

# AUTO SPRI NT

ANNO XIII 26 marzo - 2 aprile 1973 L. 250

N. 13 settimanale di automobilismo

esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

Un braccio di «grandeur»  
squalifica il trionfo di CEVERT

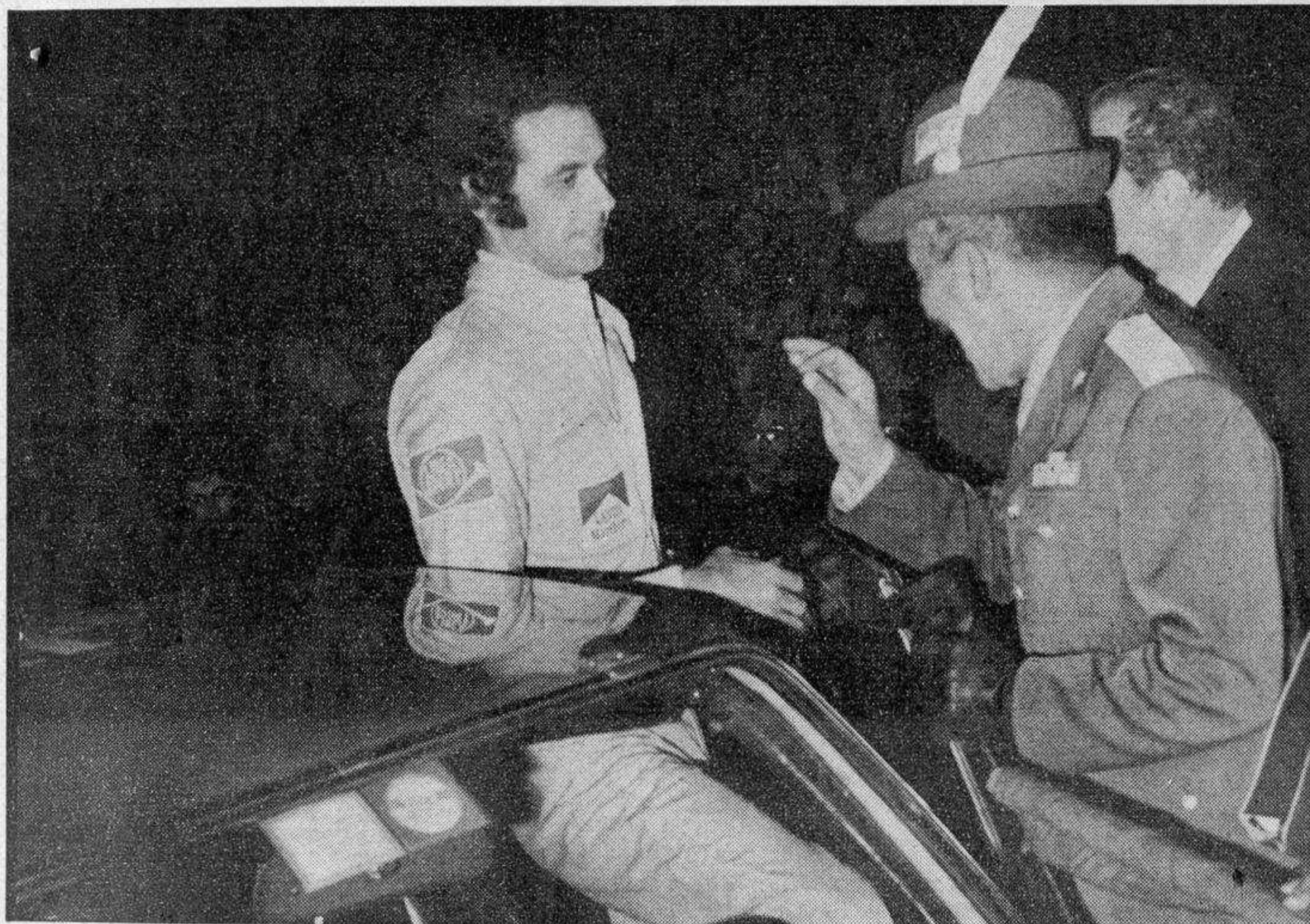
**La MATRA offende  
il pubblico di ROMA!**

