



RALLY

mensile di cronaca, attualità e politica dei rallies

anno II - n. 4

aprile 1973

spedizione in abbonam. postale - gruppo III - 70%

L. 500

warmbold vince all'elba
firestone e sicilia: munari senza rivali
TAP e safari: santi mondini fiammiferi



**munari
prova
la lancia
beta**

TRN-cesena, siena, forlì
al via il rallycross 73

sicilia

nel segno di munari

di ANDREA SILVUNI



Rally ad handicap, il Sicilia, per Sandro Munari e Mario Mannucci. La loro Fulvia HF, alla quale era stato trapiantato un propulsore tutto nuovo proprio alla vigilia della gara, ha procurato diversi fastidi ed inconvenienti. Una volta raggiunta la piena efficienza, la Lancia n. 1 di M. & M. ha fatto la sua corsa d'attacco, naturalmente vittoriosa.

In Sicilia, come a S. Marino, due Lancia hanno preceduto la migliore Fiat. Sul traguardo di Cefalù, al terzo posto la 124 spider Abarth 1,8 di Barbasio-Macaluso, che ha avuto le sue disavventure come d'altronde le altre 124 spider della Fiat-Rally non ancora perfettamente a punto, e nemmeno tanto fortunate.

Mai in forma come quest'anno Amilcare Ballestrieri ha confermato in terra siciliana di aver trovato il ritmo giusto e la giusta concentrazione per portare a termine un rally internazionale al primo posto (se non ci fosse Munari, naturalmente). In Sicilia la Fulvia HF di Ballestrieri-Maiga ha completato un'altra scoppata vincente della Lancia.

Cefalù — Del 2° Rally di Sicilia si era cominciato a parlare, negli ambienti interessati, già parecchi giorni prima del via, a causa dell'incerta presenza della Stratos, vettura di cui da tempo si attende un debutto « tutto italiano ».

Di quei « gruppi 5 », la cui ammissione nei rally era stata proprio caldamente appoggiata dalla Lancia, alle verifiche di Cefalù venivano presentati solo due esemplari: una A112 Giliberti, mossa da un motore di 1300 cc, l'altra, un Dune Buggy vagamente adattato per un uso rallyistico. Proprio quest'ultima vettura veniva però respinta dai commissari tecnici, a causa di certe carenze nei dispositivi di sicurezza richiesti dal regolamento (estintore automatico, doppio circuito frenante, ecc.). Alcuni avvenimenti movimentavano gli ultimi giorni dell'ante-gara tra cui val la pena di ricordare l'avventura vissuta dal simpatico Silecchia. Il V.D.S. Fiat veniva infatti « fermato » dagli intransigenti Carabinieri di Cefalù a seguito di una discussione nata per un'infrazione al C.d.S.: Silecchia era nottetempo transitato nel centro abitato con... i fari abbaglianti accesi (forse erano Carello da 100 W?). Tutto si risolveva comunque per il meglio, grazie anche alla « disinteressata » mediazione dei piloti-Fiat al momento presenti.

In quei giorni non trovavano pace neanche i meccanici dell'equipe Fiat: prima le già citate operazioni di messa a punto sulle vetture ufficiali (gli scarichi erano giunti anche questa volta dopo... le auto!), quindi una laboriosa riparazione sulla 124 Spider di Tacchini, rimasta vittima di un curioso incidente. L'auto del pilota della Tre Gazzelle era infatti letteralmente caduta giù dalla bisarca che la stava trasportando assieme alle vetture del Jolly Club e di Conrero. Comprensibile quindi lo stupore di quel guidatore di camion che stava seguendo sulla statale Messina-Palermo la bisarca, e che si trovava improvvisamente davanti un così ingombrante e... costoso ostacolo. La robustezza della vetture e il prodigarsi degli uomini di Silecchia permettevano comunque il miracolo (l'interasse della 124 si era tra l'altro accorciato di mezzo centimetro), e così il simpatico « gigante » del rallyismo italiano poteva regolarmente prendere il via. Del clima tutt'altro che primaverile risentivano alcuni piloti, tra cui Ormezzano, Ambrogetti e la Serena Pittoni, che si accingevano ad iniziare la gara con alcune linee di febbre. La partenza di questo 2° Rally di Sicilia aveva finalmente una cornice certo più degna del lungomare di Cefalù: quest'anno infatti le vetture in gara scattavano da una passerella allestita in pieno centro di Palermo, proprio come ai tempi del glorioso Giro di Sicilia. E come allora era tra due incredibilmente compatte ali di folla che i piloti attraversavano acclamati la città.

Dopo un iniziale trasferimento sull'autostrada Palermo-Messina, la prima prova



speciale, quella di Faria, attendeva i concorrenti. La spuntava Ballestrieri, mentre Munari era in difficoltà a causa del nuovo motore installato sulla sua Fulvia, ancora « legato ».

Ottimo il tempo di Erasmo Bologna, al volante di una HF-Facetti forse più potente delle ufficiali. Non attendeva a mettersi in luce Brai, primo con l'Ascona tra le gruppo 1; assente giustificato (causa servizio militare) Fagnola, toccava a « Principe » il compito di tallonare il più quotato pretendente alla vittoria in questo gruppo.

