

AUTO SPRI NT

una copia lire 250
anno V - 16 luglio 1965

14

quattordicinale di automobilismo
sportivo



XXV CORSA AL MONTEPELLEGRINO



Ferdinando Latteri

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PALERMO - Poche volte una vigilia di gara è stata tanto e talmente polemica. Poche volte, come in occasione di questa «Montepellegrino», abbiamo udito, nei due giorni precedenti la corsa, piloti — e più d'uno di buon nome — ostentare tanta sicumera e certezza assoluta non soltanto di poter prevalere su qualsiasi avversario, bensì anche di riuscire a polverizzare quel certo record stabilito nel 1959 da Vaccarella nel tempo di 5'14"3 (media 100,254). E le scommesse? Le scommesse si sono letteralmente... sprecate, protagonisti qui, in particolare, i simpaticizzanti e gli amici dei vari piloti (chi, di questi ultimi, non vanta una sua, piccola o grande che sia, corte di sostenitori che lo segue ovunque e in qualsiasi gara?) sinceramente convinti delle doti e delle possibilità del proprio beniamino.

Magari poi se per qualcuno di questi piloti (e relativo clan) le cose sono andate ben diversamente da quelli che erano stati le previsioni e i sogni della vigilia, poco vale. Resta la realtà che da un'atmosfera pre-gara tanto satura di elettrizzante « suspense », la corsa è risultata inverosimilmente caricata; lungo i nove chilometri del percorso una folla strabocchevole come forse mai ha accompagnato con un tifo d'inferno la prova dei vari piloti (soprattutto dei maggiori, ed erano tanti!) e questi, a loro volta, non sono apparsi insensibili a tanto incitamento ed entusiasmo. Consci di non dovere ad alcun costo deludere tanta attesa, hanno compiuto miracoli di spericolatezza e di bravura, chiedendo alle loro macchine addirittura l'impossibile e, in qualche caso, ottenendolo. Eccovi spiegato perché ben due conduttori, quello che lo deteneva e un altro, sono riusciti a infrangere l'autentico muro del suono che per parecchi anni si era rivelato il record di Vaccarella. Ecco il perché dei tempi inattesi e spettacolosi registrati in quasi tutte le classi e categorie. Ecco perché i piloti che, seppur non del tutto ignoti, non potevano a lume di logica, essere compresi nella ristretta cerchia dei favoritissimi, hanno in effetti realizzato prodezze che hanno addirittura del miracolo. Ecco perché, infine, questa « Montepellegrino », il cui successo tecnico-agonistico ha superato qualsiasi previsione

LATTERI MEGLIO DI VACCARELLA

Vittoria a sorpresa e a quasi 103 di media del giovane alfiere della "Pegaso" davanti al vincitore della "Florio" attardato da un testa-coda - Magnifico successo della corsa cui hanno preso parte ben 129 conduttori

(non per nulla erano presenti a Palermo fior di macchine e di piloti!), è risultata, senza dubbio alcuno, l'edizione più bella fra le ventitre che l'avevano preceduta. Ci sia consentito ripetere che se è vero, com'è infatti vero, che la gara è stata materialmente « fatta » dai piloti, c'è stata però anche la folla, questa magnifica e generosa folla siciliana giunta al Pellegrino da ogni angolo dell'Isola e con ogni mezzo, che col suo calore e col suo entusiasmo ha creato un'ideale passerella lungo la quale è stata una gioia per i vari piloti esibirsi, dando il meglio e magari rischiando grosso pur di offrire a sì eccezionale platea la soddisfazione dello spettacolo.

Posto nella dovuta evidenza il pieno

successo tecnico-agonistico-spettacolare di questa ventiquattresima Corsa al Montepellegrino, parliamo ora dei protagonisti della gara, iniziando naturalmente da quelli che ne sono stati i primattori.

Agli onori della ribalta — come potrebbe essere diversamente? — il vincitore assoluto Ferdinando Latteri della « Pegaso » di Palermo il quale — al volante della Ferrari GTO 62 che, pilotata da Scarlatti e Ferraro, ricordiamo superba protagonista della Targa Florio 1962 — ha disputato una gara addirittura superba, realizzando un ottimo 5'06"4, che migliora di ben 7" e 9 il record stabilito da Nino Vaccarella nel 1959. Una gara, quella del giovane pilota palermitano particolarmente caro al suo ottimo direttore sportivo Franco Dessi (che in lui per la verità ha sempre creduto), che ne esalta gli indubbi meriti, autorizzando sul suo conto le più rosee previsioni. Naturalmente, come del resto logica e buon senso impongono, vorremmo attendere conferma dalle prossime impegnative prove che l'attendono, prima di parlare di Latteri come di un nuovo astro sorto d'improvviso nel firmamento dell'automobilismo italiano, tuttavia siamo convinti che di belle soddisfazioni il valido esponente pegasino saprà darne tante e tante ai suoi sostenitori e alla sua fiorente scuderia.

