

AUTO SPRI NT

ANNO XII 6 - 13 marzo 1972 L. 250
N. 10 settimanale di automobilismo
esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

da questo numero

250 lire
52 pagine
10 a colori

IL GIORNO degli uomini HF

V8/Blog Scan



GRAN PREMIO DEL SUD AFRICA, primo giro: il « serpente » è guidato da Denis Hulme, che poi vincerà, portandosi in testa al campionato. Lo seguono Stewart, tradito dal cambio quando stava per bissare la sua vittoria argentina, Fittipaldi e Hailwood, magnifici protagonisti. Protagonisti non sono stati invece quelli della Ferrari, ancora una volta mortificati dalle loro macchine. Hulme, Hailwood, Fittipaldi (e Munari in Sicilia): è stato proprio il giorno degli uomini H... F!!!

La «500» stok-cars FOYT si ripete a ONTARIO

ONTARIO (Calif.) - La «Millner High Life 500», la più prestigiosa corsa di stock-cars del west, seconda soltanto a quella di Daytona per quanto riguarda il monte premi, è stata vinta da A.J. Foyt che al volante della sua «Pit Crew» ha distaccato di oltre dieci secondi Bobby Allison dopo una lotta durata per tutta la corsa.

Tre giorni prima della gara ben 110 iscritti hanno tentato di conquistare una posizione di partenza, di entrare cioè fra quei 51 che, nel grande catino, potevano sperare di guadagnarsi una fetta dei 210 mila dollari del monte premi (123 milioni di lire) dei quali 35 mila (20 milioni e mezzo) al vincitore.

Ma l'attenzione del pubblico e dei tecnici per la «Millner High Life 500» era tutta polarizzata dalla presenza del precedente vincitore A. J. Foyt, con la vettura preparata dai fratelli Wood, da quella di Richard Petty reduce dalla vittoria di domenica scorsa sul circuito di Richmond, di Bobby Allison, Buddy Bakes, Bobby Isaac e Gene Romero, il campione americano di motociclismo, per la prima volta in veste di pilota su quattro ruote. Ed era giusto che così fosse in quanto nella giornata di prove della vigilia, Foyt ha ottenuto il miglior tempo di qualificazione girando alla media di 153,217 miglia orarie, pari a 246,578 kmh.

Il clima tiepido ed accogliente ha permesso al plotone dei «grossi gattini multicolori» di esibirsi in sensazionali sorpassi ed in volate mozzafiato che hanno mandato in visibilo il pubblico, giunto letteralmente da ogni parte degli Stati Uniti. Lo svolgimento della competizione ha mantenuto fede a tutte le previsioni e soltanto dopo una durissima lotta con i quotati avversari Bob Allison, Buddy Baker e Richard Petty, il magnifico Foyt ha potuto ripetersi, vincendo questa terza prova del challenge NASCAR, per la seconda volta consecutiva.

MILLNER HIGH LIFE 500 - Terza prova NASCAR per stock-car - Circuito di Ontario - 5 marzo 1972

CLASSIFICA

1. A. J. Foyt (Wood Brothers Mercury) media 207,673 kmh; 2. Bob Allison (Chevrolet 1972) a 10"4; 3. Buddy Baker (STP Plymouth); 4. Richard Petty (STP Plymouth); 5. Ray Elder (Ford); 6. Hershel McGriff (Mercury); 7. James Hylton (Plymouth).

A destra, la Fiat 124 sport spider di Smania e Zambelli, primi delle Fiat dietro all'imprendibile Munari (in azione in alto)



Le briglie dell'alfiere Lancia sul Rally isolano



1. RALLY INTERNAZIONALE DI SICILIA - Rally internazionale valido per il Campionato Italiano Rallies - Cefalù, 4-5 marzo 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Munari-Mannucci (Lancia Fulvia HF 1600) penalità 824; 2. Smania-Zambelli (Fiat 124 Spider) 885,5; 3. Paganelli-Russo (Fiat 124 Spider) 912; 4. Bisulli-Zanucoli (Fiat 124 Spider) 998,3; 5. Pittoni-Joseph (Porsche 911 S) 1244; 6. Rossi-Snomar (Lancia Fulvia HF 1600) 1606,5; 7. Tecilla-Lipizer (Fiat 128 coupé 1300) 1626; 8. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 coupé 1300) 1741,5; 9. Mazza-Frank McBoden (Lancia Fulvia HF 1600) 3029; 10. Milella-Argia (Lancia Fulvia HF 1600) 3072; 11. Bruno-Canzoneri (Lancia Fulvia HF 1600) 3398,5; 12. Ormezzano-Artur (Fiat 128) 3593; 13. «Iccudrac»-«Aldeg» (Fiat 125 S) 3911; 14. Bovati-Mocchetti (Lancia Fulvia HF 1600) 4490; 15. Spatafora-De Luca (Fiat 127) 4827,3; 16. Lo Piccolo-Li Vigni (Fiat 125 S) 4834,4; 17. Pernice-Abate (Lancia Fulvia HF 1600) 4926; 18. Schininà-Pepote (Fiat 127) 5241; 19. Costagliola-Costagliola (Opel Manta) 5982.

SMANIA la FIAT per MUNARI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CEFALU' - Sandro Munari continua. Dopo l'enplein di Montecarlo, il pilota di Cavarzere ha fatto ancora centro scrivendo il proprio nome al primo posto sull'albo d'onore del Rally di Sicilia, prima prova del Campionato Italiano Rallies.

La vittoria di Munari è stata indiscussa, all'insegna della misura e del buon senso. Il «drago» confermandosi professionista ormai consumato, non ha mai «abboccato» alle tentazioni di una folla strepitosa, che lo incitava in tutti i modi, come solo sa fare la gente nelle grandi occasioni, quella della Targa Florio che nel rally siciliano ha ritrovato l'ideale preedizione della gloriosa corsa su strada. Munari ha marciato con regolarità cronometrica, badando solo a non strafare con il rischio di mandare in fumo un nuovo successo

della Lancia, un successo legato però a un filo esilissimo dopo il forfait di Barbasio durante la prima tappa e poi del generoso Ballestrieri, finito con la distribuzione fuori posto quando mancava davvero poco alla fine della seconda giornata.