Paganelli non si trovava a suo agio con il nuovo autobloccante (Borg-Warner) montato per esperimento sulla sua Spider Abarth.

Con Munari in evidente difficoltà (adesso ci si metteva anche il motorino d'avviamento ed il motore che scaldava) si scatenava la lotta per il primato: nelle prove successive, infatti, erano Ballestrieri, Verini, Barbasio e Pregliasco ad alternarsi con Munari nelle prime posizioni delle classifiche. Tra tutti prendeva il volo Verini aiutato anche dal fatto che Ballestrieri nella prova di S. Agata andava a toccare violentemente contro un paletto, danneggiando il radiatore. Inconvenienti più o meno banali rallentavano anche gli altri uomini di punta: Barbasio lamentava la rottura del collettore di scarico, Munari era adesso alle prese con i comandi dell'acceleratore. Paganelli trovava ancora difficoltà con il diverso comportamento della vettura, tanto da decidere la completa sostituzione del ponte posteriore.

Dopo 4 prove speciali, il numero delle

vetture in gara cominciava ad assottigliarsi: nel corso della P.S. di S. Agata si fermava, tra gli altri, il bravo Bologna, vittima della sua stessa inesperienza come... rallyman.

Bologna, giunto infatti ad una assistenza della sua scuderia, la Jolly Club, decideva di « fare da solo », e riempiva il serbatoio nientemeno che con l'acqual inevitabile quindi il « blocco » del motore della sua HF. Si doveva ritirare in questa fase della gara anche Barba, pilota dell'unica gr. 5 in gara, la già citata A112 Giliberti. La vettura, era riuscita a figurare discretamente nelle prove fin qui disputate (di Barba il 10° tempo nella prima P.S.). Il cedimento dei supporti del motore, la conseguente rottura della coppa dell'olio, e la definitiva fusione toglievano comunque di gara il simpatico « velocista » palermitano.

Tra gli isolani, appunto, i migliori erano il solito « Iccudrac » con la 128 coupé gr. 2, e Restivo, che divideva con « Apache » il volante di una 124 ST, del tutto di serie.

Nel gruppo tre, la lotta era abbastanza accesa, anche per l'abbondante « bottino » di punti che il vincitore in Sicilia avrebbe fatto, con Ambrogetti in non perfette condizioni fisiche, e Ferraris « al risparmio », sia per quello che riguardava la vettura, che per le gomme (Ferraris non disponeva di una adeguata assistenza personale), era abbastanza agevole per Dall'Ava insediarsi al comando nel gruppo. Curioso osservare il tempo fatto segnare dai tre contendenti nella quinta prova, quella di Sciafani: per tutte e tre le vetture un identico 6'35"!

Verini, in coppia con Scabini, è stato protagonista di primissimo piano nel rally di Sicilia. Fin tanto che la 124 spider Abarth 1.8 lo assecondava, è stato capace di imprese di cui taluni ancora dubitavano. Dopo undici p.s. che l'hanno visto sempre tra i primi quattro classificati, Verini perdeva tempo prezioso per la rottura del tergicristallo.



Anche Dall'Ava (terzo ligure nei primi sei nella graduatoria finale) ha fatto una corsa esemplare. Con Maigo jr. sulla Fulvia HF del Jolly Club, Orlando Dall'Ava s'è tolta una grande soddisfazione: concludere finalmente un rally. Peccato che un inconveniente al cambio e la bruciatura della guarnizione della testata abbiano impedito un migliore piazzamento.

sozzi, tanto da inserirsi abilmente tra i due. Si era invece ritirato (radiatore rotto in seguito ad una uscita di strada) « Principe », che altri non è che Fausto Carrello.

Cambio di guardia anche al comando del gruppo 3, con Dall'Ava che lamentava degli inconvenienti al cambio, era Ambrogetti a risalire la classifica, dopo aver fatto segnare dei tempi di tutto rilievo (suo il 5° assoluto, alla pari di Barbasio, nella 13ª P.S.).

Questa fase della gara vedeva il definitivo ritiro di Paganelli, che nel secondo passaggio a S. Agata dopo un testa coda, rovinava irrimediabilmente il retrotreno della sua 124 spider.

Egualemeente costretto al ritiro Ormezzano, che fino a quel momento aveva fatto « miracoli » per poter conservare il primato, insidiato da un Brai in costante rimonta; forse a causa dello sforzo richiesto, cedeva la pompa dell'olio, e la rossa 124 ST si arrestava con il motore « fuso ». Così, mentre Brai aveva via libera (suo tra l'altro il 4° tempo nell'ultima P.S. della prima tappa) si metteva in luce Cam-

Brai dominava invece agevolmente il gruppo 1, con un Ormezzano ancora deciso a smentire l'inferiorità del proprio mezzo, ed un sorprendente Besozzi (addirittura al 9° posto assoluto) impegnato nell'inseguimento del pilota-Opel.

Le prove successive, addentrandosi la gara nelle Madonie, vedevano la reazione di Munari e degli altri piloti Lancia.

Risolti infatti i problemi sulle vetture del « Drago » e di Ballestrieri (a cui viene cambiato il radiatore danneggiato), Audetto, che usufruiva di un costante collegamento via radio con tutti i punti di assistenza, poteva finalmente tirare un sospiro di sollievo; per due volte era primo Munari, per due volte Ballestrieri, qui in Sicilia in splendida forma.