Dopo Latteri, elogi incondizionati per Nino Vaccarella che, al volante di una Giulia TZ messaggi a disposizione dallo sportivissimo commendator Adamo della « Sicilauto », e dopo che nelle prove ufficiali del sabato aveva fermato i cronometri su di uno stupefacente 5'02", in corsa, esattamente alla curva cosiddetta del Mezzarancio, è stato vittima di un testa-coda che gli ha fatto purtroppo perdere fior di secondi. Nonostante tutto, Vaccarella ha comunque colto un significativo secondo posto assoluto a 7" e 4 dal vincitore, battendo egli pure, anche se per soli 5 decimi, il record che gli apparteneva alla diciottesima edizione della gara e confermando, seppure ve n'era bisogno, le sue grandi, ben note doti di pilota affermato.

Bellissima anche la gara di Ravetto che, pilotando una Ferrari 250, si è classificato al terzo posto assoluto a 10" e 1 da Latteri e a soli 3" e 1 da Vaccarella; prestazione ad uguale alto livello del co-sentino Scola, il quale, al volante della sua nuovissima Abarth 2000 — e l'ottimo « Nico » ha mostrato di avere già preso confidenza con questo potentissimo mezzo — ha colto un eloquente e meritato quarto posto nella classifica generale a soli 9 decimi dal ferrarista Ravetto. 99,119 orari la media del popolare pilota calabrese, confermatosi l'autentico gran campione che ben conosciamo e senz'altro destinato a battersi tra i primissimi nella corsa al titolo italiano delle sua classe.

Elogi dobbiamo infine rivolgere a Capuano e a Spadafora, quinto e sesto rispettivamente nella classifica assoluta e protagonisti di una corsa magnifica al volante di quelle « mille » particolarmente a loro agio, data la maneggevolezza, sia sugli stretti tornanti che sul misto-veloce del difficilissimo percorso. 5' e 22" per Capuano, 5'23" per Spadafora: questi gli

eccezionali tempi dei due validissimi campioni della « Pegaso » i quali sono riusciti a precedere sia lo scatenato Gambero (Abarth-Simca 1300) che l'ottimo Tagliavia (Ferrari), altri due ottimi piloti che in questa Montepellegrino meritano il loro bravo posto in passerella.

La nostra veloce rassegna dei migliori in senso assoluto si chiude con Enzo Arena, trionfatore della categoria Turismo nell'incredibile tempo di 5'33" e 7 (media 94,396) al volante di una Ford Lotus Cortina elaborata BRM che il valoroso conduttore ha saputo pilotare con stile, classe e accorta intelligenza, spesso strappando spontanei applausi alla folla disseminata lungo il percorso. Un'affermazione, questa, del modesto e simpatico atleta della Scuderia Etna, che una volta di più ne esalta gli indubbi alti meriti tecnico-agonistici, confermando che in Enzo Arena l'automobilismo italiano vanta oggi, e in assoluto, uno dei suoi più validi esponenti.

Passiamo ora alla rituale simbolica passerella degli altri piloti che hanno dato vita all'arroventata lotta nelle varie classi e categorie. Prima però ci sembra doveroso congratularci con gli instancabili e benemeriti dirigenti dell'Automobile Club Palermo per il modo davvero superbo in cui hanno organizzato questa edizione di gran lusso della loro Montepellegrino. Bravissimi Sansone, Federico, Sciascia, D'Anna, Palmeri, e sinceri complimenti anche all'ultradinamico e competentissimo ingegner Francesco Virga per la perfezione con cui ha assolto il suo difficile compito di verificatore, unitamente ad Annone e a Casales.

Tra le scuderie, 110 con lode sia alla « Pegaso » (che alla Montepellegrino frui-va dell'assistenza della Marathon Petroli. Abbinamento in vista?) che all'« Etna », i cui piloti — com'è del resto nelle loro... abitudini — hanno fatto incetta di vittorie e di ottimi piazzamenti in ogni classe e categoria, rendendo letteralmente felici i loro ottimi direttori sportivi Dessi e Pernice che meritano tali soddisfazioni per la passione, la competenza e il chiaro senso sportivo con cui disimpegnano il loro difficile e apprezzatissimo compito.