Il pilota di Cavarzere ha badato solo a conservare il limitato vantaggio sull'armata delle Fiat inseguatrici, e soprattutto a mantenere fresca l'efficienza (per ogni evenienza) della sua Fulvia HF che nella trasferta siciliana aveva portato i nuovi cerchi da 7" ma non i miracolosi autobloccanti, conservati a Torino per occasioni più impegnate.

Se la vittoria del trionfatore di Montecarlo ha appagato in pieno gli appassionati siciliani che tenevano in modo particolare ad avere Sandro al loro primo Rally (e già l'aspettano al varco per

gli allenamenti di marzo sulle strade delle Madonie con la Ferrari 312 Sport), si deve riconoscere che il risultato globale delle Fiat non ha che confermato un positivo standard di rendimento raggiunto ormai dalle spider torinesi che contano esclusivamente sulla solidità ed affidabilità in attesa delle nuove macchine che stanno per arrivare. Gli uomini di Sguazzini avevano preparato con grande cura la trasferta siciliana schierando alla partenza otto vetture, sei spider 1600 e due esordienti 128 Coupé di Gr. 1. All'arrivo troviamo cinque di queste otto vetture, nei primi otto posti. E' un risultato in fondo positivo sul piano quantitativo ed evidenzia i progressi compiuti dall'organizzazione Fiat da rallies soprattutto dopo il tra-

Giulio Mangano

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

sferimento in Corso Marche.

Raffaele Pinto, perseguitato da una sfortuna tanto assidua quanto impetuosa, è parso il più incisivo e battagliero degli uomini-Fiat e, soprattutto nella seconda giornata, era andato fortissimo (nelle uniche due prove speciali che ha potuto portare a termine) ottenendo prestazioni addirittura migliori di quelle di Munari. Su un piano di relativa eguaglianza di rendimento, e quindi «ad alto livello» troviamo Paganelli, Smania e Bisulli (che ha avuto una accoglienza trionfale, quando ha tagliato il traguardo su tre ruote dopo essersi persa l'anteriore destra alcuni chilometri prima dell'arrivo) mentre Tecilla e Ceccato hanno dimostrato le possibilità, che appaiono fin d'ora notevoli, del Coupé 128 impiegati in questo tipo di competizione.

La Fiat comunque può accusare nel proprio bilancio una certa dose di sfortuna, una sfortuna decisamente «cattiva» per Lele Pinto e piuttosto beffarda invece per la Tomiz e per Trombotto, un uomo particolarmente valido che ci teneva particolarmente a ben figurare, in questo rally che aveva visto nascere. Speriamo che la prossima edizione possa essere per lui quella buona. Detto dei protagonisti la proverbiale carrellata coi primi nomi della classifica mette in risalto la notevole prestazione del bravo Leo Pittoni vincitore ancora una volta del Gr. 3 con la Porsche 911 S e quinto assoluto, un risultato del tutto impensabile alla vigilia, quasi come il sesto posto dell'ottimo Peppino Rossi con la Fulvia HF 1600 sempre di Gr. 3.

La storia del rally è tutta qui: partiti in 52 sabato mattina si sono presentati in 19 domenica notte all'arrivo di Cefalù. E' questo un dato, forse il più vistoso, tra quelli che emergono a conclusione di questo primo rally di Sicilia che bene evidenzia la selettività di questa prova, e questo nonostante che le prove speciali fossero state ridotte da 24 a 20 per la impraticabilità di alcuni passi montani, nonostante il tanto temuto cattivo tempo fosse stato meno «malvagio» del previsto, circa due terzi dei partenti sono rimasti, per una ragione o per un'altra, fermi per strada. Non è stato forse quel rally «scassamacchine» che molti avevano vaticinato, ma è stato certamente una prova particolarmente impegnativa per uomini e cose, tenuto anche conto che molto spesso, per la brevità delle tappe e di alcune «speciali», le possibilità di recupero erano davvero limitate (ne sa qualche cosa Paganelli).

Il Rally di Sicilia ha pagato soprattutto in questi termini il proprio scotto di noviziato, ma con le inevitabili deficienze insite in ogni gara alla prima edizione (qui non era solo una prima edizione, ma addirittura la prima volta che si organizzava una manifestazione di questo tipo in Sicilia) ha confermato che ci sono buone premesse per un futuro concreto. C'è un valido substrato di pubblico, di tracciati e soprattutto di piloti (come hanno dimostrato gli eroi Milella «Argia» e i bravi Massa-Frank Mc Boden» che potranno alimentare in futuro l'evoltersi del rallyismo del Mezzogiorno, interrompendo positivamente un monopolio geografico che vedeva condensate queste gare nei «luoghi freddi».

g. m.

EISENDLE «richiamato»

● CEFALU' - Si è saputo perché Pinto ha «divorziato» da Eisendle. Impegni di lavoro hanno costretto Eisendle, che è impiegato presso la regione Alto Adige, a dare forfait alla vigilia del rally in Spagna. Dopo che aveva chiesto e ottenuto un anno di aspettativa, non ne ha potuti avere altri ed ha dovuto presentarsi dopo Montecarlo al suo posto di lavoro.

● Affari d'oro per un trattorista che vive sulle Madonie. Tutti i piloti — e sono tanti — che si sono infossati e impantanati in alcune prove speciali impossibilitati a muoversi, hanno dovuto ricorrere a lui. Tutte le volte erano 15.000 lire. Il padrone del trattore sembra abbia pagato le ultime cambiali del suo mezzo con questo servizio extra che gli è capitato fra capo e collo. E' diventato uno degli assessori che il rally di Sicilia si deve fare tutti gli anni, e, se fosse possibile anche due volte l'anno.