Non altrettanto bene andavano le cose per l'equipe Fiat: Barbasio incappava in un testa coda nella prova di Polizzi, perdendo una trentina di secondi; Verini doveva guidare per parecchio tempo con il tergicristallo rotto, finendo addirittura contro un muretto (corsi 41") alla fine del C.O. di Piano Fate. Altri lievi ritardi venivano « pagati » da tutti gli equipaggi Fiat, a causa di alcune inspiegabili indecisioni nella scelta delle gomme.

In una foratura incappava invece Brai, che era costretto a percorrere una decina di chilometri ad andatura turistica, viaggiando... sul cerchione (siamo alla prova di Polizzi).

La classifica generale vede a questo punto Munari ritornato al comando, con Verini, Ballestrieri e Fregliasco a pochi secondi.

Ormezzano riusciva invece a superare Brai, proprio a causa di quel minuto e mezzo perso a Polizzi; ne approfittava per scatenare la sua offensiva anche Be-



sicilia

Duello... all'umido tra le Opel Ascona SR 1.9 allestite da Conrero per il primato in gr. 1. Cambiaghi e Bai, nella foto, accumulavano un grave ritardo a causa di una serie di innocue uscite di strada (non certo imputabili alla gommatura Kleber), mentre Brai e «Rudy» vittime in piena prova speciale di una foratura hanno via via recuperato finendo di slancio: 5°, 2° e 7° nelle ultime p.s.



biaghi, attardato precedentemente da numeroso quanto incruente uscite di strada. Munari, intanto, dopo aver cambiato nuovamente il motorino d'avviamento, concludeva tranquillamente la prima tappa, eccezion fatta per una disavventura, fortunatamente senza conseguenze, capitagli nel corso del terzo passaggio sulla P.S. di Polizzi. Munari, infatti, si trovava improvvisamente davanti, procedeva in senso inverso, (in piena P.S.) una Lancia Beta, per di più recante le insegne dell'organizzazione gara! L'urto era inevitabile, ma fortunatamente l'HF ci rimetteva solo i codolini del lato sinistro. Più sfortunato il terzo pilota Lancia-Marlboro, Pregliasco, che proprio a due prove dal termine della tappa veniva fermato dalla rottura del distributore d'accensione.

Con largo ritardo sugli orari previsti i 29 equipaggi superstiti ritornavano nuovamente sul lungomare di Cefalù: l'inclemenza del tempo, con una fitta ed incessante pioggia di chiara «marca» nordica, ed alcuni contrattempi verificatisi, avevano addirittura costretto gli organizzatori a spostare l'ora teorica d'arrivo. Si era tra l'altro dovuto rinunciare a far effettuare la decima prova prevista, quella da disputare sul percorso della gara in salita Cefalù-Gibilmanna, a causa dell'assenza (poi giustificata come «equivoco di orari») delle necessarie forze dell'ordine.

Gli ultimi chilometri di gara vedevano l'abbandono di due equipaggi illustri: Tachini si fermava con il differenziale a pezzi (conseguenza senza dubbio della «caduta» della sua vettura), mentre Trucco, che giustamente qui aveva ottenuto un numero di partenza «alto», doveva ritirarsi per la bruciatura della guarnizione della testata.

Curioso l'incidente accorso alla brava Serena Pittoni che, pur di arrivare in fondo ad ogni costo, non aveva esitato a proseguire la gara in stato di salute non certo buono. La Pittoni, realmente provata, urtava il musetto della sua Fulvia a poche centinaia di metri dal traguardo, danneggiando seriamente la fanaleria. Pare che la vicinanza al traguardo di Cefalù non porti fortuna alla «dama» del Jolly: ricordiamo infatti che lo scorso anno proprio ad alcuni chilometri dall'arrivo Serena Pittoni fu costretta all'abbandono per la rottura dello sterzo. La classifica parziale vedeva come già abbiamo detto Munari al comando, con un valoroso Ballestrieri in seconda posizione, tallonati a 5' da Barbasio e Verini. Il gruppo uno era naturalmente appannaggio di Brai, con 3' di vantaggio su Besozzi, mentre più staccato terminava Cambiaghi. Tra le gruppo 3 al comando era tornato Dall'Ava, che era riuscito a riguadagnare 3' su Ambrogetti, e 5' su Ferraris. Migliore degli equipaggi siciliani, e primo delle gruppo 2, il bravo «Iccudrac», che pur aveva avuto numerose «divagazioni» campestri.

Con un tempo che non accennava a migliorare, prendevano il via per la seconda tappa le non molte vetture rimaste in gara. Nelle ore precedenti, mentre piloti e co-piloti si concedevano un breve quanto meritato riposo, i meccanici delle squadre di assistenza avevano tentato di rimettere «a nuovo» le vetture. Sulla 124 Spider di Barbasio, ad esempio, veniva «trapiantato» l'intero scarico dell'auto di Paganelli, mentre sulla vettura di Verini gli interventi riguardavano solo gli ammortizzatori anteriori e le pastiglie dei freni.