La Matra-Simca 670 condotta da Cevert, Pescarolo e Larrousse (nella foto) ha vinto la 6 Ore di Vallelunga davanti alle tre Ferrari, che più di una dimostrazione di «gruppo» non hanno dato. Dietro alla Matra, vediamo le 312 P di Redman e Merzario, rispettivamente terzi e quarti. Il trionfo francese è stato avvilito da un gesto volgare del d.s. blu

Servizio da pag. 19







Primo a partire, Munari ha ricevuto auguri da tutti e non ha smentito la sua fama in Sicilia

#### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**CEFALU'** - Il primo a complimentarsi con Sandro Munari, splendido vincitore del « 2. Rally Internazionale di Sicilia », è stato Amilcare Ballestrieri. Il ligure gli ha stretto la mano, semplicemente; poi con un lampo negli occhi assonnati gli ha detto: bravo. Tutto qui, ma in questa parola, scambiata sotto una pioggia ingenerosa sul lungomare di Cefalù; c'erano condensati due giorni e due notti di travagli, di incertezze, di grinta.

Munari dunque ha bissato il successo dello scorso anno nella prova madonita. Se ci si mette anche la vittoria ferrarista alla Targa Florio si arriva alla confortante conclusione che il « drago » ha conquistato tre vittorie in gare internazionali in soli 12 mesi sotto il cielo di Sicilia. Il discorso porta subito al « tifo » che ha accompagnato Sandro, con la sua continua, schiacciante, imperante superiorità, per tutta la sua cavalcata, attraverso 1400 chilometri di fango, di pioggia, di nebbia, di vento. Il pubblico siciliano ha trovato in Munari quasi un secondo Vaccarella e non ha smesso un momento di « tirarlo » verso la vittoria. Sandro ha accolto l'incitamento, come un ideale testimone, e con la regolarità e la progressione che lo contraddistinguono ha lasciato il vuoto tra sé e gli uomini della Fiat, frapponendo fra la sua Fulvia numero uno e gli spider Abarth 1800 il bravissimo Amilcare Ballestrieri, rincalzato di lusso per una gara quasi scontata in partenza.

Gli uomini del « feldmaresciallo » Silecchia, pure avviliti da tutta una serie di cedimenti (Paganelli, durante la prima tappa, prima di girarsi e picchiare definitivamente, aveva voluto sostituire il differenziale Borg-Warner con uno tradizionale; Ormezzano ha fuso verso la metà della prima tappa per la rottura della pompa dell'olio; Barbasio che aveva montato lo scarico « ex-Paganelli » ha avuto l'abitacolo invaso per tutta la seconda tappa dal gas di scarico e insieme a Gino Macaluso ha dovuto fare indigestione di latte per disintossicarsi durante tutta la giornata di domenica; Verini ha fatto due prove speciali senza tergiacristallo e, sempre nella prima giornata, era rimasto a secco di benzina col risultato di concludere la « Cefalù-Gibilmanna » vistosamente trainato dalla 124 ST Gruppo uno Ormezzano) hanno ingoiato il rospo con difficoltà. Tutti gli spider torinesi hanno accusato problemi di gomme, soprattutto durante la bagnatissima seconda tappa. Provando e riprovando tra racing, MS 35 e altri tipi assortiti si sono bruciati minuti preziosi che hanno finito per pesare sotto forma di un pesante ritardo sul clan di Mirafiori. Inoltre per gli uomini della Fiat sono venute meno, alla domenica, le quattro prove di Polizzi e la seconda di S. Agata, annullate in extremis per una insidiosa nebbia (Polizzi) e per il fango (S. Agata).

