



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

collezione
ACHILLE LAMPO



IL PILOTA

QUINDICINALE
ANNO III - N. 6
15-30 MARZO 1972
L. 300

IL PILOTA

Portavoce ufficiale



F.I.S.A.

auto * moto * kart * fuoristrada

surtees F1
GP SUD africa
rally di sicilia
motonovità '72
le nuove BSA
«grande pronostico f.1»



NON BASTA FARE I «FURBI» PER BATTERE MUNARI

Munari-Mannucci incontrastati dominatori del Rallye di Sicilia. Finita nel nulla una pesante squalifica nei confronti del secondo equipaggio classificato Smania-Zambelli. Successo di squadra della Fiat. Molte le critiche alla competizione sia sotto il profilo tecnico, che organizzativo. 19 arrivati su 52 partiti.

Discussioni e critiche a non finire ha sollevato questa prima edizione del Rallye di Sicilia, una manifestazione che in ultima analisi non ha lasciato nessuno soddisfatto vincitori compresi.

Le lamentele dei piloti sono iniziate ancora prima delle prove: infatti tra Lancia, Fiat e organizzatori è subito iniziata una guerra fredda con pesanti scambi di frecciate e accuse. Trombotto in particolare che era stato il «saggiatore» del Rallye ha detto di avere trovato notevolmente modificato il percorso da lui presentato dopo il sopralluogo CSAI eseguito da Salvai forse più portato a favorire le prove Lancia, che quelle Fiat. Gli organizzatori a loro volta hanno dovuto cedere a esigenze locali inserendo tratti che non andavano bene a entrambe le case. Per accontentare tutti è risultato un percorso che non andava bene a nessuno e naturalmente le discussioni sono iniziate a non finire.

La pioggia e il fango hanno notevolmente complicato le cose e alla vigilia della gara correvano le voci più strane e contrastanti.

All'ultimo momento è stata tolta (con grande dispiacere della Fiat) la prova più discussa (quella della Madonna dell'Alto) perché mancavano 500 metri di strada franati nei giorni precedenti. Il resto del percorso è rimasto invariato come da regolamento.

Nei giorni precedenti la gara il percorso è risultato talmente «scassamacchine» da mettere «fuori uso» 5 muletti

RALLYE

1° RALLY INTERNAZIONALE DI SICILIA

TROFEO DI CEFALU'
E DELLE MADONIE

4 • 6 marzo 1972

Servizio di Leo Pittoni
Foto di Torregrossa e Rombolotti

Munari-Mannucci, i vincitori incontrastati di questo primo rallye di Sicilia.

Fiat e 3 muletti Lancia. «Un vero mas-sacro» ha commentato il capo del servizio corse Sig. Maruffi.

La sera precedente la gara si parlava addirittura del ritiro delle due squadre ufficiali della Fiat e della Lancia non certamente soddisfatte per ragioni diverse di come si prospettava la gara. E' facilmente immaginabile il pensiero dei privati che dopo essersi fatti un migliaio di chilometri per arrivare fino in Sicilia sono stati ancora una volta i più danneggiati. Che dire poi dei piloti siciliani che completamente a digiuno di esperienze rallyistiche hanno chiaramente dato una interpretazione del tutto negativa a questo tipo di gare e purtroppo pagando l'esperienza con le proprie tasche. Se si voleva spingere i piloti meridionali verso i rallyes dopo questa gara ben difficilmente aumenteranno i praticanti di queste manifestazioni.

Dopo questo indispensabile preambolo polemico passiamo ad esaminare la cronaca della gara densissima di colpi di scena.

Sabato mattina Munari-Mannucci aprono le partenze del 1° Rallye Internazionale di Sicilia gara valida per il Campionato Italiano Rallyes.

La seguono altri 51 equipaggi tra i quali la squadra ufficiale Fiat (Smania-Zambelli, Pinto-Macaluso, Trombotto-Enrico, Paganelli-Russo, Bisulli-Zanuccoli, Tominz-Squaw, Ceccato-Bertollo e Tecilla-Lipizer) con le 124 Spyder Gruppo 4 (i primi 6 equipaggi) e con le 128 Rallye Coupé Gruppo Uno (gli ultimi due), e la squa-





Smania-Zambelli su Fiat 124 Syder secondi classificati.



Paganelli-Russo terzi classificati.



Bisulli-Zanuccoli, 4. assoluti.



Pittoni-Braschi con la Porsche della Lloyd Adriatico, 5. assoluti e primi del Gran Turismo di serie.

dra Lancia (Barbasio-Sodano, Ballestrieri-Bernacchini oltre naturalmente a Munari-Mannucci) con le HF 1600 G. 4.