La prima prova speciale vedeva subito al comando Munari, mentre Ferraris e Besozzi, letteralmente scatenati, facevano segnare rispettivamente il 3° e 4° tempo assoluto! Il secondo tempo era stato fatto segnare da Barbasio, ma per uno dei soliti «non contestabili» errori di cronometraggio al pilota ligure veniva accreditato un intero minuto in più. Serena Pittoni, ripartita con la vettura in non perfette condizioni, e in uno stato fisico ancora peggiorato doveva abbandonare la gara, rinunciando così alla scontata vittoria tra le «Dame».

Con il «duo» dei lancisti sempre al comando i concorrenti, prima di salire verso le Madonie, giungevano alla «micidiale» prova di S. Agata che la continua pioggia aveva trasformato in una sorta di torrente. Naturalmente, con tanta acqua, finivano per farne le spese gli impianti elettrici (quando addirittura le vetture non si dovevano arrestare nel fango): Ambrogetti si trovava qui con le candele «in umido», e perdeva preziosi se-

condi; «Iccudrac» invece doveva addirittura ritirarsi, essendosi staccato il cavo generale dello staccabatteria. Solo 15' perdeva invece Brai che, finito fuori strada, solo grazie al pronto intervento del co-pilota «Rudy» poteva togliersi dall'incomoda posizione.

Con il passare delle ore si verificava un fatto del tutto inaspettato: un fitto nebbione «nordico» calava improvvisamente sulla zona attorno a Polizzi.

Nel primo controllo orario che prevedeva il passaggio da quella località, quasi tutti gli equipaggi accumulavano sensibili ritardi: solo Munari e Ballestrieri, avvertiti all'assistenza precedente dell'arrivo della nebbia, riuscivano a transitare a «zero» al C.O. del bivio Sud-strade. Proseguendo infatti senza sostituire gli MS con cui erano gommate le due Fulvia, era stato possibile per i piloti Lancia-Marlboro distaccare ulteriormente gli inseguitori Barbasio e Verini, che dovevano invece entrambi aggiungere ai loro «ritardi» un altro minuto e 26"!

Nella nebbia si lanciava anche Ferraris, tentando un difficile recupero. Ottimo il suo 3° tempo assoluto fatto segnare nella 5ª prova, al calare della coltre bianca; mentre Ambrogetti riusciva finalmente a far funzionare a 4 cilindri il motore della sua macchina. Dall'Ava si trovava di nuovo in difficoltà con il motore in disordine (guarnizione della testata bruciata), oltre alle già citate anomalie del cambio, «ereditate» dalla prima tappa. Nella nebbia i problemi per le Fiat, sempre alla ricerca della giusta gommatura, si moltiplicavano: Barbasio e Mocaluso

Breve apparizione di Trucco-Cartotto (nella foto), ritirati per la bruciatura della guarnizione della testata, e bella prova di Besozzi-Gianti, ottavi assoluti. Questo, in sintesi, il bilancio della partecipazione delle due Simca Rallye 2 gr. 1 «ufficiali». Besozzi avrebbe potuto tentare il sorpasso di Cambiagli (Ascona) se non avesse accusato un guajo ad una sospensione.



tra l'altro dovevano continuamente fare rifornimento «personale» di latte, per evitare le conseguenze di una infiltrazione di gas di scarico all'interno della vettura.

Le proibitive condizioni di visibilità convincevano a questo punto gli organizzatori ad eliminare le successive prove da disputarsi nella zona di Polizzi (in tutto 4 P.S.): tra l'altro, proprio a causa della nebbia il lanciatissimo Ferraris era finito fuori strada. Naturalmente questa decisione veniva sfavorevolmente accolta dai piloti e dai dirigenti Fiat, che vedevano così diminuite le possibilità di una eventuale rimonta, proprio su delle speciali particolarmente congeniali alle 124 spider.

Si può dire che questo 2° Rally di Sicilia terminava qui, senza che le prove successive (anche la 16ª, quella di S. Agata, veniva soppressa) portassero a dei sostanziali mutamenti nella classifica. Qualcosa, forse, potrebbe aver fatto Besozzi,

sicilia

irriducibile inseguitore di Brai, se il distacco del trapezio inferiore della sospensione posteriore destra non lo avesse «rallentato» per diversi minuti, nel corso della prova speciale di Raffo.

Belle, comunque, in questo fine gara, le prestazioni date da Verini, nervosamente deciso a tentare il tutto per tutto (1° nella 12ª e nella 13ª prova) e da Brai, a cui certamente non era venuta meno una certa immodesta speranza di ancor meglio figurare in classifica generale; di Brai infatti un eccezionale 2° tempo nella penultima P.S., alle spalle di Verini, e con 5" di vantaggio su Munari!

Erano in tutto 18 vetture a tagliare il traguardo finale, tra uno sparuto gruppetto di «bagnatissimi» spettatori.

Soddisfazione per il clan Lancia, con «Sandro» ancora una volta primo, e «Balestra» ottimo secondo, pago soprattutto di aver ancora una volta «sconfitto» quella sfortuna che per lungo tempo lo aveva perseguitato. Meno allegri i volti in casa Fiat, con le tante avversità imprevedute andatesi a sommarsi ai ben noti problemi tecnici. Se comunque al termine di questa gara la reazione di Barbasio, che ingiustamente si era visto attribuire 1' in più in una prova speciale, poteva essere più che giustificabile, non altrettanto lo si poteva dire per l'eccessivo malumore manifestato da Verini, che addirittura avrebbe accusato apertamente gli organizzatori di «partigianeria» nei confronti della Lancia.