● La direzione sportiva della Lancia era affidata qui in Sicilia ad Audetto, perché il D.S. Cesare Fiorio era impegnato a Parigi in una riunione CSI.

● Durante le ricognizioni molti sono stati i guasti che hanno subito le vetture. Fra tutti ricordiamo quelli di Trombotto (Fiat) che ha perso il ponte posteriore; Bisulli (Fiat) che ha rotto la frizione; Smania, che ha rotto una sospensione; Ballestrieri (Lancia) cui è scoppiato un ammortizzatore; Munari (Lancia) che ha rotto un triangolo della sospensione anteriore.

CRONACA

«speciale»

PINTO di foga davanti a MUNARI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

1. TAPPA

1. prova: Bivio Gibilmanna-Piano delle Fate, km. 13,500.

La prima prova speciale si svolge sul percorso dell'omonima gara in salita, che si svolge in settembre. Cinquantadue equipaggi al via, con tutti i favori: capeggiati dal vincitore di Montecarlo Munari con la Fulvia HF. I favori del pronostico sono per Sandro, ma la Fiat (sua tradizionale avversaria) si presenta con ben otto equipaggi per cercare di vincere questa prima prova del campionato italiano rally.

Le tre Lancia sono favorite in questa prima prova che è su strada asfaltata perché possono montare gomme «racing», infatti alla fine vince Barbasio davanti a Ballestrieri e Munari. Paganelli e Pinto

sono rispettivamente al 4. e 5. posto. La classifica:

1. Barbasio-Sodano, tempo 9'49", penalità 294,4; 2. Ballestrieri-Bernacchini 9'50", 295; 3. Munari-Mannucci 9'54", 297; 4. Pinto-Macaluso 9'57", 298,5; 5. Paganelli-Russo 10'00", 300; 6. Smania-Zambelli 10'03", 301,5; 7. Pittoni-Joseph 10'06", 303; 8. Bisulli-Zanucoli 10'07", 303,5; 9. Trombotto-Enrico 10'19", 309,5; 10. Merzatico-Erik 10'20", 310.

2. prova: Bivio Villaura-Villaura, km 6

Iniziano i percorsi sterrati e molto stretti, infatti Ballestrieri incontra una grossa pietra sul suo cammino e vi rimane sopra. Nel venire via rimane impantanato e blocca il percorso, arriva Paganelli che gentilissimo (nel suo interesse) lo aiuta a levarsi dai guai. Entrambi i piloti accumuleranno un ritardo che sarà determinante ai fini della classifica finale. Al via della prova speciale non si è presentato Barbasio; si verrà a sapere poi che il pilota, nella marcia di trasferimento, mentre si slaccia le cinture di sicurezza, tutto contento per il risultato ottenuto nella prima prova, si distrae un attimo e va ad accartocciarsi intorno ad un albero. I due occupanti sono illesi, ma per loro il Rally di Sicilia è finito.

La prova è relativamente facile, il tempo a disposizione è più che sufficiente e i primi dieci della classifica non accumulano nessuna penalità. La tappa è vinta da Pinto con la 124 spider davanti al sorprendente Ceccato con la 128 coupé gr. 1. La classifica:

1. Pinto-Macaluso tempo 6'11"; 2. Ceccato-Bertolo 6'22"; 3. Dall'Apa-Remark 6'22"; 4. Munari-Mannucci 6'28"; 5. Smania-Zambelli 6'49"; 6. Tecilla-Lipizer 6'49"; 7. Trombotto-Enrico 6'52"; 8. Merzatico-Erik 6'54"; 9. Restivo-Adragna 6'54"; 10. Fagnola-Falletti 7'06".

3. prova: Bivio Sclafani-Casa Cantoniera, km 4,500

La prova è su strada asfaltata ma con buche e molto stretta; vince Munari che si prende 51 penalità. Alle sue spalle la muta delle Fiat si scatenano per cercare di contrastare il passo all'alfiere della Lancia. Cinque macchine alle spalle del capo classifica e sono tutte Fiat: quelle

di Pinto, Paganelli, Trombotto, Smania e Bisulli. Degna di nota la prova del rognolo Bisulli che è superiore alle più rosee aspettative. L'unica Fulvia rimasta in gara oltre a quella di Munari è quella di Ballestrieri che è ottavo a 15" dal suo caposquadra, con davanti a lui la Porsche 911 di Pittoni. La classifica:

1. Munari-Mannucci, tempo 6'15", penalità 51; 2. Pinto-Macaluso 6'16", 52; 3. Paganelli-Russo 6'20", 56; 4. Trombotto-Enrico 6'25", 60; 5. Smania-Zambelli 6'27", 63; 6. Bisulli-Zanucoli 6'28", 64; 7. Pittoni-Joseph 6'30", 66; 8. Ballestrieri-Bernacchini 6'31", 67; 9. Tauffer-Nettuno 6'33", 69; 10. Dell'Avà-Remark 6'42", 78.

4. prova: Masseria Colla-Case Cipolla, km 2,200

E' una prova difficile dicono i piloti. «Perché corta e se fai un testa e coda non riesci più a recuperare». E' tutto sterrato, vince Munari davanti a Pinto che è battuto di un secondo. Al terzo posto, a due secondi da Munari, Trombotto che è autore di una bella corsa. Si sta già delineando intanto quella che sarà la lotta dominante di questa prima giornata di prove, lo scontro è fra la Fulvia del campionesimo (per i rally) Munari, e la riconferma di Pinto, che ha ritrovato nel suo navigatore Macaluso (che aveva abbandonato per un anno) la spalla ideale. La classifica:

1. Munari-Mannucci, tempo 2'41", pen. 2; 2. Pinto-Macaluso 2'42", 3; 3. Trombotto-Enrico 2'43", 4; 4. Leone-Jap 2'43", 4; 5. Ballestrieri-Bernacchini 2'44", 5; 6. Paganelli-Russo 2'44", 5; 7. Smania-Zambelli 2'45", 6; 8. Bisulli-Zanucoli 2'47", 8; 9. Pittoni-Joseph 2'50", 11; 10. Tauffer-Nettuno 2'51", 12.