Bene hanno figurato anche la Scuderia Aretusa e la « Nettuno » - sezione palermitana - cui sovrintendono gli ottimi Riolo e Pietro Rizzo.

* * *

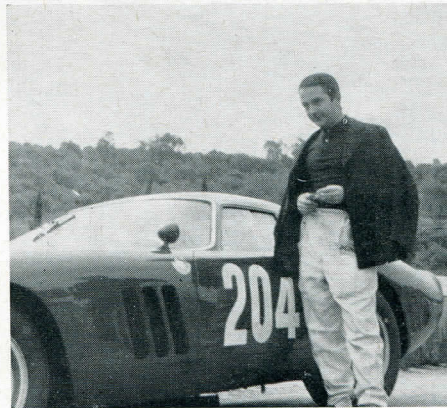
Turismo 500 cc - Inatteso successo del catanese dell'« Etna », Salerno, che ha vinto nel buon tempo di 7'02" (kmh 74,644) precedendo d'un soffio il messinese Marzullo, la cui macchina, preparata da Poggi, continua a non rendere come e quanto sarebbe lecito attendersi, sebbene il suo pilota si batta sempre con bravura. Bella anche la gara di Alfredo Sapienza, terzo a 4 decimi dal vincitore, mentre meno del previsto ha reso il trapanese Rizzo classificatosi solo quarto sia pure davanti all'ottimo e sempre jellato Bonaccorsi.

Turismo 700 cc - Il pegasino « Bit », comportatosi anche stavolta molto bene e protagonista di un'ottima corsa, ha vinto con 6" e 4 di vantaggio su Franco Troja, un pilota, questo, d'indubbio valore, che continua purtroppo però ad essere bersagliato dalla più incredibile sfortuna. Terzo Jemma a soli 2 decimi da Troja.

Nella sottoclasse fino a 600 cc vittoria di La Luce che l'ha spuntata su De Francisci, già vincitore ad Alcamo, mentre Cammarata, al volante della « 595 » preparata a bomba dal nisseno « Don Santo » Tomaselli, si è vista preclusa la possibilità di una meritata affermazione per via di un paio di paurosi testa-coda a metà percorso. Gara assai sfortunata anche quella del bravo Gino Angheloni.



Nino Vaccarella



Clemente Ravetto



Domenico Scola

Turismo 850 cc - Il trapanese Sansica ha vinto da gran signore quest'affollatissima classe, disputando una gara magnifica e fermando i cronometri sull'ottimo tempo di 5'53", equivalente a una media di 89,325 orari. Belle anche le gare di « Kent », secondo a 8" e 7 dal vincitore, e del neo pegasino Bilotti che nonostante disponesse di rapporti poco adatti al percorso, ha conseguito un significativo terzo posto, precedendo i volonterosi Nicoletti e Asciutto.

In questa classe un grave incidente ha subito il noto pilota dell'« Etna » Alberto Spadaro, rimasto ferito a seguito di un cappottamento della propria « 850 » che è andata poi a sfasciarsi contro la parete rocciosa.

Turismo 1150 cc - Bella gara e meritato successo del messinese Romano, primo con l'ottimo tempo di 5'45"8, alla media di 91,093 orari. Buon secondo posto di Merendino a 8" e 7 dal vincitore, mentre di più avrebbe meritato lo sfortunato Barbagallo che ha dovuto accontentarsi della terza piazza, precedendo Gianni e la catanese « Von Hassel » cui vanno se non altro riconosciuti coraggio e buona volontà.

Turismo 1300 cc - « Solita » vittoria — meritatissima — del « solito » Jemmolo, ormai « ras » incontrastato (o quasi) di questa difficile classe. Alle spalle di quest'ottimo pilota si è classificato l'« etneo » Ardizzone, che ha preceduto a sua volta il pegasino Gagliano al volante di una Glas 1204 TS. Sia Ardizzone che Gagliano hanno entrambi disputato una bella gara.

Turismo 1600 cc - Della superba prova di Enzo Arena abbiamo già detto in precedenza. Dobbiamo ora porre nella dovuta evidenza le buone prestazioni di Marchiolo, secondo a 13" e 1 dal vincitore, mentre non ha figurato secondo la logica e legittima attesa Nino Todaro, soltanto terzo e lontano di ben 18" e 1 da Arena. Ammirevole la gara di « Harca » e di Pusateri.