Vinto dall'emozione e dalla stanchezza (ma soprattutto da una... bibita ghiacciata tracannata in fretta) il bravo Besozzi crollava al tappeto appena sceso dalla vettura: era questo fortunatamente l'unico «intervento» medico resosi necessario nei due giorni di gara.

Dei due più qualificati equipaggi di casa («Iccudrac-Barbato e Restivo-Apache») solo il secondo è riuscito a concludere il rally di Sicilia.

La Fiat 124 ST di Restivo-Apache, iscritta dalla scuderia Pegaso, si è classificata decima assoluta e prima della sua classe in gr. 1.

LE PROVE SPECIALI

PRIMA TAPPA

Pr. Sp. «A» - Forle - Km. 5 - Tempo 6'

1.	Ballestrieri-Malga (Lancia F. HF 1,6)	6'17"
2.	Munari-Mannucci (Lancia F. HF 1,6)	a 05"
3.	Barbasio-Macaluso (Fiat 124 Abarth 1,6)	a 08"
4.	Verini-Scabini (Fiat 124 Abarth 1,6)	a 09"
5.	Pregliasco-Garzoglio (Lancia F. HF 1,6)	a 09"
6.	Bologna-Mannini (Lancia Fulvia HF 1,6)	a 13"
7.	Paganelli-Russo (Fiat 124 Abarth 1,6)	a 16"
8.	Brai-Rudy (Opel Ascona SR 1,9)	a 30"
9.	«Principe»-Marziano (Opel A. SK 1,9)	a 36"
10.	Barba-Stellino (A.112)	a 37"

Pr. Sp. «B» - Piana Fete-Lascari - Km. 10 - Tempo 12'

1.	Ballestrieri	13'00"
2.	Verini	a 08"
3.	Munari	a 10"
4.	Barbasio	a 15"
5.	Pregliasco	a 18"
6.	Paganelli	a 44"
7.	Brai	a 50"
8.	Besozzi-Gianti (Simca Rallye 2)	a 55"
9.	Bologna	a 57"
10.	Ormezzano-Falletti (Fiat 124 ST)	a 1'07"

Pr. Sp. «C» - Lascari-Collesano - Km. 10 - Tempo 12'

1.	Verini	(11'30")
2.	Ballestrieri	(11'44")
3.	Pregliasco	(11'52")
4.	Barbasio	(11'58")
5.	Munari	a 10"
6.	Paganelli	a 15"
7.	Bologna	a 26"
8.	Brai	a 43"
9.	Ambrogetti-Torriani (Lancia F. HF 1,6)	a 44"
10.	Besozzi	a 51"

Pr. Sp. «D» - S. Agata - Km. 4,500 - Tempo 5'30"

1.	Verini	5'30"
2.	Munari	a 01"
3.	Barbasio	a 09"
4.	Paganelli	a 14"
5.	Pregliasco	a 14"
6.	Dall'Ava-Malga (Lancia Fulvia HF 1,6)	a 30"
7.	Ormezzano	a 32"
8.	Besozzi	a 35"
9.	Brai	a 35"
10.	Ambrogetti	a 45"

Pr. Sp. «E» - Solafeni - Km. 4,160 - Tempo 5'

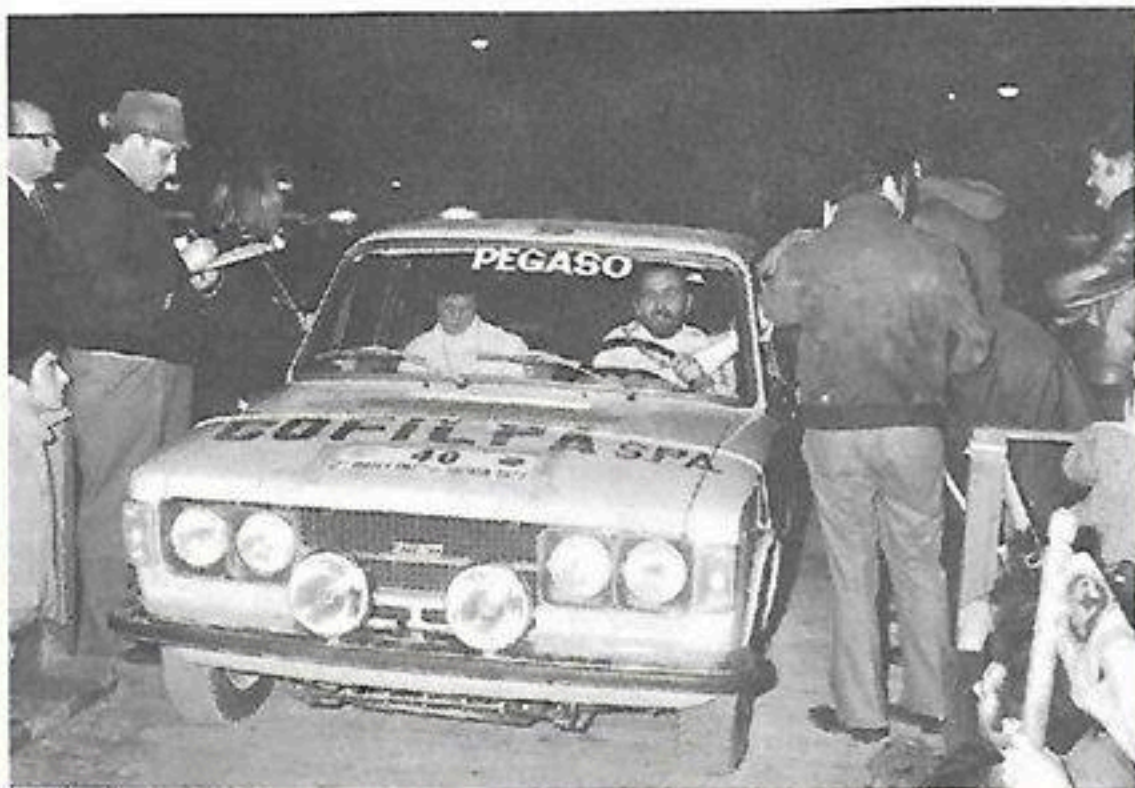
1.	Munari	5'00"
2.	Barbasio	a 04"
3.	Verini	a 08"
4.	Ballestrieri	a 09"
5.	Paganelli	a 10"
6.	Pregliasco	a 12"
7.	Bologna	a 28"
8.	Dall'Ava	a 35"
9.	Ferraris-Del Prete (Lancia F. HF 1,6)	a 35"
10.	Ambrogetti	a 35"