5. prova: Sottopassaggio Autostrada-Bivio Polizzi, km 3,200

Altra prova corta che i piloti non amano, oltretutto è sullo sterrato e molto stretta. Si scatenano Pinto, che dà oltre 20" di distacco a Munari che è terzo, secondo è Tauffer con la Porsche 911. I maligni diranno poiché i primi due hanno preso una scorciatoia... c'è chi li ha visti. Pinto, interessato protagonista, all'arrivo dichiara che non è vero, comunque nessun reclamo viene fatto e tutto rimane allo stato «si dice». Durante la prova una uscita spettacolare della Fulvia HF di Dall'Avà che si trova in mezzo ad un vigneto dopo che la macchina ha capotato due volte, gli occupanti sono illesi ma la macchina è inservibile. Paganelli è quarto, Trombotto è quinto, Ballestrieri è sesto, Bisulli è 7. La classifica:

1. Pinto-Macaluso, tempo 3'32", pen. nessuna; 2. Tauffer-Nettuno 3'52", 1; 3. Munari-Mannucci 3'54", 3; 4. Paganelli-Russo 3'55", 4; 5. Trombotto-Enrico 3'57", 6; 6. Ballestrieri-Bernacchini 3'57", 6; 7. Bisulli-Zanucoli 4'00", 9; 8. Smania-Zambelli 4'00", 9; 9. Fagnola-Falletti 4'02", 11; 10. Rossi-Snomar 4'13", 22.

6. prova: Bivio Polizzi-Sottopasso Autostrada, km 3,200

E' una tappa tutta su un terreno sterrato. Ma nel senso contrario a quella precedente c'è tempo in abbondanza (almeno per i migliori), e le due Fiat di Pinto e Paganelli sono al 1. e 2. posto davanti a Munari; E' una cosa platonica, perché tutti hanno zero penalità. Ancora tante Fiat alle spalle di Munari che è stretto in una morsa, due davanti, Smania e Bisulli dietro. Poi Ballestrieri, mentre Ceccato con il 128 gr. 1 è ottavo. Si ritira Trombotto, autore fino a quel momento di una bella gara per aver sbiellato il motore della sua 124 spider. La classifica:

1. Pinto-Macaluso, tempo 3'44", pen. 0; 2. Paganelli-Russo 3'46", 0; 3. Munari-Mannucci 3'48", 0; 4. Smania-Zambelli 3'50", 0; 5. Bisulli-Zanucoli 3'54", 3; 6. Ballestrieri-Bernacchini 3'58", 7; 7. Tauffer-Nettuno 4'01", 10; 8. Ceccato-Bertolo 4'01", 10; 9. Pittoni-Joseph 4'03", 12; 10. Tecilla-Lipizer 4'06", 15.

7. prova: Case Cipolla-Masseria Colla, km 2,200

Si ripete la quarta prova in senso contrario, la rivince Munari che dà un secondo di distacco a Paganelli e due a Pinto. Ballestrieri è quarto, Pittoni con la Porsche è quinto.

Munari guida la corsa (almeno ufficialmente dicono i cronometristi) mentre alle sue spalle vi è una muta di Fiat che, con in testa Pinto, cercano di strappare lo scettro all'alfiere della Lancia. La prova sta diventando interessante anche perché ci si avvicina all'ultima famigerata tappa piena di fango e buche che è stata in forse per due giorni. Si è deciso per il sì all'ultimo momento, dopo l'eliminazione delle due tappe particolarmente gradite alla Fiat, quelle di Madonna dell'Alto e di Nociazzi. Il miglior uomo fino a questo momento, oltre al capoclassifica Munari, è Pinto che è autore di una gara particolarmente vivace e veloce. La classifica:

1. Munari-Mannucci, tempo 2'46", pen. 7; 2. Paganelli-Russo 2'47", 8; 3. Pinto-

Macaluso 2'48", 9; 4. Ballestrieri-Bernacchini 2'49", 10; 5. Pittoni-Joseph 2'49", 10; 6. Tauffer-Nettuno 2'51", 12; 7. Bisulli-Zanucoli 2'51", 12; 8. Smania-Zambelli 2'52", 13; 9. Rossi-Snomar 2'58", 19; 10. Ceccato-Bertolo 2'59", 20.

8. prova: Casa Cantoniera - Bivio Sclafani, km 4,500

Asfalto, e ancora i due alfieri Lancia e Fiat Munari e Pinto si equivalgono. La lotta è sempre più interessante, in Casa Fiat si spera molto nel bravo Pinto per battere il fuoriclasse Munari, e i responsabili sperano molto, ma sono già contenti dell'affermazione di squadra che la Casa torinese sta ottenendo. Paganelli, Ballestrieri, Bisulli e Smania seguono nell'ordine i due solitari autori della bellissima lotta. La classifica:

1. Munari-Mannucci, tempo 6'19", pen. 55; 2. Pinto-Macaluso 6'19", 55; 3. Paganelli-Russo 6'27", 63; 4. Ballestrieri-Bernacchini 6'32", 68; 5. Bisulli-Zanucoli 6'38", 74; 6. Smania-Zambelli 6'42", 78; 7. Pittoni-Joseph 6'43", 79; 8. Tauffer-Nettuno 6'51", 87; 9. Ceccato-Bertolo 6'54", 90; 10. Felcher-Scabini 6'57", 93.