Non mancano la squadra ufficiale delle Scuderia Jolly Club (Felcher, Dall'Ava, Serena Pittoni) e della Lloyd Adriatico-Porsche (Pittoni, Tauffer e Marzatico).

Dopo la prova di velocità Cefalù-Gibilmana (dominata dalle tre Lancia con Barbasio, Ballestrieri e Munari) il primo ritiro di rilievo. Barbasio-Sodano escono di strada durante il trasferimento a causa di una distrazione di Sergio nella guida. Percorrendo le strade della Targa Florio i concorrenti raggiungono Villaurea dove ha luogo la seconda prova speciale certamente la più assurda di tutto il rallye sia per il fondo assurdamente scassamacchine sia per il tempo imposto che permette a 19 concorrenti di stare a zero. In questa prova esce di strada Ballestrieri che ha urtato in un grosso sasso e danneggia Paganelli e Tauffer che non riescono a passare subito a causa della strada ostruita dalla Lancia.

Nel trasferimento successivo si ritira Marzatico a causa della perdita dei bulloni di un semiasse.

Sulla terza prova di Sclafani tortuosissima in salita e tutta asfaltata, Munari fa registrare il miglior tempo seguito da Pinto e Paganelli.

Anche la prova successiva (Case Cipolla)

che si svolge su sterrato in buone condizioni è appannaggio di Munari che precede Pinto e Trombotto.

Nella quinta prova (Polizzi) Pinto e Tauffer prendono un « taglio » e fanno registrare i due migliori tempi; terzo è Munari e quarto Paganelli.

La prova è fatale a Dall'Ava che esce di strada. Dopo un lungo ed inutile giro che porta i concorrenti fino a 1500 metri su strade innevate vengono ripetute le stesse prove già effettuate in senso contrario. Il duello è ormai ristretto tra Pinto e Munari divisi da pochissimi secondi. A Polizzi Pinto, Paganelli, Munari e Smania stanno a zero. Non si presenta alla partenza della prova Trombotto che ha sbielato il motore della sua 124 nel trasferimento precedente.

A Case Cipolla Munari fa registrare nuovamente il miglior tempo seguito a 1 secondo da Paganelli e da Pinto a 2 secondi.

Sui tortuosi tornanti in discesa di Sclafani Munari e Pinto vengono accreditati dello stesso tempo; Paganelli è terzo a 8".

Senza storia la prova di Villaurea che vede nuovamente 15 equipaggi « a zero ». Si avvicina il traguardo del primo giro e la lotta tra Pinto e Munari è sempre più serrata.

L'ultima prova (Bivio Presti) è un vero

inferno. Si snoda tutta lungo una ripidissima ed infangata discesa che permette a malapena il passaggio di una vettura. Ballestrieri si scatena e fa registrare il miglior tempo seguito da Paganelli e da Pinto. La prova è inserita in un controllo orario impegnativo nel quale solo i migliori riescono a non riportare penalità. Pinto a causa della rottura del cambio vede sfumare la prima posizione dopo il primo giro ed accusa un ritardo al controllo orario di quasi due minuti.

La classifica dopo la prima tappa vede così al comando Munari seguito da Smania a 49 secondi e da Bisulli a 1 minuto e 23".

Pinto è quarto e Paganelli quinto.

Ai sesto e settimo posto (e rispettivamente al primo e secondo posto nel gruppo tre) i due alfieri della Lloyd Adriatico Pittoni e Tauffer. Felcher (8°) guida la classe 1600 gruppo tre precedendo Tecilla (in testa al gruppo uno). La Tominz (10) guida la Coppa delle Dame precedendo Serena Pittoni che pur essendo alla prima esperienza come pilota è al 15° posto assoluto. Manca all'arrivo l'equipaggio femminile del Grifone Giustri-Cervini ritirati nel primo quarto di gara per rottura dell'impianto elettrico.

Non figurano tra i primissimi posti Ballestrieri-Bernacchini attardati dall'uscita di strada menzionata, e Ceccato-Bertollo co-



Rossi - Snomar, 6° assoluti.

stretti ad un ritardo per riparazioni sull'avantreno.

Prendono il via per la seconda tappa 30 equipaggi dei 52 partiti.

Le assistenze nell'ora e mezza che precede la partenza hanno lavorato sode e tutte le vetture ufficiali vengono rimesse « a nuovo ». A Pinto viene sostituito il cambio. Solo qualche rabbercio possono fare i piloti privati che non usufruendo di equipaggi di assistenza vedono molto presto scadere il tempo a loro disposizione.