Proprio per la soppressione delle prove di Polizzi è sorta a fine corsa una certa polemica, accesa dalle dichiarazioni di Verini e blandamente mitigate da Silecchia. Il pilota della Fiat, finito quarto in classifica generale, ha evidenziato che alla Lancia

avevano tentato da tempo di ridurre il numero dei passaggi sullo sterrato di Polizzi. Il discorso trae origine, piuttosto alla lontana per la verità, dalle perplessità avanzate una quindicina di giorni addietro da Ballestrieri che, in sede di ricognizioni, aveva fatto presente che soltanto dimezzando il numero delle prove (otto) da svolgersi a Polizzi ci sarebbe stata una qualche possibilità di avere la Stratos in Sicilia. Gli organizzatori, saputo questo avevano precisato ufficialmente che in nessun caso il percorso del Rally poteva venir cambiato, pur consapevoli di perdere una protagonista di enorme richiamo.

Venuto meno il problema Stratos, di Polizzi non s'era più parlato, fino all'alba di domenica, quando si scoprì che una fitta nebbia gravava sulle Madonie e che proprio a Polizzi e sulla Cefalù-Gibilmanna erano più insidiosi i candidi banchi. A questo punto, visto che alla Lancia erano rimaste sempre su le gomme da sterrato e non si erano fatti più cambiamenti (risparmiando preziosi minuti tra un controllo orario e l'altro, nel

nuti) già concretizzato nella prima tappa.

Il Rally di Sicilia '72, secondo atto del campionato italiano oltre che del « Five Rallies Challenge », è apparso ovviamente più maturo rispetto a quello dello scorso anno, sia sotto il profilo organizzativo che per quanto riguarda la scelta del tracciato. Non sono mancate di contro certe disfunzioni, la più macroscopica si è riscontrata al sabato mattina, quando si è dovuta rinviare alla domenica la prova in salita a tempo libero « Cefalù-Gibilmanna » perché la polizia aveva dimenticato di mandare il servizio d'ordine per bloccare il tracciato, come stabilito dall'ordinanza prefettizia. Questa « rarefazione » del servizio d'ordine (fortunatamente solo al primo giorno) ha provocato spiacevoli inconvenienti, con vetture contromarcia nelle prove speciali. Ne sa qualcosa Munari che sfiorato una Beta nella terza prova di Polizzi, al sabato, perdendo i codolini sinistri.

Di contro i 18 superstiti (erano 29 alla conclusione della prima tappa) sui 53 che venerdì notte, con cornice di folla entusiasta avevano preso il via dal centro di Palermo si sono dichiarati piuttosto soddisfatti anche se tutti hanno trovato — soprattutto per le condizioni incredibilmente negative del tempo — particolarmente duro questo rally.

Scorrendo, seppur brevemente, la classifica finale, salta agli occhi la splendida conferma di Brai-Rudy, finiti con l'Ascona 1900 G.1 addirittura quinti assoluti nonostante una foratura nella prima tappa che li ha costretti a fare 10 chilometri a passo d'uomo e una innocua uscita a Sant'Agata, alla domenica, che ha visto esibire « Rudy » in un sollevamento... Opel imprevisto, bruciando 15 secondi di prova speciale, e l'ottimo sesto assoluto di Dall'Ava-Maiga con l'HF del Jolly Club.

La General Motor di Mario Pernice può andare fiera anche del settimo posto assoluto di Cabiaghi-Bay con l'Opel Ascona Conrero gruppo uno (l'altra Ascona di « Principe » Oberti si è ritirata quasi subito col radiatore sforacchiato da un'uscita di strada) e del 12. posto con la Manta dei locali privati Costagliola-Esposito.

