



**TARGAPEDIA**

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

collezione  
**LUIGI TAGLIAVIA**



# RALLY

mensile di cronaca, attualità e politica dei rallies

anno I - n. 2

15 marzo/15 aprile 1972

spedizione in abbonam. postale - gruppo III - 70%

L. 500

SALON INTERNACIONAL  
RALLYE COSTA BRAVA  
**SALIDA**

**munari prova la  
simca 1000 rallye 1**

**pagani/mercedes  
in marocco**

**sicilia: sandro  
vince ancora**

**svezia: la guerra dei chiodi**



# sicilia: sandro vince ancora



*Sandro Munari e Mario Mannucci sono già nettamente in testa al campionato italiano con 66 punti (40 presi a Montecarlo e 26 al rally di Sicilia)*

di LINO CECCARELLI

**Cefalù** — L'episodio, il primo di una lunga serie, è significativo. La Sicilia della Targa Florio ha aperto le sue barriere ad un rally e le leggendarie strade (!) delle Madonie costituiscono un indiscutibile motivo di stretta parentela. Per la prima edizione del rally di Sicilia sono state scelte le «trazzere», i caratteristici sentieri sterrati (e come!), fatta eccezione per la cronoscalata in asfalto Cefalù-Gibilmanna a tempo libero. E' il codice della strada, dicono, ad avere imposto le «trazzere», per la prossima edizione del rally si faranno altre scelte ma la situazione di base non risulterà modificata più di tanto. Prima di archiviare il rally di Sicilia n. 1, consentiteci di fare alcune considerazioni.

Il «grido di dolore» di molti concorrenti che alla vigilia si sono lamentati delle condizioni del fondo stradale di diverse prove speciali (di cui quattro annullate per impraticabilità) rientra in un'abitudine

contestatrice tipicamente italiana.

Alla resa dei conti le cause ed il numero dei ritiri non giustificano certo la qualifica di rally più scassa-macchine di altri attribuita (prima e risparmiata dopo) al rally di Sicilia. Il quale ha avuto il merito, naturale o casuale che sia, di aver riproposto in termini diversi, più interessanti, il confronto diretto tra Lancia e Fiat, oggi più di ieri separate da un margine più ristretto ed in qualche occasione addirittura ribaltabile. In Sicilia, forse, tutta una serie di fatti contingenti ha influito non poco nel rendimento delle marche del Gruppo Fiat. Esaminiamoli insieme, questi fatti. Pur senza autobloccante (la Borg-Warner non fornisce più minimi quantitativi; in futuro ci penserà la ZF) le Lancia sono nettamente favorite nella corsa in salita Gibilmanna-Piano delle Fate, anche perché le Fiat debbono ancora competere con i cinturati, datando solo dal 1° aprile l'omolo-

gazione dei distanziali per l'uso dei racing. Ciò nonostante le HF-trazione anteriore alla fine impongono distacchi lievi: la migliore di esse è salita 8" più velocemente della migliore delle Fiat 124 spider. Dopo due prove speciali, la squadra della Lancia vede seriamente compromesse le sue ambizioni: fuori-strada per distrazione Barbasio (è il primo incidente del genere che gli capita da quando corre), e «spacciato» Ballestrieri (il cui intraversamento obbliga le Fiat di Paganelli e Bisulli ad una sosta forzata di 123" e di 12" rispettivamente e la Porsche di Taufer ad un ritardo di 86") resta la sola Fulvia di Munari a battersi contro quattro Fiat ufficiali. In chiusura della prima tappa, nell'ultima prova speciale Bivio Presti-Strada della Ferla, Munari-Mannucci perdono il primato. Attacca a fondo Lele Pinto (con la 124 rimasta senza freni) e finisce con 17" di vantaggio su Sandro Munari, che dalla sua ha l'at-

La Fiat 124 spider 1,6 di Smania-Zambelli (n. 10) era stata ingiustamente sospettata di irregolarità nella 5ª pr. sp. della seconda tappa al termine della quale era risultata la più veloce! Una scorciatoia « senza vantaggio » era alla base di una contestazione regolamentare.



tenuante di non aver fatto in tempo a provare la terribile discesa, fatta di tornanti e di salti. Tra l'arrivo della speciale ed il seguente C.O. Pinto e Macaluso debbono subito rinunciare alla posizione di leaders, per un'incredibile serie di guai meccanici (differenziale, cambio e frizione, oltre ai freni) che in pochi chilometri si traducono in un ritardo di 2'30"!