Gran Turismo 700 cc - Chiaro successo di Franco Lisitano, i cui propositi di ritiro dall'attività automobilistica sono rimasti, come da noi previsto, null'altro che... dei propositi. Ottimo secondo il giovane e promettente pilota nisseno Rino Vitale, anche stavolta su di una « 695 » normalissima; staccatissimo Cuppari.

Gran Turismo 1000 cc - Anche di Capuano e Spadaro, primo e secondo di questa classe, si è esaurientemente detto prima. Per il resto, coraggiosa, solo coraggiosa, prova di Ciruolo, terzo a 1'12" dal vincitore.

Gran Turismo 1150 cc - Nell'attesissimo duello tra « Oras » e Raimondo (era assente il terzo... moschettiere di questa classe, Bonaccorso, impegnato nella Coppa Asiago) ha prevalso il primo in 5'51"5, infliggendo al suo diretto rivale palermitano un distacco di 4"6.

Alle spalle di « Oras » e Raimondo, che hanno entrambi disputato una bella gara, si è classificato terzo — a 22" e 3 dal



Enzo Arena



Antonino Romano

vincitore — il nisseno Maggiore che ha preceduto a sua volta il siracusano Sgarlata (la cui Simca-Abarth continua a dispensargli... delusioni su delusioni) e il coraggioso e volenteroso Valenza.

Gran Turismo 1300 cc - In questa classe affollatissima come mai (quindici partenti) ha prevalso l'etneo Gambero del quale abbiamo già detto. Una bellissima gara hanno del resto disputato anche il napoletano Arfé, secondo a 9" e 7 dal vincitore, Zazzaro, La Piccolo, Garufi e Tipa, tutti su Abarth-Simca 1300, mentre dal settimo posto in poi si sono classificati Crescenti, Cusmà, Bruno Belmonte, Conti, Saitta, Cappello e Scarcella.

Gran Turismo 1600 cc - Della stupenda gara di Nino Vaccarella, dominatore di questa classe, s'è già detto in precedenza. Aggiungeremo qui che il popolare pilota palermitano non ha avuto praticamente avversari ché il pegasino Bilotti, secondo di classe, si è visto infliggere un distacco di 1'04" e 4 (da notare però che alla seconda salita la cosentino, dopo avere gareggiato nelle « 850 », ha corso con una normalissima Giulia GT da traino) mentre ancora più staccati sono risultati Miosi, Gumina e Lo Dico classificatisi dal terzo posto in poi. Gara sfortunata, infine, del reggino Ardzzone che, attardato da noie meccaniche, è riuscito a precedere tuttavia i coraggiosi « Nemo » e Lo Turco.

Gran Turismo oltre 1600 cc - Su Latteri, Ravetto e Scola, primo, secondo e terzo rispettivamente di questa classe, ci siamo già ampiamente soffermati e non c'è altro da aggiungere. Un sincero elogio piuttosto per il pegasino Lo Jacono e per l'etneo Salvatore Vecchio che, tenuto conto dei mezzi di cui disponevano, non potevano certo compiere miracoli e tuttavia sono stati protagonisti di una buona gara.

Sport 2000 cc - Meritatissima vittoria a mani basse di Franco Tagliavia di cui abbiamo già posto in evidenza il significativo ottavo posto nella classifica assoluta.

Al secondo posto Pietro Termini, al volante della « solita » scarburatissima Maserati, poi, staccatissimi, « Frack », Ciulla e Turco.

TEODORO TIPA

XXIV Corsa al Montepellegrino - XVII Coppa Achille Varzi - 13 giugno 1965 - Gara di velocità in salita, valevole per il Trofeo della Montagna categoria turismo, Gran Turismo, Gran Turismo competizione nazionale, Sport, Prototipi 1600 cc, F. 3, Junior 500.