Fra i forfaits di rilievo restano da segnalare quello di Pregliasco-Garzaglio, fermati fra Lascari e Collesano alla fine della prima tappa dallo stesso inconveniente che si era già verificato a San Marino: la rottura della molla dello spinterogeno. Anche Trucco non ha finito la prima tappa, avendo bruciato la guarnizione della testa, mentre Serena Pittoni, che già febbricitante aveva picchiato mentre stava per entrare al sabato nel parco chiuso, si ritirava quasi subito, la domenica, dopo la prova della Ferla.

L'incidente più insolito comunque è toccato allo Spider 124 (1600) ex ufficiale di Tacchini, il quale è letteralmente caduto dalla bisarca sulla Messina-Palermo (con malcelata sorpresa di un camionista che se l'è trovato improvvisamente davanti) e che, riparato in tempo utile per la partenza, si è perso il ponte posteriore, forse per la gran botta precedente, già nella prima giornata.

Giulio Mangano

Il « DRAGO » è diventato il VACCARELLA dei rallies per gli appassionati siciliani

MUNARI fa tris e la « FIAT » perde la testa:



Contrariamente al suo solito, Munari non ha attaccato subito, giocando sulla difensiva e preoccupandosi di salvaguardare il motore

#### La miniera all'ELBA

● Gli organizzatori del prossimo RALLY dell'ISOLA D'ELBA, preoccupati dalla ormai cronica disorganizzazione delle nostre poste, hanno prorogato il termine ultimo di accettazione delle iscrizioni portandolo dal 22 marzo al 30 marzo. La prossima edizione del Rally sarà la più lunga mai effettuata con ben 1500 chilometri di cui 324 di prove speciali (38!). Di queste, nuove saranno la prova di Monte Poppe, quella di Monte Castello (modificata) e quella della « miniera » che i concorrenti dovranno improvvisare in gara essendo questo tratto interdetto al passaggio delle auto durante i giorni di prova.

● La Squadra Alpine che parteciperà al prossimo RALLY del MAROCCO sarà composta al solito da tre vetture guidate da Therier, Nicolas e Darniche. Inoltre ci sarà una Gordini R. 12 G. 2 per Piot.

● E' nato in Inghilterra un nuovo team da RALLY, con sede a Oxford, che parteciperà a prove nazionali e internazionali. Lo patrocina una ditta di materiali plastici, la Moss Ltd., e il team avrà due o tre vetture. Si chiamerà Team Roberts Moss e i piloti saranno Richard Wooldridge, con una Escort Mexico, e John Jago con una Escort 1300 GT.

● Ai primi di maggio saranno pronti i regolamenti per il RALLY SHERRY che si correrà dal 19 al 23 settembre. Dall'anno scorso sono state apportate molte modifiche: nuove strade, sul percorso di km 1.600, e un maggior numero di prove speciali.



● Martedì sera, mentre ritornava in albergo, Silecchia veniva fermato dai Carabinieri di Cefalù per avere acceso gli abbaglianti in un centro abitato. Nasceva ben presto uno scambio di opinioni piuttosto movimentato che portava il D.S. Fiat al... fresco nella locale caserma. Mannucci e Macaluso — che accompagnavano Silecchia — chiedevano rinforzi al barone Pucci e al proprietario del night cefaludese «U Trappitu», e ottenevano ben presto il rilascio del prigioniero.

● Erasmo Bologna, neo rallyman con una Fulvia preparata da Facetti (che pare disponga di un collettore miracoloso, produttore di cavalli in abbondanza), presentatosi all'assistenza Jolly durante la prima notte per tutta una serie di lavoretti, decideva di fare qualcosa da sé. Preso un bidoncino di plastica versava il contenuto nel serbatoio dell'HF. La delusione arrivava poco dopo, all'ingresso di S. Agata, quando scopriva, col motore ormai muto, di aver versato nel serbatoio acqua al posto della benzina.