Il rally di Sicilia riprende domenica mattina per la seconda e decisiva giornata di prove e trasferimenti. E' la prima volta, da chissà quanto tempo che un rally si disputa quasi interamente di giorno.

Il ritorno alla completa efficienza della Fiat 124 spider di Pinto-Macaluso (60' di operazioni meccaniche alla riapertura del parco chiuso) fanno sperare in una contesa ad alto livello tra Munari, il vincitore di Montecarlo, e Pinto, il vincitore della Costa Brava. Quest'ultimo si aggiudica la prima prova e nella seconda il cambio (di Paganelli ... non utilizzato in Spagna) lo tradisce ancora, definitivamente.

Da quel momento il rally di Sicilia non ha più storia. Sospetto di « thrilling » nell'ultima prova speciale: la Fulvia di Munari accusa un'avaria allo sterzo, prende

« Argia », mitico personaggio della Trinacria... E' il secondo di Milella che trattiene come può il tetto della Lancia Fulvia HF. I resti di questa vettura sono giunti avventurosamente al traguardo, guadagnandosi con merito ed onore il decimo posto.

un po' di ritardo ma tutto finisce o.k. In sostanza, il rally di Sicilia è vissuto sulla regolarità e sull'intelligenza di Sandro Munari e Mario Mannucci che non hanno mai richiesto al mezzo più dello stretto necessario per poter controllare la situazione. Pinto ha confermato il temperamento e il talento del rallyman di rango, il solo attualmente che sia capace (con una Fiat 124 spider) di stare al passo con il fuoriclasse Munari. Da segnalare il notevole recupero di cui sono stati autori gli attardati Paganelli e Ballestrieri, il primo il più veloce in due speciali ed il secondo in tre prima di ritirarsi nell'ottava prova. A Paganelli manca ancora la fiducia in se stesso; a Ballestrieri va consigliato un vigore meno eccessivo, sempre alla caccia come è di un'affermazione tonificante. Smania (1° in una pr. sp.), Bisulli (arrivato su tre ruote), Pittoni (+ 471" alla penultima prova!) sono stati protagonisti di un rally che essendo il primo della stagione fa ben sperare per il futuro. Tutti e tre hanno i mezzi e le doti per figurare stabilmente tra i nostri migliori esponenti della specialità.

Dei « grandi », senza voto Barbasio, mentre Trombotto con il destino segnato fin dal via (pressione dell'olio a zero) ha corso con la solita bravura, ma senza convinzione.

Di Ceccato soprattutto e di Tecilla conosciamo le rispettive capacità, che sono rilevanti. A loro erano state affidate le « deb » Fiat 1300 coupè. Se non fosse stato per un ritardo di 8' preso ad un C.O. (per la sostituzione di una sospensione) Ceccato avrebbe potuto piazzarsi al quinto posto con l'« ufficiale » 1300 torinese a ridosso della Porsche 2200 di Pittoni. Pino Ceccato, fresco sposo (come Smania), ha collezionato un 4°, un 5° ed un 6° posto nelle sue migliori tre prove speciali! Non è stata assegnata la coppa delle dame: Tominz e « Squaw », novelle assistite-Fiat, avevano fatto meglio degli altri due equipaggi in gara (Giustri-Cervini, la cui HF s'è fermata dopo la 5ª pr. sp. per avaria all'impianto elettrico, e Pittoni-Lurani, anch'esse esordienti ed in HF, costrette all'abbandono per un guasto allo sterzo). E' stata la Pittoni a cedere per ultima le armi, quando già pensava di raggiungere un'insperata

(segue a pagina 14)



La Fiat 127 di Schininà-« Pepote » è riuscita nell'impresa di portare a termine, in diciottesima posizione, il 1° rally di Sicilia. I 47 CV (più di 100 meno della HF di Munari-Mannucci) sono stati sufficienti... a non far finire la 127 fuori tempo massimo.