**LE CLASSIFICHE
CATEGORIA TURISMO**

Classe 500 cc

1. Epifanio Salerno (Fiat 500), in 7'02", alla media di kmh 74,644; 2. Antonino Marzullo (Fiat 500), 7'02"1; 3. Alfredo Sapiaza (Fiat 500), 7'02"4; 4. Italo Rizzo (Fiat 500), 7'04"1; 5. Antonio Bonaccorsi (Fiat 500), 7'06"1; 6. G. Lo Jacono (Fiat 500), 7'11"8; 7. Eugenio Renna (Fiat 500), 7'14"1; 8. Toti Fenge (Fiat 500), 7'19"1; 9. « May » (Fiat 500), 7'26" e 7; 10. Giuseppe Cappellano (Fiat 500), 7'29"1; 11. Pietro Pennisi (Fiat 500), 7'37"1; 12. Giovanni Pappalardo (Fiat 500), 7'40"2; 13. Giuseppe Marsalana (Fiat 500), 7'42"1; 14. Alfredo Valenti (Fiat 500), 7'49"1; 15. Giovanni Palmieri (Fiat 500), 7'54"1; 16. Giovanni Testa (Fiat 500), 7'58"1; 17. Vito Baiamonte (Fiat 500), 8'43"8; 18. Antonino Ciccica (Fiat 500), 9'23" (f.t.m.); 19. Luigi De Luca (Fiat 500), 9'24"4 (f.t.m.).

Classe 700 cc

1. « Bit » (BMW), in 6'22"2, alla media di kmh 82 e 418; 2. Francesco Troia (BMW), 6'28"6; 3. Francesco Jemma (BMW), 6'28"8; 4. « Nandino » (BMW), 6'55"2.

Sottoclasse 600 cc

1. Antonino La Luce (Abarth), in 6'48"7, alla media di kmh 77,074; 2. ex-aequo, P. De Francisci (Abarth) e « Paperoga » (Abarth), 6'52"6; 4. « Harka », (Abarth), 6'54"6; 5. A. Guagliardo (Abarth), 6'56"7; 6. A. Cammarata (Abarth), 7'06"6; 7. Vincenzo Censuales (Abarth), 7'08"1; 8. Emilio Pirrone (Abarth), 7'23"3; 9. Francesco Angilletti (NSU), 7'28"1; 10. Gino Angheloni (Abarth), 7'37"1.

Classe 850 cc

1. Sebastiano Sansica (Abarth), in 5'53", alla media di kmh 89,325; 2. « Kent » (Fiat), 6'01"7; 3. Vittorio Bilotti (Fiat), 6'04"9; 4. Giacomo Nicoletti (Fiat), 6'10"4; 5. Giuseppe Ascitutto (Abarth), 6'12"9; 6. Egidio Di Stefano (Fiat), 6'15"3; 7. Angelo Li Volsi (Fiat), 6'17"9; 8. S. Danzuso (Fiat), 6'22"1; 9. E. Saffiotti (Abarth), 6'23"9; 10. « Fox » (Fiat), 6'25"1; 11. Vincenzo Laganà (Fiat), 6'26"1; 12. A. Catalano (Abarth), 6'29"1; 13. A. Madonia (Fiat), 6'33"7; 14. Vincenzo Ferlito (Fiat), 6'37"9; 15. Vincenzo Ingo (Abarth), 6'45"2; 16. Giovanni Cangemi (Fiat), 7'08"9; 17. « Von Hassel », (Fiat), 8'45"1.

Classe 1150 cc

1. Antonino Romano (Abarth), in 5'45"8, alla media di kmh 91,093; 2. A. Merendino (Abarth), 5'54"5; 3. Nunzio Barbagallo (Abarth), 5'55"2; 4. Giuseppe Gianno (Abarth), 5'57"1; 5. « Johnni Walcker » (Abarth), 5'57"5; 6. Tommaso D'Alia (Abarth), 6'06"7; 7. Giuseppe De Gregorio (Abarth), 6'11"2; 8. Scopelliti (Abarth), 6'16"6; 9. A. Cardella (Abarth), 6'19"5; 10. C. Melilli (Abarth), 6'20"1; 11. G. Seidita (Abarth), 6'42"8; 12. Clemente Agosto (Abarth), 7'08"1.

Classe 1300 cc

1. Giovanni Jemmo (A.R. Giulietta TI), in 6'24"6, alla media di kmh 81,903; 2. Giovanni Ardzzone (A.R. Giulietta TI), 6'25"1; 3. S. Gagliano (Glas), 6'26"1; 4. Alfredo Grimaldi (A.R. Giulietta TI), 6'34"9.

Classe oltre 1300 cc

1. Vincenzo Arena (Ford Lotus C.), in 5'33"7, alla media di kmh 94,396; 2. Guido Marchiolo (A.R. Giulia TI), 5'46"8; 3. Nino Todaro (A.R. Giulia TI), 5'51"8; 4. « Harka » (A.R. Giulia TI), 5'58"9; 5. Cosimo Pusateri (A.R. Giulia TI), 6'08"7; 6. « Migi » (A.R. Giulia TI), 6'16"1; 7. Antonino Troia (Citroën DS 19), 6'47"2; 8. « El Mango » (Lancia Flaminia), 7'17"5.