Verini, in forma splendida, è stato il protagonista della fase iniziale del rally. La conclusione lo ha visto invece... contestatore

L'accusa senza perifrasi di VERINI agli organizzatori dopo essere stato in testa per metà gara:

# Siete complici della LANCIA!

CEFALU' - Se gli organizzatori del Rally di Sicilia hanno spostato la partenza in Piazza Politeama, il salotto di Palermo, perché rivivesse una delle fasi più suggestive del famoso giro di Sicilia e per attirare folla, ci sono riusciti in pieno, anzi, sicuramente, i risultati sono andati al di là delle loro intenzioni. Il marchio a questo rally l'ha dato proprio la partenza. Una folla incredibile, strabocchevole, entusiasta ha infatti gremito la piazza, circondando di calore la pedana da cui prendevano il via i concorrenti.

Dalla partenza all'arrivo. Dalle facce fresche e sorridenti di piazza Politeama, ai lineamenti disfatti dalla fatica del lungomare di Cefalù. Sandro Munari è stato più «drago» che mai, ma le sue dichiarazioni sono sempre tranquille, ragionate: «E' stata più dura dell'anno scorso, il maltempo ci ha costretti a un impegno sfibrante, continuo. Fortunatamente non ho avuto problemi, eccetto qualche piccolo guaio all'inizio e un motore nuovissimo e molto legato che mi ha fatto cominciare con una certa prudenza.»

Ballestrieri, giudica positivamente la sua corsa: «Arrivare dietro a Munari, che sta attraversando un periodo di grande vena, devo considerarlo già un grosso successo. Così, mi sono limitato a non forzare eccessivamente e a non rischiare più del giusto. E' stato sufficiente lasciare dietro le Fiat, che evidentemente hanno per le mani dei problemi: sul bagnato, in tutta franchezza, non 'camminano'.»

— Come ha trovato il percorso rispetto allo scorso anno?

«Decisamente migliore: il fatto di avere adeguato il Rally di Sicilia alla 'scuola francese', vale a dire scegliendo in stragrande maggioranza strade asfaltate, ha finito con l'altare le qualità di guida. Tanti, troppi rallies, puntano più sulla spettacolarità delle prove speciali sullo sterrato, che così diventano vere lotterie. Certo, è stata dura anche qui, soprattutto per le avverse condizioni atmosferiche.»

Brontolii, malumori, dichiarazioni polemiche tra i denti, nel clan Fiat, dove non si riesce a digerire una sconfitta indubbiamente molto pesante. Al centro delle discussioni, la soppres-

sione delle quattro prove speciali di Polizzi nella seconda tappa.

Verini, fa delle dichiarazioni piuttosto gravi: «Evidentemente, la Lancia sapeva con larghissimo anticipo che da Polizzi non si sarebbe passati, tanto è vero che aveva già predisposto di conseguenza i posti di soccorso prima che venisse resa nota la decisione degli organizzatori. Tra l'altro, so che alla Lancia Polizzi non era gradita.»

Comunque, non c'è dubbio che, esclusa la prima fase della corsa, le Fiat hanno avuto grossi problemi.

«Personalmente, ho dovuto correre la settimana e l'ottava prova speciale della prima tappa senza i tergicristalli. In generale, comunque, i nostri problemi hanno riguardato le gomme. Abbiamo montato i racing e sul bagnato si sono rivelati un disastro; solo nella fase finale, con i pneumatici da neve, siamo riusciti ad andare bene. L'esperienza in ogni caso servirà: ci rivediamo all'Isola d'Elba.»

Puccio Corona

## Dimezzate le prove speciali

### PRIMA TAPPA

PS. A - Ferla - Km. 5 - Tempo 6' - Ballestrieri 6'17"; Munari 6'22"; Barbasio 6'25"; Verini 6'26"; Pregliasco 6'26"; Bologna 6'30"; Paganelli 6'33"; Brai 6'47"; «Principe» 6'53"; Barba 6'54".

PS. B - Piano Fate-Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Ballestrieri 13'00"; Verini 13'08"; Munari 13'10"; Barbasio 13'15"; Pregliasco 13'18"; Paganelli 13'44"; Brai 13'50"; Besozzi 13'55"; Bologna 13'57"; Ormezzano 14'07".