## LE PROVE SPECIALI

### I TAPPA

#### 1° PROVA SPECIALE - Tempo Libero - Km. 13,5

1. Barbaio Lancia Fulvia	9'49"
2. Ballestrieri Lancia Fulvia	9'50"
3. Munari Lancia Fulvia	9'54"
4. Pinto Fiat 124 Sp.	9'57"
5. Paganelli Fiat 124 Sp.	10'00"
6. Smania Fiat 124 Sp.	10'03"
7. Pittoni Porsche 911S	10'06"
8. Bisulli Fiat 124 Sp.	10'07"
9. Trombotto Fiat 124 Sp.	10'10"
10. Marzatico Porsche 911S	10'20"

#### 2° PROVA SPECIALE - Tempo 7'12" - Km. 6

1. Munari Lancia Fulvia
Pinto Fiat 124 Sp.
Trombotto Fiat 124 Sp.
Pittoni Porsche 911S
Smania Fiat 124 Sp.
Ceccato Fiat 128 coupé
Felcher Lancia Fulvia
Tecilla Fiat 128 coupé
Dall'Ava Lancia Fulvia
Marzatico Porsche 911S

#### 3° PROVA SPECIALE - Tempo 5'24" - Km. 4,5

1. Munari Lancia Fulvia	6'15"
2. Pinto Fiat 124 Sp.	6'16"
3. Paganelli Fiat 124 Sp.	6'20"
4. Trombotto Fiat 124 Sp.	6'22"
5. Smania Fiat 124 Sp.	6'27"
6. Bisulli Fiat 124 Sp.	6'28"
7. Pittoni Porsche 911S	6'30"
8. Ballestrieri Lancia Fulvia	6'31"
9. Tauer Porsche 911S	6'33"
10. Dall'Ava Lancia Fulvia	6'42"

#### 4° PROVA SPECIALE - Tempo 2'35" - Km. 2,2

1. Munari Lancia Fulvia	2'41"
2. Pinto Fiat 124 Sp.	2'42"
3. Trombotto Fiat 124 Sp.	2'43"
4. Ballestrieri Lancia Fulvia	2'44"
Paganelli Fiat 124 Sp.	2'44"
6. Smania Fiat 124 Sp.	2'45"
7. Bisulli Fiat 124 Sp.	2'47"
8. Pittoni Porsche 911S	2'50"
9. Tauer Porsche 911S	2'51"
10. Ceccato Fiat 128 coupé	2'52"

#### 5° PROVA SPECIALE - Tempo 3'51" - Km. 3,2

1. Pinto Fiat 124 Sp.	3'22"
2. Tauer Porsche 911S	3'52"
3. Munari Lancia Fulvia	3'54"
4. Paganelli Fiat 124 Sp.	3'55"
5. Trombotto Fiat 124 Sp.	3'47"
Ballestrieri Lancia Fulvia	3'57"
7. Bisulli Fiat 124 Sp.	4'00"
Smania Fiat 124 Sp.	4'00"
9. Fagnola Fiat 125 S	4'02"
10. Rossi Lancia Fulvia	4'13"



Ottima prova della Lancia Fulvia HF 1,6 di Rossi-« Snomar ». La vettura iscritta dalla scuderia Grifone in una classifica tra privati all'indice di rendimento figurerebbe al primo posto seguita dalla Porsche 911S 2,2 di Pittoni-« Joseph » (che nella graduatoria assoluta è quinta davanti alla Fulvia di Rossi-« Snomar »).

#### 6° PROVA SPECIALE - Tempo 3'51" - Km. 3,2

1. Pinto Fiat 124 Sp.	3'44"
2. Paganelli Fiat 124 Sp.	3'46"
3. Munari Lancia Fulvia	3'48"
4. Smania Fiat 124 Sp.	3'50"
5. Bisulli Fiat 124 Sp.	3'54"
6. Ballestrieri Lancia Fulvia	3'58"
7. Tauer Porsche 911S	4'01"
Ceccato Fiat 128 coupé	4'01"
9. Pittoni Porsche 911S	4'03"
10. Tecilla Fiat 128 coupé	4'06"