Fino dalla prima prova (Bivio Presti) i Fiat attaccano e Pinto e Paganelli fanno registrare i due migliori tempi; terzo è Ballestrieri e quarto il sorprendente Ceccato che non avendo nulla da perdere tenta il tutto per tutto. Si ritirano in seguito a uscita di strada Felcher-Scabini nel tentativo di guadagnare preziosi secondi a Tauber.

Come il solito senza storia la prova di Villaura che vede 15 equipaggi a zero. Nel trasferimento successivo si riblocca il cambio a Pinto che è costretto al ritiro. Sulla prova di Sciafani resa viscosa dalla pioggia le due Lancia di Ballestrieri e Munari fanno registrare i due migliori tempi precedendo Paganelli e Pittoni. A 14" da Munari terminano Smania e Bisulli. A Case Cipolla nuovo exploit di Munari seguito da Ballestrieri, Paganelli e Smania. Ceccato con la 128 coupé è settimo. Dopo il taglio di percorso effettuato da alcuni concorrenti nel corso della prima prova di Polizzi (durante il primo giro) gli organizzatori hanno fatto sbarrare il « taglio » con sassi e inviato due commissari di percorso nelle vicinanze dello stesso. Qualche « sostenitore » della Fiat prevede a sgomberare i massi di sbarramento e Smania visto il passaggio libero prende il « taglio ». Tutto andrebbe bene se un commissario di percorso non avesse visto tutto e non cercasse di impedire in uscita all'equipaggio della Fiat di procedere. Fermare una macchina in corsa non è evidentemente una cosa semplice specie se questa punta decisamente e non



Tecilla-Lipizer, 7° assoluti.

accenna a rallentare; (Smania dirà poi che aveva scambiato il commissario per un tifoso che si sbracciava per salutare) il fatto è che il commissario si prende una brutta paura e Smania procede tranquillamente e finisce la prova facendo registrare il miglior tempo.

Da questo momento però non correrà tranquillo pendendo su di lui non solo la squalifica nella gara ma addirittura la squalifica stagionale per non aver eseguito gli ordini di un commissario.

Da un punto di vista organizzativo si poteva evitare inutili discussioni semplicemente sbarrando con una transenna o una vettura il passaggio all'inizio del taglio. Dietro Smania si classificano Munari e Ballestrieri. La prova è purtroppo fatale alla Porsche di Tauber che accusa la rottura del differenziale.

Dopo un lungo trasferimento nuovamente la prova di Polizzi in discesa che vede al primo posto Ballestrieri seguito da Munari e Paganelli.

Bisulli è solo settimo avendo danneggiato l'assetto della sua vettura in seguito ad un precedente urto della sua 124 Spyder arrivata lunga in curva contro l'HF 1600 di Milella-Argia.

A Case Cipolla Munari fa registrare il miglior tempo sopravanzando Ballestrieri Paganelli e Pittoni accreditati dello stesso tempo.

Sui tornanti di Sciafani in discesa si scatenano Paganelli che precede Munari, Smania e Pittoni attardato di tre minuti ad un precedente C.O. in seguito all'allentamento dei bulloni della sospensione.

A Sciafani si ritira Ballestrieri in seguito alla rottura di una valvola.

Dopo la prova di Villaura che non porta alcuna variazione in classifica si ritira l'equipaggio femminile Tominz-Squaw in seguito a rottura del trapezio della 124 Spyder. E' un vero smacco per le brave Donatella e Gabriella che erano in ottava posizione assoluta.

La Coppa delle Dame passa così provvisoriamente in mano a Serena Pittoni ma vi resterà poco perché con ancora più



Ceccato - Bertollo, 8° assoluti.

sfortuna l'HF 1600 si fermerà per rottura dello sterzo a un chilometro dell'arrivo finale di Cefalù. Una vera sfortuna per la brava « jollina » che alla sua prima esperienza era addirittura nona assoluta.

A poco più di un chilometro dall'arrivo si ritirano anche la 125 S di Fagnola e la R.12 di Bordonaro. Al vertice della classifica nessun mutamento non servono a nulla i 25" che Smania guadagna a Munari. Gli ultimi 500 metri di gara sono quasi fatali a Bisulli che per evitare un sasso messo in mezzo alla strada finisce contro un paracarro danneggiando seriamente l'avantreno e il retrotreno.