PS. C - Lascari-Collesano - km. 10 - Tempo 12' - Verini 11'39"; Ballestrieri 11'44"; Pregliasco 11'52"; Barbasio 11'58"; Munari 12'10"; Paganelli 12'15"; Bologna 12'26"; Brai 12'43"; Ambrogetti 12'44"; Besozzi 12'51".

PS. D - S. Agata - km. 4,580 - Tempo 5'30" - Verini 6'30"; Munari 6'31"; Barbasio 6'39"; Paganelli 6'44"; Pregliasco 6'44"; Dall'Ava 7'00"; Ormezzano 7'02"; Besozzi 7'05"; Brai 7'05"; Ambrogetti 7'15".

PS. E - Sclafani - km. 4,160 - Tempo 5' - Munari 6'00"; Barbasio 6'04"; Verini 6'08"; Ballestrieri 6'09"; Paganelli 6'10"; Pregliasco 6'12"; Bologna 6'28"; Dall'Ava 6'35"; Ferraris 6'35"; Ambrogetti 6'35".

PS. F - Polizzi - km. 9,160 - Tempo 11' - Munari 12'25"; Pregliasco 12'26"; Ballestrieri 12'32"; Verini 12'39"; Barbasio 12'44"; Paganelli 13'01"; Dall'Ava 13'09"; Ambrogetti 13'31"; Ormezzano 13'45"; Besozzi 13'58".

PS. G - Madonnuzza - km. 13,300 - Tempo 16' - Ballestrieri 16'06"; Pregliasco 16'15"; Verini 16'17"; Munari 16'35"; Paganelli 16'44"; Barbasio 16'50"; Dall'Ava 17'17"; Brai 17'25"; Ormezzano 17'26"; Tacchini 17'36".

PS. H - Polizzi - km. 9,160 - Tempo 11' - Ballestrieri 12'10"; Pregliasco 12'12"; Munari 12'14"; Verini 12'16"; Barbasio 12'21"; Paganelli 12'21"; Ormezzano 13'17"; Ambrogetti 13'28"; Brai 13'29"; Ferraris 13'30".

PS. I - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Munari 12'00"; Ballestrieri 12'00"; Verini 12'00"; Barbasio 12'06"; Dall'Ava 12'13"; Tacchini 12'22"; Brai 12'25"; Ormezzano 12'29"; Besozzi 12'29"; Ambrogetti 12'32".



Il quinto posto assoluto, e soprattutto il primato nel G. 1, hanno premiato la costanza di Brai

PS. M - Piano Fate - km. 10 - Tempo 12' - Munari 13'08"; Ballestrieri 13'18"; Pregliasco 13'18"; Verini 13'25"; Paganelli 13'30"; Barbasio 13'52"; Besozzi 14'19"; Dall'Ava 14'22"; Ormezzano 14'22"; Trucco 14'25"; Tacchini 14'25".

PS. O - Sclafani - km. 4,160 - Tempo 5' - Ballestrieri 6'27"; Munari 6'33"; Pregliasco 6'38"; Verini 6'52"; Barbasio 6'55"; Ambrogetti 6'55"; Ferraris 6'58"; Ormezzano 7'06"; Brai 7'11"; Tacchini 7'11"; «Iccudrac» 7'11".

PS. P - Polizzi - km. 9,160 - Tempo 11' - Barbasio 11'46"; Ballestrieri 12'05"; Munari 12'08"; Pregliasco 12'35"; Brai 13'18"; Dall'Ava 13'20"; Ormezzano 13'28"; Ambrogetti 13'43"; Verini 14'00"; Tacchini 14'02".

PS. Q - Madonnuzza - km. 13,300 - Tempo 16' - Munari 16'25"; Ballestrieri 16'27"; Pregliasco 17'28"; Verini 17'32"; Brai 17'50"; Barbasio 17'52"; Dall'Ava 18'19"; Besozzi 18'19"; Tacchini 18'23"; Ferraris 18'45".