9. prova: Villaura - Bivio SS 120, km 6

Vince Ballestrieri con la Fulvia, secondo è sempre Pinto, mentre tutti gli altri fagoriti perdono terreno per degli sbandamenti che fanno perdere loro secondi preziosi. Munari è quarto a 7", Paganelli è nono a 27", ma tutti i primi 10 stanno abbondantemente «dentro» al tempo minimo previsto e non accumulano nessuna penalità al fine della classifica. La classifica:

1. Ballestrieri-Bernacchini, tempo 6'06"; 2. Pinto-Macaluso 6'08"; 3. Smania-Zambelli 6'11"; 4. Munari-Mannucci 6'13"; 5. Tauffer-Nettuno 6'21"; 6. Pittoni-Joseph 6'31"; 7. Bisulli-Zanucoli 6'33"; 8. Ceccato-Bertolo 6'33"; 9. Paganelli-Russo 6'33"; 10. Tecilla-Lipizer 6'33".

10. prova: Bivio Presti - Strada della Ferla, km 5

Altra prova che è stata fino all'ultimo in forse, poi nella notte grossi camion di volontari hanno portato sabbia e vecchi pneumatici per riempire le grosse buche che costellavano tutto il percorso, e la prova è stata OK. Essa è vinta da Ballestrieri davanti a Paganelli e Pinto. Il leader della classifica Munari è sesto, distaccato di 26", e prende 74 penalità, mentre Pinto ne prende 57. In questo momento Pinto con la Fiat 124 spider guida la classifica dopo la prima giornata di gara.

Ma i colpi di scena non sono finiti: il «neo» leader della classifica nel raggiungere il controllo orario rompe il campo, e giunge con un grosso ritardo a Cefalù. Prenderà 110 punti di penalizzazione e passerà dal primo al quarto posto, superato oltretutto da Munari, anche da Smania e Bisulli. La classifica:

1. Ballestrieri-Bernacchini, tempo 6'48", penalità 48; 2. Paganelli-Russo 6'54", 54; 3. Pinto-Macaluso 6'57", 57; 4. Smania-Zambelli 6'58", 58; 5. Bisulli-Zanucoli 7'11", 71; 6. Munari-Mannucci 7'14", 74; 7. Tauffer-Nettuno 7'31", 91; 8. Pittoni-Joseph 7'35", 95; 9. Ceccato-Bertolo 7'35", 95; 10. Felcher-Scabini 7'36", 96.

Classifica 1. TAPPA

1. Munari-Mannucci (Fulvia HF) 439,0; 2. Smania-Zambelli (124 Fiat SP) 528,5; 3. Bisulli-Zanucoli (124 Fiat SP) 561,3; 4. Pinto-Macaluso (124 Fiat SP) 584,5; 5. Paganelli-Russo (124 Fiat SP) 613; 6. Pittoni-Joseph (Porsche 911 S) 695,5; 7. Tauffer-Nettuno (Porsche 911 S) 695,5; 8. Felcher-Scabini (Fulvia HF) 741,8; 9. Tecilla-Lipizer (128 Fiat coupé) 796; 10. Tominz-Squaw (124 SP Fiat) 824; 11. Rossi-Snomar (Fulvia HF) 900,5; 12. Milella-Argia (Fulvia HF) 914; 13. Ballestrieri-Bernacchini (Fulvia HF) 1016; 14. De Sarzana-Giacalone (Inn. Mini C.) 1058,5; 15. S. Pittoni-Lurani (Fulvia HF) 1094,5; 16. Ormezzano-Arthur (Fiat 128) 1148; 17. Bordonaro-Napoli (Renault Gord.) 1170; 18. Ceccato-Bertolo (Fiat 128 coupé) 1175,5; 19. Mazza-Frank Mc Boden (Fulvia HF) 1241; 20. Bruno-Canzoneri (Fulvia HF) 1539,5; 21. Spatafora-De Luca (Fiat 127) 1583,3; 22. Fagnola-Falletti (Fiat 125 S) 1719,6; 23. Schinina-Pepote (Fiat 127) 2023,3; 24. Lucudrac-Aldeg (Fiat 125 S) 2243; 25. Lo Piccolo-Li Vigni (Fiat 125 S) 2375,5; 26. Bovati-Mocchetti (Fulvia HF) 2643,5; 27. Costagliola-Costagliola (Opel Manta) 2879,5; 28. Pernice-Abate (Fulvia HF) 3184,7; 29. Di Garbo-Manno (Simca 1000) 3487,3; 30. Tagliavia-Giam-banco (Fiat 127) 4047,2.



Qui PAGANELLI

Nel corso di una delle prime prove speciali, vediamo la Fulvia di Ballestrieri incastrata di traverso sulla stretta carreggiata. Sopraggiunge la Fiat 124 di Paganelli, che resta anch'egli bloccato. Entrambi rimonteranno molto bene, ma senza questa perdita di tempo forse Paganelli ce l'avrebbe fatta (Attualfoto)



ha perso la corsa

In triciclo all'arrivo

minz che con una 124 spider della Casa è nona in questa prova, ed è al 12. posto assoluto nella classifica ufficiale. La classifica:

1. Munari-Mannucci, tempo 2'43", pen. 4; 2. Ballestrieri-Bernacchini 2'44", 5; 3. Paganelli-Russo 2'46", 7; 4. Smania-Zambelli 2'47", 8; 5. Bisulli-Zanuccoli 2'49", 10; 6. Pittoni-Joseph 2'52", 13; 7. Ceccato-Bertolo 2'54", 15; 8. Tauer-Nettuno 2'54", 15; 9. Tominz-Squaw 3'02", 23; 10. Fagnola-Falletti 3'02", 23; 11. Ormezzano-Artur 3'02", 23.