#### 7° PROVA SPECIALE - Tempo 2'39" - Km. 2,2

1. Munari Lancia Fulvia	2'46"
2. Paganelli Fiat 124 Sp.	2'47"
3. Pinto Fiat 124 Sp.	2'48"
4. Ballestrieri Lancia Fulvia	2'49"
Pittoni Porsche 911S	2'49"
6. Tauer Porsche 911S	2'51"
Bisulli Fiat 124 Sp.	2'51"
8. Smania Fiat 124 Sp.	2'52"
9. Rossi Lancia Fulvia	2'58"
10. Ceccato Fiat 128 coupé	2'59"

#### 8° PROVA SPECIALE - Tempo 5'24" - Km. 4,5

1. Munari Lancia Fulvia	6'39"
Pinto Fiat 124 Sp.	6'39"
3. Paganelli Fiat 124 Sp.	6'27"
4. Ballestrieri Lancia Fulvia	6'32"
5. Bisulli Fiat 124 Sp.	6'38"
6. Pittoni Porsche 911S	6'43"
7. Tauer Porsche 911S	6'51"
8. Smania Fiat 124 Sp.	6'52"
9. Tecilla Fiat 128 coupé	6'53"
10. Ceccato Fiat 128 coupé	6'54"

#### 9° PROVA SPECIALE - Tempo 7'12" - Km. 6

1. Munari Lancia Fulvia
Pinto Fiat 124 Sp.
Ballestrieri Lancia Fulvia
Paganelli Fiat 124 Sp.
Tauer Porsche 911S
Bisulli Fiat 124 Sp.
Pittoni Porsche 911S
Smania Fiat 124 Sp.
Ceccato Fiat 128 coupé
Felcher Lancia Fulvia

La Fiat 124 spider di Pinto-Macaluso ha subito prima del via alla seconda tappa diverse e necessarie operazioni di trapianto. Gli interventi dei meccanici della casa, presente l'ing. Sguazzini in persona, sono durati 60', durante i quali sono stati sostituiti: differenziale, cambio, freni e sospensioni!

Alcide Paganelli, in coppia con l'inseparabile Nini Russo (sulla 124 n. 6), s'è piazzato terzo in assoluta deconcentrazione. Un po' perché aveva tutto da guadagnare dopo lo stop imposto da Ballestreri, un po' perché adesso è sollevato (da Pinto) moralmente — magari solo al 50% — dal categorico impegno di vincere.



12<sup>a</sup> PROVA SPECIALE - Tempo 6'00" - Km. 5

1. Ballestreri Lancia Fulvia	6'48"
2. Paganelli Fiat 124 Sp.	6'54"
3. Pinto Fiat 124 Sp.	6'57"
4. Smania Fiat 124 Sp.	6'58"
5. Bisulli Fiat 124 Sp.	7'11"
6. Munari Lancia Fulvia	7'14"
7. Tauler Porsche 911S	7'31"
8. Pittoni Porsche 911S	7'35"
9. Ceccato Fiat 128 coupé	7'35"
10. Felcher Lancia Fulvia	7'36"

II TAPPA

1<sup>a</sup> PROVA SPECIALE - Tempo 6'00" - Km. 5

1. Pinto Fiat 124	7'05"
2. Paganelli Fiat 125	7'06"
3. Ballestreri Lancia Fulvia	7'09"
4. Ceccato Fiat 128 coupé	7'11"
5. Bisulli Fiat 124	7'19"
6. Pittoni Porsche 911S	7'20"
7. Munari Lancia Fulvia	7'24"
8. Smania Fiat 124	7'25"
9. Tauler Porsche 911S	7'33"
10. Giancalone Innocenti Mini	7'45"



*Esordio felicissimo nei rallies delle Fiat 128 coupé 1300. Due esemplari «ufficiali» sono stati affidati a Ceccato-Bertollo ed a Tecilla-Lipizer, che qui vediamo impegnati in un passaggio piuttosto difficile. Ceccato nella 1ª pr. sp. della seconda tappa è finito a soli 6" da Pinto e Paganelli!*