Senza avantreno e senza mozzo poggiano sul mollone Bisulli-Zanuccoli raggiungono incredibilmente il traguardo finale conquistando il quarto posto assoluto. Questo terribile primo Rallye di Sicilia è terminato, Munari e Mannucci hanno dimostrato di essere i più forti ed hanno condotto una gara al risparmio senza mai rischiare. Una splendida gara (taglio a parte) hanno condotto anche Smania-Zambelli (restati in ombra l'anno passato) che hanno preceduto Paganelli-Russo e Bisulli-Zanuccoli.

Pittoni-Braschi (5 assoluti e vincitori del G. 3) hanno confermato le qualità della 911 S strettamente di serie — della Lloyd Porsche non certamente indicata su questo tipo di strada. I sorprendenti Rossi-Snomar sestis assoluti devono il loro brillante risultato alla grande regolarità nelle prove speciali. Senza dubbio il pilota della Grifone non mancherà di fare parlare di sé nel corso della stagione 1972.

Tecilla-Lipizer e Ceccato-Bertollo (settimi e ottavi) hanno dimostrato le doti di tenuta della piccola 128 Coupé gruppo uno, una vettura che pur essendo appena nata ha delle indubbie possibilità.

Una piacevole sorpresa per i piloti siciliani è venuta dal nono posto assoluto di Mazza-Mc Boden arrivati con il radiatore bucato. Eroi dello sport vanno considerati Milella-Argia (che come l'equipaggio precedente appartengono alla scuderia Ateneo) che hanno compiuto l'in-

Ormezzano - Artur, primi del G. 2.



Iccudrag - Haldeg, 13° assoluti.



Bovati - Mocchetti, 14° assoluti.



tero secondo giro senza parabrezza e lunotto ed hanno avuto tutti i fari inutilizzabili in seguito all'urto contro la 124 di Bisulli arrivato lungo in una curva durante un trasferimento. Un risultato di rilievo anche per Bruno-Canzoneri che hanno preceduto i bravi Ormezzano-Artur vincitori del gruppo due. Tra i due siciliani Iccudrac-Alderg e Spatafora-De Luca si è inserito Bovati-Mocchetti che assai attar-

dati nel corso del primo giro hanno condotto un brillante secondo giro. Tutti gli arrivati infine meritano un cenno di plauso per aver terminato una gara così dura. Un mare di coppe per tutti alla premiazione durante la quale i pochi concorrenti presenti hanno manifestato la speranza di un 2° Rallye di Sicilia migliore.

Leo Pittoni



Le due rivali per la coppa delle dame, Donatella Tominz (sopra) e Serena Pittoni (sotto) sono state entrambe sfortunate e sono state costrette ad abbandonare a pochi chilometri dal traguardo.



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-Zanuccoli (Fiat 124 Spider) 998,3; 5. Pittoni-Braschi (Porsche 911 S) 1244; 6. Rossi-Snomar (Lancia Fulvia HF 1600) 1606,5; 7. Tecilla-Lipizer (Fiat 128 coupé 1300) 1626; 8. Ceccato-Bertolio (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-Alderg (Fiat 125 S) 3911; 14. Bovati-Mocchetti (Lancia Fulvia HF 1600) 4490; 15. Spatafora-De Luca (Fiat 127) 4834,4; 17. Pernice-Abate (Lancia Fulvia HF 1600) 4926; 18. Schininà-Pepote (Fiat 127) 5241; 19. Castagliola (Opel Manta) 5982.

LE CLASSIFICHE FINALI DI CLASSE

GRUPPO 1

Classe 1000 cc: 1. Spatafora-De Luca (Fiat 127); 2. Schininà-Pepote (Fiat 127).

Classe fino a 1000 cc: 1. Tecilla-Lipizer (Fiat 128 Coupé) 1300; 2. Ceccato-Bertolio (Fiat 128 Coupé) 1300.

Classe oltre 1600 cc: 1. Iccudrac-Alderg (Fiat 125 S); 2. Lo Piccolo-Li Vigni; 3. Castagliola (Opel Manta).

GRUPPO 2

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

GRUPPO 3

Classe fino a 1600 cc: 1. Rossi-Snomar (Lancia Fulvia HF 1600); 2. Mazza-Frank McBoden (Lancia Fulvia HF); 3. Milella-Argia (Lancia Fulvia HF 1600); 4. Bruno-Canzoneri (Lancia Fulvia HF 1600); 5. Bovati-Mocchetti (Lancia Fulvia HF 1600).

Classe fino oltre 1600: 1. Pittoni-Braschi (Porsche 911 S).