5. prova: Sottopassaggio autostrada - Bivio Polizzi, km 3,200

Smania conferma le sue doti di rallista, vince questa prova con la Fiat 124 e avanza alle spalle di Munari ma senza impensierirlo. Sandro è secondo, terzo è Ballestrieri che continua a rimontare posizioni su posizioni. La Tominz si è scatenata ed è al settimo posto assoluto. La 128 coupé gr. 1 è nona con Ceccato e sta andando oltre le previsioni. La classifica:

1. Smania-Zambelli, tempo 3'57", pen. 6; 2. Munari-Mannucci 4'01", 10; 3. Ballestrieri-Bernacchini 4'02", 11; 4. Paganelli-Russo 4'02", 11; 5. Bisulli-Zanuccoli 4'08", 17; 6. Pittoni-Joseph 4'12", 21; 7. Tominz-Squaw 4'24", 33; 8. Rossi-Snomar 4'26", 35; 9. Ceccato-Bertolo 4'28", 37; 10. Mazza-Frank Mc Boden 4'31", 40.

6. prova: Bivio Polizzi - Sottopassaggio autostrada, km 3,200

Ballestrieri continua a confermare il suo stato di grazia e vince la prova davanti al solito Munari che sembra ormai il sicuro trionfatore di questo Rally. Le due Fiat di Paganelli e Smania sono terza e quarta; continua a migliorare la classifica dell'equipaggio femminile Tominz-Squaw che sono al 9. posto. La classifica:

1. Ballestrieri-Bernacchini, tempo 3'59", pen. 8; 2. Munari-Mannucci 4'00", 9; 3. Paganelli-Russo 4'00", 9; 4. Smania-Zambelli 4'09", 18; 5. Pittoni-Joseph 4'10", 19; 6. Ceccato-Bertolo 4'10", 19; 7. Bisulli-Zanuccoli 4'18", 27; 8. Tecilla-Lipizer 4'22", 31; 9. Tominz-Squaw 4'27", 36; 10. Rossi-Snomar 4'27", 36.

7. prova: Case Cipolla - Masseria Colla, km 2,200

Ormai il Rally non ha più nulla da dire, è un monologo Lancia-Munari che fa sua anche questa prova a pari merito

con il compagno Ballestrieri che continua ad avanzare e sta disputando una giornata di gara veramente degna di nota. I primi sei della classifica sono in un fazzoletto di 8". La classifica:

1. Munari-Mannucci, tempo 2'50", pen. 11; 2. Ballestrieri-Bernacchini 2'51", 12; 3. Paganelli-Russo 2'54", 15; 4. Pittoni-Joseph 2'54", 15; 5. Bisulli-Zanuccoli 2'57", 18; 6. Smania-Zambelli 2'58", 19; 7. Rossi-Snomar 3'02", 23; 8. Ceccato-Bertolo 3'04", 25; 9. Tominz-Squaw 3'06", 27; 10. Tecilla-Lipizer 3'12", 33.

8. prova: Casa Cantoniera - Bivio Sclafani, km 4,500

Ormai la lotta è solo in famiglia Fiat. Si scatenano Paganelli che fa sua la prova distaccando di 8" Munari che più che impegnarsi va a passeggiare senza nessun problema. Smania che è autore di una bella gara è terzo davanti a Pittoni e Bisulli. Si viene a sapere intanto che Smania sarebbe un probabile candidato alla squalifica in quanto avrebbe « tagliato » il percorso nella prova davanti a commissari di percorso, a fotografi ed al delegato CSAL, Ventura, che avrebbe rilevato l'illecito del pilota, se di illecito si tratta in quanto il pilota stesso, interpellato, avrebbe detto che lui ha preso la strada più corta per raggiungere un determinato punto, in quanto il regolamento non dice diversamente. La classifica:

1. Paganelli-Russo, tempo 6'28", pen. 64; 2. Munari-Mannucci 6'36", 72; 3. Smania-Zambelli 6'38", 74; 4. Pittoni-Joseph 6'42", 78; 5. Bisulli-Zanuccoli 6'43", 79; 6. Tecilla-Lipizer 6'56", 92; 7. Ceccato-Bertolo 7'07", 103; 8. Tominz-Squaw 7'09", 105; 9. Ormezzano-Artur 7'09", 105; 10. Mazza-Frank Mc Boden 7'10", 106.

9. prova: Villaura - Bivio Strada Statale 120, km 6

Siamo alle ultime battute e i primi dieci in classifica non accumulano nessuna penalità. Vince la prova Mazza, con la Fulvia HF, davanti a Ceccato e Munari. Si ritira il bravo Ballestrieri che si era portato al quinto posto assoluto dal 13. La sua Fulvia va fuori fase e si rifiuta di proseguire. È un vero peccato per Amilcare. La classifica:

1. Mazza-Frank Mc Boden 6'14"; 2. Ceccato-Bertolo 6'29"; 3. Munari-Mannucci 6'35"; 4. Paganelli-Russo 6'37"; 5. Bisulli-Zanuccoli 6'38"; 6. Rossi-Snomar 6'39"; 7. Smania-Zambelli 6'40"; 8. Tecilla-Lipizer 6'44"; 9. Fagnola-Falletti 6'45"; 10. Pernice-Abate 6'47", tutti a 0 penalità.

10. prova: Bivio Presti - Strada della Ferla, km 5

L'ultima tappa che è un monologo Fiat, vuole dire ancora la sua e come ultimo « trilling » alla manifestazione si deve ritirare la Tominz che era al settimo posto assoluto in classifica generale, per una uscita di strada che gli ha piegato una sospensione. Si deve anche ritirare l'altro equipaggio femminile, quello composto da Serena Pittoni e Francisca Lurani, che esce di strada durante l'ultima prova. Nessun equipaggio femminile dei tre iscritti ha terminato la corsa. La classifica:

1. Paganelli-Russo 6'48", penalità 48; 2. Smania-Zambelli 6'58", 58; 3. Bisulli-Zanuccoli 7'02", 62; 4. Munari-Mannucci 7'23", 83; 5. Pittoni-Joseph 7'25", 85; 6. Ceccato-Bertolo 8'07", 127; 7. Rossi-Snomar 8'16", 136; 8. Tecilla-Lipizer 9'27", 207; 9. Pernice-Abate 10'42", 282; 10. Bovati-Mocchetti 11'26", 326.