PS. R - Polizzi - km. 9,160 - Tempo 11' - Munari 12'13"; Ballestrieri 12'27"; Pregliasco 12'35"; Barbasio 12'47"; Verini 12'47"; Brai 13'35"; Dall'Ava 13'39"; Ambrogetti 13'50"; Cambiagli 13'58"; Besozzi 14'01".

PS. S - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Ballestrieri 12'02"; Verini 12'30"; Munari 12'33"; Barbasio 13'01"; Brai 13'03"; Ferraris 13'09"; Ambrogetti 13'11"; Dall'Ava 13'12"; Besozzi 13'23"; Cambiagli 13'26".

PS. T - Ferla - km. 5 - Tempo 6' - Munari 6'41"; Ballestrieri 6'54"; Barbasio 7'16"; Brai 7'17"; Dall'Ava 7'22"; Ambrogetti 7'23"; Ferraris 7'24"; Besozzi 7'31"; Cambiagli 7'32"; Verini 7'34".

**CLASSIFICA GENERALE DOPO LA PRIMA TAPPA** - 1. Munari-Mannucci (Lancia HF) 3.03'21"; 2. Ballestrieri-Maiga (Lancia HF) 3.03'51"; 3. Barbasio-Macaluso (Fiat 124SP) 3.08'17"; 4. Verini-Scabini (Fiat 124SP) 3.09'11"; 5. Brai-Rudy (Opel Ascona) 3.18'54"; 6. Dall'Ava-Maiga (Lancia HF) 3.20'19"; 7. Besozzi-Gianti (Simca R2) 3.21'06"; 8. Ambrogetti-Torriani (Lancia HF) 3.23'44"; 9. Cambiagli-Bay (Opel Ascona) 3.25'02"; 10. Ferraris-Del Prete (Lancia HF) 3.28'33"; 11. «Iccudrac»-Barbato (Fiat 128) 3.33'17"; 12. Restivo-«Apache» (Fiat 124T) 3.39'42"; 13. Pittoni-Vanzi (Lancia HF) 3.46'04"; 14. Pernice-Caramazza (Lancia HF) 3.55'22"; 15. Costagliola-Esposito (Opel Manta) 4.01'35"; 16. Tagliaviva-Giambanco (Lancia HF) 4.06'24"; 17.

De Simone-«Devil» (Ford Mex.) 4.08'57"; 18. Piraino-Anselmi (BMW 2002) 4.12'06"; 19. De Pasquale-Giacalone (Fiat 128) 4.12'16"; 20. Glorioso-Sacchi (Fiat 127) 4.12'44"; 21. Di Garbo-Guccioni (Simca R2) 4.16'15"; 22. Veninata-Iacono (Autobianchi A112) 4.18'16"; 23. Spatafora-Varino (Fiat 127) 4.22'19"; 24. Garrota-Lo Iacono (Fiat 128) 4.26'07"; 25. Fontana-Fanuele (Morris Cooper) 4.28'44"; 26. Manno-Caruso (Fiat 124) 4.31'26"; 27. «Giap»-De Vivo (Simca R2) 4.35'03"; 28. «Ronzinante»-«Gierre» (Fiat 127) 4.36'23"; 29. Pollicino-Cescimanno (Autobianchi A111) 5.04'07".

### SECONDA TAPPA

PS. A - Ferla - km. 5 - Tempo 6' - Munari 6'38"; Verini 7'09"; Ferraris 7'19"; Besozzi 7'20"; Dall'Ava 7'23"; Brai 7'24"; Ambrogetti 7'25"; Cambiagli 7'43"; «Iccudrac» 7'44"; Ballestrieri 7'55".