Gruppo 4

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

Classe oltre 1600: 1. Smania-Zambelli (Fiat 124 Spider 1600); 2. Paganelli-Russo (Fiat 124 Sport 1600); 3. Bisulli-Zanuccoli (Fiat 124 Sport 1600).

FIATO ALLE TROMBE stebel

MODENA da 20 anni produce solo trombe



**ELETTRAUTO FAUSTO
MIGLIORELLI**

Fausto Migliorelli elettrauto da sempre può essere ritenuto, benché l'età non lo dimostri, uno dei più vecchi ed affermati elettrauto della capitale. Siamo stati a trovarlo nella sua officina di Via Emilio Morosini 6/8 in Trastevere per conoscere dalla sua viva voce l'opinione sulle trombe prodotte dalla Stebel di Vicenza.

«Forse parlando di trombe Le potrà sembrare un assurdo quando Le dico che anche in questo campo si sono fatti passi da gigante; oggi si è in grado di offrire al cliente un prodotto economico, funzionale e nello stesso tempo leggero e di facile applicazione».

Mentre ci dice questo il sig. Migliorelli tira fuori da un ripostiglio una coppia di trombe che risale ad una quindicina di anni fa, ce la porge ed il sottoscritto preso alla sprovvista fa cadere il tutto in terra. «Poco male — si affretta a tranquillizzarmi — ho voluto solo dimostrarle che le attuali trombe Stebel pesano pochissimo questo grazie anche all'esperienza ventennale della ditta di Vicenza. Un accessorio come le trombe Stebel lo si deve considerare non un abbellimento ma un qualche cosa di necessario soprattutto per quelle vetture che permettono una buona velocità di crociera; l'acustica squillante ed al tempo stesso armonica permette all'automobilista di districarsi anche in situazioni di emergenza, proprio per questo, questo prodotto è fra i più richiesti ed al tempo stesso non ha bisogno di presentazione».

Quanto ci dice il nostro personaggio, potrebbe sembrare una dichiarazione di comodo, ma un buon numero di confezioni Stebel sistemato su un espositore ci dice che quello che ci racconta il sig. Migliorelli è solo verità.

«Tecnicamente le trombe sono realizzate ottimamente, infatti possono essere montate anche in posizioni esposte all'acqua senza timore che essa rimanga nei cornetti od intacchi le membrane realizzate in metallo inossidabile; vi è da aggiungere che le stesse membrane sono registrabili e sostituibili. Un prodotto — conclude Migliorelli — ottimo ed offerto ad un prezzo concorrenziale nelle diverse confezioni.

LE PROVE SPECIALI

I. GIRO

Prova Cefalù-Gibilmanna Km. 13,500 (asfalto veloce)

1. Barbasio, tempo 9'49" - 2. Ballestrieri, 9'50" - 3. Munari, 9'54" - 4. Pinto, 9'57" - 5. Paganelli, 10'00" - 6. Smania, 10'03" - 7. Pittoni, 10'6" - 8. Bisulli, 10'07" - 9. Trombotto, 10'19" - 10. Marzatico, 10'20".

Prova Villaurea-Villaurea Km. 6 (sterrato brutto)
19 concorrenti nel tempo imposto di 7'12".

Prova Sciafani Km. 4,500 (asfalto tortuoso)

1. Munari, tempo 6'15" - 2. Pinto, 6'16" - 3. Paganelli, 6'25" - 4. Trombotto, 6'25" - 5. Smania, 6'37" - 6. Bisulli, 6'28" - 7. Pittoni, 6'30" - 8. Ballestrieri, 6'31" - 9. Tauffer, 6'33" - 10. Dall'Ava, 6'42".

Prova Case Cipolla Km. 2,200 (sterrato buono)

1. Munari, tempo 2'41" - 2. Pinto, 2'42" - 3. Trombotto, 2'42" - 4. Leone, 2'43" - 5. Ballestrieri, 2'44" - 6. Paganelli, 2'44" - 7. Smania, 2'45" - 8. Bisulli, 2'47" - 9. Pittoni, 2'50" - 10. Tauffer, 2'51".

Prova Polizzi Km. 3,200 (sterrato con salti)

1. Pinto, tempo 3'52" - 2. Tauffer, 3'52" - 3. Munari, 3'54" - 4. Paganelli, 3'55" - 5. Trombotto, 3'57" - 6. Ballestrieri, 3'57" - 7. Bisulli, 4'00" - 8. Smania, 4'00" - 9. Fagnola, 4'02" - 10. Rossi, 4'13".