Giancarlo Cevenini

LE CLASSIFICHE FINALI DI CLASSE

GRUPPO 1

Classe 1000 cc: 1. Spatafora-De Luca (Fiat 127) p. 4827.3; 2. Schinina-Pepote (Fiat 127) p. 5241.

Classe fino a 1300 cc: 1. Tecilla-Lipizer (Fiat 128 Coupé) 1300 p. 1626; 2. Ceccato-Bertolo (Fiat 128 Coupé 1300) p. 1741.5.

Classe oltre 1600 cc: 1. Lucdrac-Alde (Fiat 125 S) p. 3911; 2. Lo Piccolo-Li Vigni (Fiat 125 S) p. 4834.5; 3. Costagliola-Costagliola (Opel Manta) p. 5989.

GRUPPO 2

Classe fino a 1150 cc: 1. Ormezzano-Artur (Fiat 128) p. 3593.

GRUPPO 3

Classe fino a 1600 cc: 1. Rossi-Snomar (Lancia Fulvia HF 1600) p. 1606.5; 2. Mazza-Frank Mc Boden (Lancia Fulvia HF) p. 3029; 3. Milella-Argia (Lancia Fulvia HF 1600) p. 3072; 4. Bruno-Canzoneri (Lancia Fulvia HF 1600) p. 3398.5; 5. Bovati-Mocchetti (Lancia Fulvia HF 1600) p. 4490.

Classe fino oltre 1600: 1. Pittoni-Josef (Porsche 911 S) p. 1244.

GRUPPO 4

Classe fino a 1600 cc: 1. Munari-Mannucci (Lancia Fulvia HF 1600) p. 842; 2. Pernice-Abate (Fulvia HF 1600) p. 4926.

Classe oltre 1600: 1. Smania-Zambelli (Fiat 124 Spyder 1600) p. 885.5; 2. Paganelli-Russo (Fiat 124 Sport 1600) p. 912; 3. Bisulli-Zanuccoli (Fiat 124 Sport 1600) p. 998.3.

CEFALU' - Ore 19,32 di domenica 5 marzo, lungomare Cristoforo Colombo di Cefalù. Flavia Munari attende trepidante l'arrivo del marito e ci confida: « io ci credo che Sandro ha vinto quando lo vedo qui ». Arriva la moglie di Smania che le conferma che Sandro è uscito dalla prova speciale e sta arrivando. Si vede sciabolare nel buio una batteria di fari, è la macchina n. 1, la vincitrice della prima prova del Campionato Italiano Rally, quella di Sandro Munari.

Brevi attimi di sosta sotto lo striscione di arrivo poi via al parco chiuso. Sandro abbraccia e bacia la moglie, due chiacchiere d'obbligo poi l'uomo di Cavarzere se ne va di corsa a fare una doccia in albergo e a mangiare.

In lontananza sentiamo uno sferragliare di locomotiva. Non sappiamo che cosa è, qui treni non ne passano, mi assicura un tifoso locale. Vi è un ondeggiamento tra la folla e un urlo selvaggio si leva alto sul lungomare. Ci precipitiamo a vedere e non crediamo ai nostri occhi. Sta arrivando una macchina con tre ruote quella mancante è l'anteriore destra, avanza strisciando sul mollone dell'ammortizzatore, manca anche il disco del freno: è la Fiat 124 Spider di Bisulli, « Bisulaz » come lo chiama l'amico Paganelli; uno è di Cesena, l'altro è di Forlì. La macchina va con i propri mezzi al parco chiuso, e nonostante la disavventura Bisulli si è classificato al 4. posto della classifica assoluta. Lo guardiamo esterrefatti e lui come se nulla fosse, si slaccia le cinture di sicurezza, dà una fraterna manata sulle spalle di Zanuccoli.

Spiega poi che, finita l'ultima prova speciale, mentre si avvicinava al traguardo finale ha trovato un grosso masso quasi al lato della strada lo ha colpito in pieno perdendo la ruota completa di freno che ancora gli uomini Fiat stanno cercando. La macchina impazzita ha fatto una serie di testa e coda abbattendo un albero ed alcuni paracarri. I piloti non si sono fatti niente, ma la macchina si è ridotto ad un rottame; comunque è riuscita a raggiungere il traguardo ottenendo un successo forse maggiore che se fosse arrivata prima e di certo è stata adoperata più pellicola per fotografare lei che la Fulvia vincitrice di Munari.

2. TAPPA

Fugati i timori della vigilia per la partecipazione della rivelazione di questa prima parte del rally, Pinto con la 124 spider, che prende regolarmente il via alle ore 8,05 dopo Munari, il Rally di Sicilia vive la sua seconda giornata di gara.

1. prova: Bivio Presti - Strada della Ferla, km 5

Subito attaccano le Fiat di Pinto e Paganelli che alla fine della prova sono primi e secondi con lo stesso numero di penalità. La vettura di Pinto va in modo perfetto come ci conferma lo stesso pilota, e aggiunge: « Voglio ringraziare i meccanici perché hanno compiuto un lavoro meraviglioso, mi hanno cambiato cambio, sospensione, frizione e freni anteriori in soli 75 minuti ». Al terzo posto il sempre valido Ballestrieri, quarto è Ceccato con la 128 coupé, quinto è il sempre valido Bisulli.

Munari, conscio delle proprie possibilità e del vantaggio che ha in classifica si trova al sesto posto distaccato di 19 secondi. La classifica:

1. Pinto-Macaluso, tempo 7'05", penalità 65; 2. Paganelli-Russo 7'05", 65; 3. Ballestrieri-Bernacchini 7'09", 69; 4. Ceccato-Bertolo 7'11", 71; 5. Bisulli-Zanuccoli 7'19", 79; 6. Pittoni-Joseph 7'20", 80; 7. Munari-Mannucci 7'24", 84; 8. Smania-Zambelli 7'25", 85; 9. Tauer-Nettuno 7'33", 93; 10. De Sarzana-Giacalone 7'45", 105.