PS. B - Piano Fate - km. 10 - Tempo 12' - Munari 14'08"; Ballestrieri 14'28"; Barbasio 14'36"; Verini 14'52"; Dall'Ava 15'00"; Brai 15'04"; Ambrogetti 15'11"; Besozzi 15'19"; Ferraris 15'23"; Cambiagli 15'40".

PS. C - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Munari 12'40"; Ballestrieri 12'44"; Bar-

basio 12'48"; Verini 12'48"; Dall'Ava 13'04"; Brai 13'05"; Ambrogetti 13'26"; Besozzi 13'34"; Ferraris 13'41"; Cambiagli 13'51".

PS. D - S. Agata - km. 4,580 - Tempo 5'30" - Munari 7'19"; Barbasio 7'24"; Verini 7'47"; Besozzi 8'00"; Ballestrieri 8'11"; Brai 8'13"; Cambiagli 8'27"; Ferraris 8'32"; Restivo 9'36"; «Ronzinante» 10'25".

PS. E - Sclafani - km. 4,160 - Tempo 5' - Ballestrieri 7'00"; Munari 7'06"; Ferraris 7'30"; Brai 7'38"; Ambrogetti 7'40"; Barbasio 7'45"; Besozzi 7'46"; Verini 7'48"; Dall'Ava 7'49"; Cambiagli 8'09".

PS. G - Madonnuzza - km. 13,300 - Tempo 16' - Ballestrieri 16'53"; Munari 17'02"; Verini 17'18"; Barbasio 17'20"; Brai 18'08"; Besozzi 18'22"; Ambrogetti 18'44"; Dall'Ava 20'09"; Piraino 20'10".

PS. I - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Verini 13'08"; Munari 13'18"; Ballestrieri 13'21"; Barbasio 13'41"; Cambiagli 14'04"; Brai 14'28"; Ambrogetti 14'47"; Dall'Ava 14'48"; Restivo 15'08"; Besozzi 15'54".

PS. M - Piano Fate - km. 10 - Tempo 12' - Barbasio 14'22"; Verini 14'30"; Munari 14'47"; Ballestrieri 15'05"; Ambrogetti 15'24"; Brai 15'50"; Dall'Ava 15'59"; Cambiagli 16'06"; Besozzi 16'33"; Restivo 17'11".

PS. N - S. Agata - km. 4,580 - Tempo 5'30" - Barbasio 7'04"; Verini 7'06"; Munari 7'19"; Ballestrieri 7'30"; Brai 7'43"; Dall'Ava 8'04"; Ambrogetti 8'05"; Cambiagli 8'13"; Besozzi 9'12"; Restivo 9'24".

PS. O - Sclafani - km. 4,160 - Tempo 5' - Ballestrieri 6'36"; Munari 6'38"; Barbasio 6'40"; Verini 6'43"; Ambrogetti 7'03"; Dall'Ava 7'04"; Besozzi 7'09"; Cambiagli 7'16"; Brai 7'26"; Pernice 7'42".

PS. Q - Madonnuzza - km. 13,300 - Tempo 16' - Verini 16'05"; Barbasio 16'26"; Ballestrieri 16'32"; Munari 16'45"; Brai 17'30"; Cambiagli 17'41"; Ambrogetti 18'29"; Dall'Ava 19'02"; Pernice 19'33"; Piraino 19'50".

PS. S - Lascari - km. 10 - Tempo 12' - Verini 12'19"; Brai 12'28"; Barbasio 12'31"; Ballestrieri 12'32"; Munari 12'33"; Ambrogetti 12'54"; Dall'Ava 13'08"; Cambiagli 13'11"; Restivo 14'50"; Besozzi 14'57".

PS. T - Ferla - km. 5 - Tempo 6' - Munari 6'50"; Verini 6'54"; Barbasio 6'56"; Ballestrieri 6'59"; Ambrogetti 7'04"; Dall'Ava 7'15"; Brai 7'18"; Cambiagli 7'19"; Besozzi 7'37"; Costagliola 8'10".