Prova Polizzi Km. 3,200 (sterrato con salti in discesa)

1. Pinto, tempo 3'44" - 2. Paganelli, 3'46" - 3. Munari, 3'48" - 4. Smania, 3'50" - 5. Bisulli, 3'54" - 6. Ballestrieri, 3'58" - 7. Tauffer, 4'01" - 8. Ceccato, 4'01" - 9. Pittoni, 4'03" - 10. Tecilla, 4'06".

Prova Case Cipolla Km. 2,200 (sterrato buono)

1. Munari, 2'46" - 2. Paganelli, 2'47" - 3. Pinto, 2'48" - 4. Ballestrieri, 2'49" - 5. Pittoni, 2'49" - 6. Tauffer, 2'51" - 7. Bisulli, 2'51" - 8. Smania, 2'52" - 9. Rossi, 2'58" - 10. Ceccato, 2'59".

Prova Sciafani Km. 4,500 (asfalto in discesa tortuoso)

1. Munari, tempo 6'19" - 2. Pinto, 6'19" - 3. Paganelli, 6'27" - 4. Ballestrieri, 6'32" - 5. Bisulli, 6'38" - 6. Smania, 6'42" - 7. Pittoni, 6'43" - 8. Tauffer, 6'51" - 9. Ceccato, 6'54" - 10. Felcher, 6'57".

Prova Villaurea Km 6 (sterrato brutto)
15 concorrenti nel tempo imposto di 7'12".

Prova Bivio Presti Km 5

1. Ballestrieri, tempo 6'48" - 2. Paganelli, 6'54" - 3. Pinto, 6'57" - 4. Smania, 6'58" - 5. Bisulli, 7'11" - 6. Munari, 7'14" - 7. Tauffer, 7'31" - 8. Pittoni, 7'35" - 9. Ceccato, 7'35" - 10. Felcher, 7'38".

CLASSIFICA 1ª TAPPA

1. Munari-Mannucci (Fulvia HF) 439,0; 2. Smania-Zambelli (124 Fiat SP) 528,5; 3. Bisulli-Zanuccoli (124 Fiat SP) 561,3; 4. Pinto-Macaluso (124 Fiat SP) 584,5; 5. Paganelli-Russo (124 Fiat SP) 613; 6. Pittoni-Braschi (Porsche 911 S); 7. Tauffer-Bond (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; 15. S. Pittoni-Lurani (Fulvia HF) 1094,5; 16. Ormezzano-Arthur (Fiat 128) 1148; 17. Bordonaro-Napoli (Renault Gord.) 1170; 18. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 coupé) 1175,5; 19. Mazza-Frank Mc Boden (Fulvia HF) 1241; 20. Bruno-Canzonieri (Fulvia HF) 1539,5; 21. Spatafora-De Luca (Fiat 127) 158,3; 22. Fagnola-Falletti (Fiat 125 S) 1719,6; 23. Schinina-Pepote (Fiat 127) 2023,3; 24. Iccudrac-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 Matra) 2879,5; 28. Pernice-Abate (Fulvia HF) 3'84,7; 29. Di Garbo-Manno (Simca 1000) 3487,3; 0. Tagliavia-Giambanco (Fiat 127) 4047,2.

II. GIRO

Prova Bivio Presti Km. 5

1. Pinto, tempo 7'05" - 2. Paganelli, 7'05" - 3. Ballestrieri, 7'09" - 4. Ceccato, 7'11" - 5. Bisulli, 7'19" - 6. Pittoni, 7'20" - 7. Munari, 7'24" - 8. Smania, 7'25" - 9. Tauffer, 7'33" - 10. De Sarzana, 7'45".

Prova Villaurea Km. 6
16 concorrenti nel tempo minimo di 7'12".

Prova Sciafani Km. 4,5

1. Ballestrieri, tempo 6'34" - 2. Munari, 6'39" - 3. Paganelli, 6'44" - 4. Pittoni, 6'50" - 5. Smania, 6'53" - 6. Bisulli, 6'53" - 7. Rossi, 7'04" - 8. Ceccato, 7'06" - 9. Tauffer, 7'08" - 10. Mazza, 7'09".

Prova Case Cipolla Km. 2,200

1. Munari, tempo 2'43" - 2. Ballestrieri, 2'44" -

3. Paganelli, 2'46" - 4. Smania, 2'47" - 5. Bisulli, 2'49" - 6. Pittoni, 2'52" - 7. Ceccato, 2'54" - 8. Tauffer, 2'54" - 9. Tominz, 3'02" - 10. Fagnola, 3'02" - 11. Ormezzano, 3'02".