2. prova: Bivio Villaura - Villaura, km 6

Vince ancora Pinto, con la Fiat 124 spider, davanti a Ballestrieri e a Bisulli. Ma alla fine della prova il colpo di scena che renderà monotono il Rally da questo momento in avanti: uscito Pinto dalla prova speciale nella marcia di trasferimento, il cambio montato in mattinata

si blocca con la seconda dentro, e il duo Pinto-Macaluso in cui erano riposte le speranze di Maruffi Silecchia e C. si deve definitivamente ritirare. La classifica:

1. Pinto-Macaluso, tempo 5'34"; 2. Ballestrieri-Bernacchini 5'39"; 3. Bisulli-Zanuccoli 5'41"; 4. Ceccato-Bertolo 5'44"; 5. Tauer-Nettuno 5'45"; 6. Smania-Zambelli 6'00"; 7. Ormezzano-Artur 6'02"; 8. Munari-Mannucci 6'04"; 9. Paganelli-Russo 6'12"; 10. Fagnola-Falletti 6'13".

3. prova: Bivio Sclafani - Casa Cantoniera, km 4,500

Vincono le uniche due Lancia ufficiali rimaste in gara. Primo è Ballestrieri, secondo è Munari. Il pilota di Cavarzere dice che la sua macchina va come un orologio, non ha bisogno di forzare e spera molto nel risultato finale, perché aggiunge « Ci tengo a vincere questa prima edizione del Rally di Sicilia ». Ballestrieri che dopo la disavventura di ieri era al 13. posto sta rimontando in modo fantastico. La classifica:

1. Ballestrieri-Bernacchini, tempo 6'34", pen. 70; 2. Munari-Mannucci 6'39", 75; 3. Paganelli-Russo 6'44", 80; 4. Pittoni-Joseph 6'50", 86; 5. Smania-Zambelli 6'53", 89; 6. Bisulli-Zanuccoli 6'53", 89; 7. Rossi-Snomar 7'04", 100; 8. Ceccato-Bertolo 7'06", 102; 9. Tauer-Nettuno 7'08", 104; 10. Mazza-Frank Mc Boden 7'09", 105.

4. prova: Masseria Colla - Case Cipolla, km 2,200

Munari e Ballestrieri continuano a dominare le prove. Questa volta la vittoria è di Sandro, mentre Ballestrieri continua ad avanzare in classifica generale ed è ora secondo dietro al compagno di squadra. L'armata Fiat che è scesa in Sicilia con otto vetture ne piazza tre alle spalle dei due allievi Lancia. Intanto dalle retrovie si sta facendo luce la Donatella To-



Davvero PANTERA a MONZA

MONZA - Il primo « test » della « Pantera » De Tomaso-Ford su un terreno veloce, a Monza, è valso ad accentuare la corrente di interessi per questa vettura, che fresca di omologazione, si prepara ad un ruolo di rilievo nel gruppo 4. Infatti, le doti di accelerazione, velocità, assetto, eccetera affiorate su una pista tanto significativa per certi valori dicono chiaramente che la macchina, pur con interventi così limitati, parte da un insieme di caratteristiche tecniche e funzionali di prim'ordine. E potrà affrontare le prossime corse, anche quelle del Mondiale Marche, con eccellenti prospettive.

Il debutto è fissato per la 300 Km del Nurburgring del 3 aprile, con due esemplari, uno affidato a Herbert Muller e l'altro addirittura a Stewart, almeno così si parla, per continuare con le 1.000 Km di Monza, Nurburgring, Zeltweg e soprattutto sulla « 24 ore » di Le Mans, dove si pensa di affiancare Van Lennep a Muller o di ricorrere ad un pilota italiano.

Per venire al dettaglio della prova monzese, Parkes ha iniziato la messa a punto con gomme Goodyear G 2 di 4,50-11,50-15 anteriori e 6,0-15,60-15 posteriori, che davano un rapporto più lungo, con punte di 6.100 giri in quinta, pari a 255 kmh circa, ottenendo tempi iniziali non inferiori a 1'41"3, con sottosterzo, « spoiler » anteriore eccessivo e cattivo comportamento soprattutto in parabolica, con eccessiva sofficietà di sospensioni. Quindi, s'è passati alle gomme Firestone B 17 di

9,0-24,0-15 anteriore e 12,5-26,0-15 posteriore, con cali di 10 e 14 pollici rispettivamente, realizzando un rapporto finale di trasmissione più prossimo all'ideale. Tant'è vero che le punte massime in quinta sono state di 6.600 giri, pari a 269 kmh; e, con la seconda curva di Lesmo bagnata all'interno, i tempi sono stati molto simili, con 1'41" netti. Allora s'è decisa la correzione, con molle e ammortizzatori Koni più adeguati e con più ridotto « spoiler », scendendo a 1'39"5. Allora s'è rotto il giunto d'un semiasse (sinistro), cedimento preoccupante, dopo pochi chilometri e poche prove a Vallelunga e a Modena, se non si stabilirà un difetto di costruzione.

E si è giunti così nel tardo pomeriggio, dopo interventi e riparazioni, alle migliori condizioni, con un tempo di 1'38"1, davvero rimarchevole, pure suscettibile di ulteriori miglioramenti. Trovato il migliore assetto, Parkes ha voluto concludere il lungo « test » tornando alle gomme Goodyear con profilo più alto (posteriormente 6,0-15,60-15) ed ha ripetuto quasi alla perfezione le precedenti prestazioni, con 1'38"8, dopo soli tre giri, a quasi 210 km orari di media. Motivo di vera soddisfazione.

Infine nella stessa occasione sono state provate anche la Fiat 128 della Scuderia Filipinetti, preparate dall'ing. Parkes, con buoni risultati, dati i tempi dell'ordine di 2'03" ottenuti da Donà.

e. b.