2ª PROVA SPECIALE - Tempo 7'12" - Km. 6

1. Munari Lancia Fulvia
- Pinto Fiat 124
- Ballestrieri Lancia Fulvia
- Paganelli Fiat 124
- Taufer Porsche 911S
- Bisulli Fiat 124
- Pittoni Porsche 911S
- Smania Fiat 124
- Ceccato Fiat 128 coupé
- Tecilla Fiat 128 coupé

3ª PROVA SPECIALE - Tempo 6'24" - Km. 4,5

1. Ballestrieri Lancia Fulvia 6'34"
2. Munari Lancia Fulvia 6'39"
3. Paganelli Fiat 124 6'44"
4. Pittoni Porsche 911S 6'50"
5. Bisulli Fiat 124 6'53"
- Smania Fiat 124 6'53"
7. Rossi Lancia Fulvia 7'04"
8. Ceccato Fiat 128 coupé 7'06"
9. Taufer Porsche 911S 7'08"
10. Mazza Lancia Fulvia 7'09"

4ª PROVA SPECIALE - Tempo 2'39" - Km. 2,2

1. Munari Lancia Fulvia 2'43"
2. Ballestrieri Lancia Fulvia 2'44"
3. Paganelli Fiat 124 2'49"
4. Smania Fiat 124 2'47"
5. Bisulli Fiat 124 2'49"
6. Pittoni Porsche 911S 2'52"
7. Taufer Porsche 911S 2'54"
- Ceccato Fiat 128 coupé 2'54"
9. Tominz Fiat 124 3'02"
- Fagnola Fiat 125 S 3'02"

5ª PROVA SPECIALE - Tempo 3'51" - Km. 3,2

1. Smania Fiat 124 Sp. 3'57"
2. Munari Lancia Fulvia 4'01"
3. Ballestrieri Lancia Fulvia 4'02"
- Paganelli Fiat 124 Sp. 4'02"
5. Bisulli Fiat 124 Sp. 4'08"
6. Pittoni Porsche 911S 4'12"
7. Tominz Fiat 124 Sp. 4'24"
8. Rossi Lancia Fulvia 4'26"
9. Ceccato Fiat 128 coupé 4'28"
10. Mazza Lancia Fulvia 4'31"

6ª PROVA SPECIALE - Tempo 3'51" - Km. 3,2

1. Ballestrieri Lancia Fulvia 3'59"
2. Munari Lancia Fulvia 4'00"
- Paganelli Fiat 124 Sp. 4'00"
4. Smania Fiat 124 Sp. 4'09"

5. Pittoni Porsche 911S 4'10"
- Ceccato Fiat 128 coupé 4'10"
7. Bisulli Fiat 124 Sp. 4'18"
8. Tecilla Fiat 128 coupé 4'22"
9. Tominz Fiat 124 Sp. 4'27"
10. Rossi Lancia Fulvia 4'27"

9ª PROVA SPECIALE - Tempo 2'39" - Km. 2,2

1. Munari Lancia Fulvia 2'50"
2. Ballestrieri Lancia Fulvia 2'51"
3. Paganelli Fiat 124 Sp. 2'54"
- Pittoni Porsche 911S 2'54"
5. Bisulli Fiat 124 Sp. 2'57"
6. Smania Fiat 124 Sp. 2'58"
7. Rossi Lancia Fulvia 3'02"
8. Ceccato Fiat 128 coupé 3'04"
9. Tominz Fiat 124 Sp. 3'06"
10. Tecilla Fiat 128 coupé 3'12"

10ª PROVA SPECIALE - Tempo 5'24" - Km. 4,5

1. Paganelli Fiat 124 Sp. 6'29"
2. Munari Lancia Fulvia 6'36"
3. Smania Fiat 124 Sp. 6'38"
4. Pittoni Porsche 911S 6'40"
5. Bisulli Fiat 124 Sp. 6'43"
6. Tecilla Fiat 128 coupé 6'56"
7. Ceccato Fiat 128 coupé 7'07"
8. Tominz Fiat 124 Sp. 7'09"
- Ormezzano Fiat 128 7'09"
10. Mazza Lancia Fulvia 7'10"