Prova Polizzi Km. 3,200

1. Smania, tempo 3'57" - 2. Munari, 4'01" - 3. Ballestrieri, 4'52" - 4. Paganelli, 4'02" - 5. Bisulli, 4'08" - 6. Pittoni, 4'12" - 7. Tominz, 4'24" - 8. Rossi, 4'26" - 9. Ceccato, 4'28" - 10. Mazza, 4'31".

Prova Polizzi Km. 3,200

1. Ballestrieri, tempo 3'57" - 2. Munari, 4'00" - 3. Paganelli, 4'00" - 4. Smania, 4'09" - 5. Pittoni, 4'10" - 6. Ceccato, 4'10" - 7. Bisulli, 4'18" - 8. Tecilla, 4'27" - 10. Rossi, 4'27".

Prova Case Cipolla Km. 2,200

1. Munari, tempo 2'50" - 2. Ballestrieri, 2'51" - 3. Paganelli, 2'54" - 4. Pittoni, 2'54" - 5. Bisulli, 2'57" - 6. Smania, 2'58" - 7. Rossi, 3'02" - 8. Ceccato, 3'04" - 9. Tominz, 3'06" - 10. Tecilla, 3'12".

Prova Sciafani Km. 4,500

1. Paganelli, tempo 6'28" - 2. Munari, 6'36" - 3. Smania, 6'38" - 4. Pittoni, 6'42" - 5. Bisulli, 6'43" - 6. Tecilla, 6'56" - 7. Ceccato, 7'07" - 8. Tominz, 7'09" - 10. Mazza, 7'10".

Prova Villaurea Km. 6
14 concorrenti nel tempo minimo di 7'12".

Prova Bivio Presti Km. 5

1. Paganelli, 6'48" - 2. Smania, 6'58" - 3. Bisulli, 7'02" - 4. Munari, 7'23" - 5. Pittoni, 7'25" - 6. Ceccato, 8'07" - 7. Rossi, 8'16" - 8. Tecilla, 9'27" - 9. Pernice, 10'42" - 10. Bovati, 11'26".



I protagonisti mancati: Trombotto (sopra), Barbasio (a sinistra) e Pinto (sotto). Quest'ultimo appena finito il rallye è partito per il Kenia dove inizierà gli allenamenti dell'East African Safari.



Un caratteristico contro-sterzo di Pinto-Macaluso l'unico equipaggio che è stato in grado di impensierire Munari.



Giorgio Tauffer « sorpreso » dal fotografo al « Taglio » di Polizzi.



SPIGOLATURE DIETRO LE QUINTE

Due giorni prima della gara mancavano ancora 400 metri di strada di una prova speciale. Ai dubbi dei concorrenti l'organizzazione ha risposto: «in un giorno se vogliamo ci portiamo pure l'autostrada in cima al monte...». Dopo un giorno e una notte di lavoro ininterrotto di 200 volontari a 2000 metri di altezza sotto la neve la prova è stata soppressa...

Gli equipaggi Fiat durante le prove continuavano a distruggere «muletto»... Il D.S. Maruffi è stato presto costretto a girare con una Volkswagen a noleggio.

A proposito di noleggi. Herz, Avis, Autonoleggi Siculi hanno registrato nei giorni precedenti il rallye un «tutto esaurito». Ignari della destinazione delle vetture i locatori si sfregavano contenti le mani... dopo qualche giorno lo «sfregamento» si è spostato in altro luogo... gli strani rumori che facevano le macchine riportate li hanno immediatamente messi al corrente del loro uso.

Barbasio: «la gara se l'è fatta la Fiat su misura per le sue vetture»... Trombotto: «Salvai mi ha cambiato tutta la gara per favorire la Lancia»... Salvai: «Gli organizzatori mi hanno cambiato tutta la gara per le sovvenzioni»... Gli Organizzatori: Salvai e Trombotto ci hanno fregato perché hanno fatto quello che volevano loro con la scusa della nostra inesperienza... I privati: ci hanno proprio fregato!

L'unico a non essere stato fregato è stato il proprietario di una cascina vicino a Cefalù. Vicino alla sua casa c'erano continui impannammenti... «15.000 e prendo il trattore» diceva ogni volta il fattore. A forza di 15.000 si è fatto il conto in banca. A lui il rallye è molto piaciuto!

Smania visto che non riusciva a stare davanti a Munari nelle prove speciali ha cercato di «accorciare» le distanze a Polizzi... quel «tifoso» che si abbracciava in mezzo alla strada proprio non ci voleva! E guarda caso non era un tifoso ma bensì un Commissario!