Pr. Sp. «F» - Polizzi - Km. 9,180 - Tempo 11'

1.	Munari	12'15"
2.	Pregliasco	a 01"
3.	Ballestrieri	a 07"
4.	Verini	a 14"
5.	Barbasio	a 19"
6.	Paganelli	a 36"
7.	Dall'Ava	a 44"
8.	Ambrogetti	a 1'06"
9.	Ormezzano	a 1'20"
10.	Besozzi	a 1'33"

Pr. Sp. «G» - Madonuzza - Km. 13,3 - Tempo 16'

1.	Ballestrieri	16'06"
2.	Pregliasco	a 09"
3.	Verini	a 11"
4.	Munari	a 29"
5.	Paganelli	a 38"
6.	Barbasio	a 44"
7.	Dall'Ava	a 1'11"
8.	Brai	a 1'19"
9.	Ormezzano	a 1'20"
10.	Tacchini S. (Fiat 124 Spider 1,6)	a 1'30"



Con tutto il peso della responsabilità che deriva da una partecipazione solitaria, aveva preso il via per il rally di Sicilia la Fiat 124 ST dell'equipaggio «3 Gazzelle» Ormezzano e Falsetti per contrastare il passo alle Ascona ed alle Simca per l'affermazione nel gr. 1. Veri inconvenienti e la rottura della coppa dell'olio interrompevano il confronto diretto tra loro e Brai - Rudy - (Opel Ascona).



5. Brai	a 1'01"
5. Ferraris	a 1'07"
7. Ambrogetti	a 1'09"
8. Dall'Ava	a 1'10"
9. Besozzi	a 1'21"
10. Cambiaghi	a 1'24"

Pr. Sp. - T - Forla - Km. 5 - Tempo 6'

1. Munari	6'41"
2. Ballestrieri	a 13"
3. Barbasio	a 35"
4. Brai	a 36"
5. Dall'Ava	a 41"
6. Ambrogetti	a 42"
7. Ferraris	a 43"
8. Besozzi	a 50"
9. Cambiaghi	a 51"
10. Verini	a 53"

SECONDA TAPPA

Pr. Sp. - A - Ferla - Km. 5 - Tempo 6'

1. Munari	6'38"
2. Verini	a 31"
3. Ferraris	a 41"
4. Besozzi	a 42"
5. Dall'Ava	a 45"
6. Brai	a 46"
7. Ambrogetti	a 47"
8. Cambiaghi	a 1'05"
9. «Iccudrac»	a 1'06"
10. Ballestrieri	a 1'17"

Pr. Sp. - B - Piano Fata - Km. 10 - Tempo 12'

1. Munari	14'08"
2. Ballestrieri	a 20"
3. Barbasio	a 28"
4. Verini	a 44"
5. Dall'Ava	a 52"
6. Brai	a 56"
7. Ambrogetti	a 1'03"
8. Besozzi	a 1'11"
9. Ferraris	a 1'15"
10. Cambiaghi	a 1'32"

Pr. Sp. - C - Lascari - Km. 10 - Tempo 12'

1. Munari	12'40"
2. Ballestrieri	a 04"
3. Barbasio	a 08"
Verini	a 08"
5. Dall'Ava	a 24"
6. Brai	a 25"
7. Ambrogetti	a 45"
8. Besozzi	a 54"
9. Ferraris	a 1'01"
10. Cambiaghi	a 1'11"

Pr. Sp. - D - S. Agata - Km. 4,500 - Tempo 5'30"

1. Munari	7'19"
2. Barbasio	a 05"
3. Verini	a 28"
4. Besozzi	a 41"
5. Ballestrieri	a 52"
6. Brai	a 54"
7. Cambiaghi	a 1'08"
8. Ferraris	a 1'13"
9. Restivo - Apache - (Fiat 124 ST)	a 2'17"
10. «Ronzinante» - «Gierre» (Fiat 127)	a 3'06"