11ª PROVA SPECIALE - Tempo 7'12" - Km. 6

1. Munari Lancia Fulvia
- Paganelli Fiat 124 Sp.
- Bisulli Fiat 124 Sp.
- Smania Fiat 124 Sp.
- Ceccato Fiat 128 coupé
- Tecilla Fiat 128 coupé
- Chiaromonte Renault Gordini
- Fagnola Fiat 125 S
- Rossi Lancia Fulvia
- Milella Lancia Fulvia

12ª PROVA SPECIALE - Tempo 5'00" - Km. 5

1. Paganelli Fiat 124 Sp. 6'48"
2. Smania Fiat 124 Sp. 6'58"
- Bisulli Fiat 124 Sp. 6'58"
4. Munari Lancia Fulvia 7'25"
5. Pittoni Porsche 911S 7'25"
6. Ceccato Fiat 128 coupé 8'07"
7. Rossi Lancia Fulvia 8'16"
8. Tecilla Fiat 128 coupé 9'27"
9. Pernice Lancia Fulvia 10'42"
10. Bovati Lancia Fulvia 11'26"

## LA CLASSIFICA

1. Munari-Mannucci (Lancia Fulvia HF 1,6) 1121"
2. Smania-Zambelli (Fiat 124 sport spider 1,6) 1187"
3. Paganelli-Russo (Fiat 124 sport spider 1,6) 1212"
4. Bisulli-Zanuccoli (Fiat 124 sport spider 1,6) 1302"
5. Pittoni-«Joseph» (Porsche 911 S 2,2) 1547"
6. Rossi-«Snomar» (Lancia Fulvia HF 1,6) 1928"
7. Tecilla-Lipizer (Fiat 128 coupé 1300) 1970"
8. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 coupé 1300) 2071"
9. Mazza-«Frank McBoden» (Lancia Fulvia HF 1,6) 3361"
10. Milella-«Argia» (Lancia Fulvia HF 1,6) 3394"
11. Bruno-Canzoneri (Lancia Fulvia HF 1,6) 3745"
12. Ormezzano-«Artur» (Fiat 128) 3938"
13. «Iccudrac»-«Aldeg» (Fiat 125 S) 4255"
14. Bovati-Mocchetti (Lancia Fulvia HF 1,6) 4822"
15. Spatafora-De Luca (Fiat 127) 5172"
16. Lo Piccolo-Li Vigni (Fiat 125 S) 5179"
17. Pernice-Abate (Lancia Fulvia HF 1,6) 5266"
18. Schininà-«Pepote» (Fiat 127) 5685"
19. Costagliola-Costagliola (Opel Manta) 6326"

Bravissima Serena Pittoni alla sua prima uscita nei rally internazionali. Roberto Angiolini le aveva affidato la Fulvia HF 1,6 gr. 3 della Jolly Club, lo scorso anno guidata al successo nella Coppa CSAI de Arnaldo Cavallari. La «seconda» della Pittoni è stata Cisca Lurani, della quale Dante Salvay dice un gran bene.

Tutti e tre gli equipaggi femminili partiti per il rally di Sicilia sono stati costretti al ritiro. Il primo (Giustri-Cervini) ha resistito soltanto cinque prove; il secondo (Tominz-Squaw) ha abbandonato in vista di Cefalù, in leggero anticipo sul terzo (Pittoni-Lurani). Molto bene s'è comportata la Tominz, ex Posche 911S, con la Fiat 124 spider sotto inquadra.

## I PRIMI DELLA CLASSE

### GRUPPO 1

Classe 1000 cc.

1. Spatafora-De Luca (Fiat 127)
2. Schininà-«Pepote» (Fiat 127)

Classe fino a 1300 cc.

1. Tecilla-Lipizer (Fiat 128 coupé 1300)
2. Ceccato-Bertollo (Fiat 128 coupé 1300)

Classe oltre 1600 cc.

1. «Iccudrac»-«Aldeg» (Fiat 125 S)
2. Lo Piccolo-Li Vigni (Fiat 125 S)
3. Costagiola-Costagiola (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 1,6)
2. Mazza-«Frank McBoden» (Lancia Fulvia HF 1,6)
3. Milella-«Argia» (Lancia Fulvia HF 1,6)
4. Bruno-Canzoneri (Lancia Fulvia HF 1,6)
5. Bovati-Mocchetti (Lancia Fulvia HF 1,6)

Classe oltre 1600 cc.