Correre 1249 Km e fermarsi all'ultimo Km è una cosa difficile eppure ben tre equipaggi (leggi Serena Pittoni-Lurani, Fagnola-Falietti, e Chiaramonte-Napoli) si sono fermati negli ultimi due chilometri a pochi metri uno dall'altro... quando si dice sfortunati!

In questo rallye gli equipaggi femminili hanno proprio «rotto». La Giustri subito, la Donatella Tominz a tre quarti e la Serena Pittoni alla fine. Chissà se all'Elba «romperanno» ancora!

Bisulli ha cercato in tutti i modi di controllare la robustezza del muso della sua 124 spyder. Prima contro l'HF di Milella, poi contro un macigno ed infine a 300 metri dall'arrivo contro una fila di paracarri... all'arrivo al posto della ruota anteriore aveva un paracarro!

La sera prima della partenza si era sparsa la voce che per protesta Lancia e Fiat avrebbero ritirato le squadre... I privati si sfregavano le mani.

L'ivana Giustri stava provando Sciafani in salita, Dall'Ava stava provando la stessa prova in senso contrario. Entrambi i piloti avevano i muletto ex Lancia. Quando c'è stato il botto è stato proprio un «lanciacidio».

Le strade sicule non sono molte larghe... le vacche sicule in compenso riescono a occupare tutta la strada.

Il record dell'ultimo chilometro dell'ultima prova speciale appartiene a Pittoni che lo ha percorso a piedi (in salita) per andare a vedere cosa era successo alla moglie che non arrivava. Visto il tempo fatto, il prossimo anno si darà all'atletica!

Sandro Munari sembrava più interessato ai trasferimenti che alle prove speciali... la Targa Florio gli deve proprio stare a cuore!

A Cefalù non mancava il noto calzolaio «Ciccio». Avendo oramai calzato tutti i velocisti li

bravo artigiano siculo si è spostato verso i rallyisti che tra l'altro di scarpe ne consumano molte di più.

Di fronte alle lamentele dei privati, questa è l'opinione di un alto funzionario dell'organizzazione: «A noi i privati non interessano... ci bastano i dieci piloti ufficiali». Contento lui!

Verini e Sonda in Sicilia non c'erano. I due piloti Fiat inizieranno con l'Elba; infatti sono in corso di omologazione i nuovi molloni per i 124 spyder G. 3. La Fiat non vuole proprio perdere nessun campionato quest'anno... Il fotografo che aveva scattato le foto del «Taglio» ha fatto affari d'oro: infatti, dopo 5 minuti le foto degli uomini Fiat incriminati erano tutte sparite... c'è chi può!



Come è possibile vedere in questa foto scattata a Ballestrieri-Bernacchini non mancava anche la neve!

CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO RALLIES INTERNAZIONALI

Assoluta	Munari-Mannucci P. 28 + 40 (*)	(Lancia HF 1600)
	Barbasio-Sodano P. 0 + 24 (*)	
	Smania-Zambelli P. 23,8	(Fiat 124 S 1600)
	Paganelli-Russo P. 21	(Fiat 124 S 1600)
	Pinto-Eisendie P. 0 + 20 (*)	(Fiat 124 S 1600)
	Bisulli-Zanuccoli P. 19,6	(Fiat 124 S 1600)
	Pittoni-Braschi P. 18,2	(Porsche 911 S 2200)
	Rossi-« Snomar » P. 16,8	(Lancia HF 1600)
	Tecilla-Lipizer P. 15,4	(Fiat 128 Rallye Coupé)
	Ceccato-Bertollo P. 14	(Fiat 128 Rallye Coupé)
Gruppo Tre G.T. di serie	Pittoni-Braschi P. 18,2	(Porsche 911 S)
	Rossi-« Snomar » P. 16,8	(Lancia HF 1600)
	Mazza-Mc Boden P. 12,6	(Lancia HF 1600)
Gruppo Uno Turismo di serie	Tecilla-Lipizer P. 15,4	(Fiat 128 Coupé)
	Ceccato-Bertollo P. 14	(Fiat 128 Coupé)
	Iccudrac-Aldeg P. 7	(Fiat 125 S)

(*) Punteggi acquisiti al Rallye di Montecarlo.
La seconda prova in programma è il Rallye dell'isola d'Elba (6 aprile).

Un caratteristico contro-sterzo della sfortunata coppia Marzatico-Marzatico della Lloyd-Porsche.