Pr. Sp. - E - Sclafani - Km. 4,160 - Tempo 5'

1. Ballestrieri	7'00"
2. Munari	a 06"
3. Ferraris	a 30"
4. Brai	a 38"
5. Ambrogetti	a 40"
6. Barbasio	a 45"
7. Besozzi	a 45"
8. Verini	a 48"
9. Dall'Ava	a 49"
10. Cambiaghi	a 1'03"

Pr. Sp. - G - Madonnauzza - Km. 13,330 - Tempo 15'

1. Ballestrieri	16'53"
2. Munari	a 09"
3. Verini	a 25"
4. Barbasio	a 27"
5. Brai	a 1'15"
6. Besozzi	a 1'25"
7. Ambrogetti	a 1'51"
8. Dall'Ava	a 3'16"
9. Piraino-Anselmi (BMW 2002)	a 3'17"

Pr. Sp. - H - Polizzi - Km. 9,160 - Tempo 11'

1. Ballestrieri	12'10"
2. Pregliasco	a 02"
3. Munari	a 04"
4. Verini	a 06"
5. Barbasio	a 11"
6. Paganelli	a 11"
7. Ormezzano	a 1'07"
8. Ambrogetti	a 1'18"
9. Brai	a 1'19"
10. Ferraris	a 1'20"

Pr. Sp. - I - Lascari - Km. 10 - Tempo 12'

1. Munari	(12'00")
Ballestrieri	(12'00")
Verini	(12'00")
4. Barbasio	a 09"
5. Dall'Ava	a 13"
6. Tacchini	a 22"
7. Brai	a 25"
8. Ormezzano	a 29"
9. Besozzi	a 29"
10. Ambrogetti	a 32"

Pr. Sp. - M - Piano Fata - Km. 10 - Tempo 12'

1. Munari	13'08"
2. Ballestrieri	a 10"
3. Pregliasco	a 10"
4. Verini	a 17"
5. Paganelli	a 22"
6. Barbasio	a 44"
7. Besozzi	a 1'11"
8. Dall'Ava	a 1'14"
9. Ormezzano	a 1'14"
10. Trucco-Cartotto (Simca Rallye 2)	a 1'17"
Tacchini	a 1'17"

Pr. Sp. - O - Sclafani - Km. 4,160 - Tempo 5'

1. Ballestrieri	5'27"
2. Munari	a 06"
3. Pregliasco	a 11"
4. Verini	a 25"
5. Barbasio	a 28"
6. Ambrogetti	a 28"
7. Ferraris	a 31"
8. Ormezzano	a 33"

9. Brai a 41"

Tacchini a 44"

«Iccudrac»-Barbato (Fiat 129 c. 1,3) a 41"

Pr. Sp. - P - Polizzi - Km. 9,160 - Tempo 11'

1. Barbasio	11'40"
2. Ballestrieri	a 19"
3. Munari	a 22"
4. Pregliasco	a 40"
5. Brai	a 1'32"
6. Dall'Ava	a 1'34"
7. Ormezzano	a 1'42"
8. Ambrogetti	a 1'57"
9. Verini	a 2'14"
10. Tacchini	a 2'16"

Pr. Sp. - Q - Madonnauzza - Km. 13,330 - Tempo 15'

1. Munari	16'25"
2. Ballestrieri	a 02"
3. Pregliasco	a 1'03"
4. Verini	a 1'07"
5. Brai	a 1'25"
6. Barbasio	a 1'27"
7. Dall'Ava	a 1'54"
8. Besozzi	a 1'54"
9. Tacchini	a 1'58"
10. Ferraris	a 2'20"

Pr. Sp. - R - Polizzi - Km. 9,160 - Tempo 11'

1. Munari	12'13"
2. Ballestrieri	a 14"
3. Pregliasco	a 22"
4. Barbasio	a 34"
Verini	a 34"
6. Brai	a 1'22"
7. Dall'Ava	a 1'26"
8. Ambrogetti	a 1'37"
9. Cambiaghi-Baj (Opel Ascona SR 1,9)	a 1'45"
10. Besozzi	a 1'48"

Pr. Sp. - S - Lascari - Km. 10 - Tempo 12'

1. Ballestrieri	12'02"
2. Verini	a 26"
3. Munari	a 31"
4. Barbasio	a 56"

*Sono finiti i bei tempi delle «mini»!
La loro presenza nei rallies si fa sempre meno frequente. Ciò che importa non è tanto il risultato, quanto la partecipazione, in pieno rispetto della massima olimpica di De Coubertin. Ultimi in classifica (ma almeno il rally l'hanno portata a termine) sono stati Fontana e Fanuele con una Mini-Cooper, poco importa se con un ritardo di quasi 3 ore dalla Fulvia di Munari.*

Pr. Sp. «I» - Lascari - Km. 10 - Tempo 12'	
1. Verini	13'08"
2. Munari	a 10"
3. Ballestrieri	a 13"
4. Barbasio	a 33"
5. Cambiaghi	a 56"
6. Brai	a 1'20"
7. Ambrogetti	a 1'39"
8. Dall'Ava	a 1'40"
9. Restivo	a 2'00"
10. Besozzi	a 2'46"

