito secondo.

Crediamo di non avere dimenticato nulla. Ah, in prova purtroppo si è guastata l'Abarth Simca 2000 di Franco Patria, concorrente in grado di insidiare le posizioni di testa. Per il resto dovremmo parlare del sole o dei pescatori immersi a mezza coscia nel Sieve e sordi al richiamo dei motori, nella speranza di un buon pesce. La domenica porta sempre ad una scelta: ma crediamo che chi ha scelto la Consuma per la gita domenicale non abbia sbagliato. Ne valeva la pena.

NINO MANGANO



LUCIANO MASSONI



... PORETTI DISTRUGGE