1. Pittoni-«Joseph» (Porsche 911 S)

### GRUPPO 4

Classe fino a 1600 cc.

1. Munari-Mannucci (Lancia Fulvia HF 1,6)
2. Pernice-Abate (Lancia Fulvia HF 1,6)

Classe oltre 1600 cc.

1. Smania-Zambelli (Fiat 124 Spider 1,6)
2. Paganelli-Russo (Fiat 124 Spider 1,6)
3. Bisulli-Zanuccoli (Fiat 124 Spider 1,6)

to quanto meritato successo allorché un supporto del cambio bloccava la 124 della Tominz alla penultima prova speciale. Un riconoscimento femminile è toccato alla prima donna classificata, la navigatrice di «Iccudrac» (Fiat 125S, 13.ma) e cioè la locale «Aldeg». Tra le scuderie non ufficiali, in evidenza la Jolly Club con tre vetture classificate; tra i privati, di primo ordine le prestazioni di Ormezzano (Fiat 128), Schininà (Fiat 127) e Giacalone (Innocenti Mini-Cooper 1000). Adirittura esaltante il rally di «Milella-Argia» la cui Fulvia HF è rimasta per quasi tutta la seconda tappa senza parabrezza e lunotto. I due non si sono assiderati solo grazie al riscaldamento interno, poi sono rimasti senza fari (a causa di uno scontro frontale con la 124 di Bisulli!) ed hanno perduto tempo per rimediarne due — di domenica — per poter arrivare al traguardo di Cefalù.



*Un'altra vettura che ha impressionato per tenuta e prestazioni è stata la Fiat 128 1100 gr. 2 di Ormezzano-« Artur », dodicesima assoluta e prima di gruppo. Questa vettura, iscritta dalla «Tre Gazzelle», ha fatto meglio delle 125S.*



### GIA' VARATO IL RALLY DI SICILIA 1973

Fino a qualche giorno prima della gara, gli appassionati di automobilismo sportivo, che qui da noi sono tanti, e che nella zona delle Madonie sono tutti, ci guardavano con un'aria strana che stava tra la calcolata indifferenza e la misurata diffidenza.

Sembrava quasi che ci accingessimo a far profanare strade riservate ai grossi pneumatici delle sport-prototipo ed aria fatta per miscelarsi solo con l'odore caratteristico di quelle vetture.

Anche gli olivi saraceni, forse, a notte alta, quando erano sicuri di non essere visti né sentiti da nessuno, si chiedevano con un certo scetticismo cosa fosse questa corsa che chiamavamo « rally » e che, quindi, non era la Targa Florio.

Con l'arrivo dei piloti, molti dei quali ben noti perché autentici campioni; con l'arrivo delle variopinte vetture partecipanti al rally e di quelle del servizio corse Fiat, Lancia, Pirelli etc... Cefalù e tutto l'altipiano delle Madonie ha assunto l'aria delle grandi occasioni e tutti si sono resi conto che si stava per scrivere la prima pagina di un nuovo libro fatto di vero Sport automobilistico in una specialità nobilissima ed appassionante.

I piloti ed il loro seguito hanno sentito subito il

calore della simpatia e della passione di una folla sportiva che sfidando l'inclemenza del tempo si è dislocata lungo il Circuito con preferenza per i punti strategici.

Per gli organizzatori, anche questa prova era superata!

Nel tracciare le linee di un bilancio consuntivo di questo 1° Rally di Sicilia, l'Automobile Club di Palermo con un bagaglio di esperienze che ieri non aveva, è orgoglioso di avere voluto e realizzato una nuova gara che già alla sua prima edizione ha riscosso un notevole successo di partecipazioni e di pubblico ed è destinata a riscuotere ancora di più per la particolare fertilità sportiva del terreno su cui si svolge.

Quando fra qualche mese, in occasione della 56ª Targa Florio, ci chiederanno la data del prossimo Rally, noi probabilmente non la sapremo ancora ma potremo certamente rispondere che ci siamo messi al lavoro, per organizzarlo, il 7 maggio 1972 all'indomani della conclusione del 1° Rally di Sicilia.

**Nino Sansone**  
Presidente A.C. Palermo