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe 700 cc

1. Franco Lisitano (Fiat Abarth), in 6'35"4, alla media di kmh 79,666; 2. Rino Vitale (Fiat Abarth), 6'54"1; 3. Vincenzo Cuppari (Fiat Abarth), 8'14"6.

Classe 1000 cc

1. Ignazio Capuano (Fiat Abarth), in 5'22", alla media di kmh 97,826; 2. Mariano Spadafora (Fiat Abarth), 5'23"; 3. Pasquale Ciraulo (Fiat Abarth), 6'34"; 4. Gregorio Ciulla (Fiat Abarth), 6'39"4; 5. Leonardo Crispino (Fiat Abarth), 6'59"4 (f.t.m.).

Classe 1150 cc

1. « Oras » (Lancia Appia), in 5'51"5, alla media di kmh 89,616; 2. Mario Raimondo (Lancia Appia), 5'56"1; 3. S. Maggiore (Lancia Appia), 6'13"8; 4. Matteo Sgarlata (Simca-Abarth), 6'22"; 5. Giuseppe Valenza (Lancia Appia), 6'45"3.

Classe 1300 cc

1. Alfio Gambero (Simca-Abarth), in 5'27"5, alla media di kmh 96,183; 2. Renato Arfé (Simca-Abarth), 5'37"2; 3. Antonio Zazzaro (Simca-Abarth), 5'40"2; 4. P. Lo Piccolo (A.R. SZ), 5'55"2; 5. Guido Garufi (Simca-Abarth), 6'02"5; 6. Vito Tipa (Simca-Abarth), 6'07"1; 7. Giuseppe Crescenti (A.R. SZ), 6'11"1; 8. Piccione Cusmà (A.R. SP), 6'11"1; 9. Bruno Belmonte (Simca-Abarth), 6'13"5; 10. Gero Conti (A.R. SV), 6'48"1; 11. Pietro Saitta (Alfa Romeo), 6'48"5; 12. Edoardo Cappello (Alfa Romeo), 6'51"1; 13. Scarcella (Alfa Romeo), 7'17"1 (f.t.m.).

Classe 1600 cc

1. Nino Vaccarella (AR. TS), in 5'13"8, alla media di kmh 100,382; 2. Vittorio Bilotti (Alfa Romeo), 6'18"2; 3. Salvatore Miosi (Alfa Romeo), 6'23"; 4. Biagio Gumina (Alfa Romeo), 6'23"1; 5. Franco Lo Dico (Porsche), 6'36"4; 6. Carlo Ardzzone (Alfa Romeo), 6'39"2; 7. « Nemo » (Lancia), 6'55"5; 8. Lo Turco (Alfa Romeo), 7'19"1.

Classe oltre 1600 cc

1. Ferdinando Latteri (Ferrari 250), in 5'06"4, alla media di kmh 102,807; 2. Clemente Ravetto (Ferrari 250), 5'16"9; 3. Domenico Scola (Abarth 2000), 5'17"8; 4. G. Lo Jacono (Lancia), 6'22"; 5. Salvatore Vecchio (Lancia), 6'42"4.

CATEGORIA SPORT

Classe 2000 cc

1. Francesco Tagliavia (Ferrari), in 5'28"2, alla media di kmh 95,978; 2. Pietro Termini (Maserati), 5'40"; 3. « Frack » (Abarth), 6'52"9; 4. Calogero Ciulla (Osca), 6'53"2; 5. Sebastiano Turco (Maserati), 7'26"2.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Ferdinando Latteri (Ferrari 250), in 5'06"4, alla media di kmh 102,807; 2. Nino Vaccarella (A.R. TS), 5'13"8; 3. Clemente Ravetto (Ferrari 250), 5'16"9; 4. Domenico Scola (Abarth 2000), 5'17"8; 5. Ignazio Capuano (Fiat Abarth), 5'22"; 6. Mariano Spadafora (Fiat Abarth), 5'23"; 7. Alfio Gambero (Simca-Abarth), 5'27"5; 8. Francesco Tagliavia (Ferrari), 5'28"2; 9. Vincenzo Arena (Ford Lotus), 5'33"7; 10. Renato Arfé (Simca-Abarth) 5'37"2.