Pr. Sp. «M» - Piano Fate - Km. 10 - Tempo 12'	
1. Barbasio	14'22"
2. Verini	a 03"
3. Munari	a 25"
4. Ballestrieri	a 43"
5. Ambrogetti	a 1'02"
6. Dall'Ava	a 1'37"
7. Brai	a 1'38"

3. Cambiaghi	a 1'44"
9. Besozzi	a 2'11"
10. Restivo	a 2'48"

Pr. Sp. «N» - S. Agata - Km. 4,580 - Tempo 5'30"	
1. Barbasio	7'04"
2. Verini	a 02"
3. Munari	a 15"
4. Ballestrieri	a 25"
5. Brai	a 39"
6. Dall'Ava	a 1'00"
7. Ambrogetti	a 1'01"
8. Cambiaghi	a 1'00"
9. Besozzi	a 2'08"
10. Restivo	a 2'20"

Pr. Sp. «O» - Solafani - Km. 4,160 - Tempo 5'	
1. Ballestrieri	6'36"
2. Munari	a 02"

3. Barbasio	a 04"
4. Verini	a 07"
5. Ambrogetti	a 27"
6. Dall'Ava	a 28"
7. Besozzi	a 33"
8. Cambiaghi	a 40"
9. Brai	a 50"
10. Pernice-Caramazza (Lancia F. HF 1,6)	a 1'06"

Pr. Sp. «Q» - Madonnazza - Km. 13,330 - Tempo 16'	
1. Verini	16'35"
2. Barbasio	a 21"
3. Ballestrieri	a 27"
4. Munari	a 40"
5. Brai	a 1'25"
6. Cambiaghi	a 1'38"
7. Ambrogetti	a 2'24"
8. Dall'Ava	a 2'57"
9. Pernice	a 3'23"
10. Piraino	a 3'45"

Pr. Sp. «S» - Lascari - Km. 10 - Tempo 12'	
1. Verini	12'19"
2. Brai	a 09"
3. Barbasio	a 12"
4. Ballestrieri	a 13"
5. Munari	a 14"
6. Ambrogetti	a 35"
7. Dall'Ava	a 48"
8. Cambiaghi	a 52"
9. Restivo	a 2'31"
10. Besozzi	a 2'38"

Pr. Sp. «T» - Fera - Km. 5 - Tempo 6'	
1. Munari	6'50"
2. Verini	a 04"
3. Barbasio	a 06"
4. Ballestrieri	a 09"
5. Ambrogetti	a 14"
6. Dall'Ava	a 25"
7. Brai	a 28"
8. Cambiaghi	a 29"
9. Besozzi	a 47"
10. Costagliola	a 1'20"

LA CLASSIFICA

1. Munari - Mannucci	(Lancia Fulvia HF)	5h26'24"
2. Ballestrieri - Maiga	(Lancia Fulvia HF)	a 2'07"
3. Barbasio - Macaluso	(Fiat 124 Abarth Rally)	a 7'56"
4. Verini - Scabini	(Fiat 124 Abarth Rally)	a 8'35"
5. Brai - « Rudy »	(Opel Ascona 1,9)	a 26'11"
6. Dall'Ava - Maiga	(Lancia Fulvia HF)	a 36'20"
7. Cambiaghi - Baj	(Opel Ascona 1,9)	a 40'15"
8. Besozzi - Gianti	(Simca Rallye 2)	a 43'54"
9. Ambrogetti - Torriani	(Lancia Fulvia HF)	a 47'30"
10. Restivo - « Apache »	(Fiat 124 ST)	a 1h26'42"
11. Pernice - Caramazza	(Lancia Fulvia HF)	a 1h54'34"
12. Costagliola - Esposito	(Opel Manta)	a 2h 3'41"
13. Tagliavia - Gianbianco	(Lancia Fulvia HF)	a 2h 3'46"
14. Glorioso - Sacchi	(Fiat 127)	a 2h18'45"
15. Di Garbo - Guccione	(Simca Rallye 2)	a 2h23'43"
16. Piraino - Anselmi	(BMW 2002)	a 2h37'31"
17. « Ronzinante » - Gierre »	(Fiat 127)	a 2h43'47"
18. Fontana - Fanuele	(Mini Cooper)	a 2h57'50"



I PRIMI DELLA CLASSE

GRUPPO 1

Assoluto:

Brai - « Rudy » (Opel Ascona)

1° cl. fino 1000 cc.

Glorioso - Sacchi (Fiat 127)

1° cl. fino 1300 cc.

Besozzi - Simoni (Simca Rallye 2)

1° cl. fino 1600 cc.

Restivo - « Apache » (Fiat 124 ST)

1° cl. oltre 1600

Brai - « Rudy » (Opel Ascona)

GRUPPO 2

Assoluto:

Piraino - Anselmi (BMW 2002)

1° cl. fino 1300 cc.

Fontana - Fanuele (Morris Cooper)

1° cl. oltre 1600 cc.

Piraino - Anselmi (BMW 2002)

GRUPPO 3

Assoluto:

Dall'Ava - Maiga (Lancia HF 1,6)

1° cl. fino 1300 cc.

Tagliavia - Gianbianco (Lancia HF 1,3)

1° cl. oltre 1300 cc.

Dall'Ava - Maiga (Lancia HF 1,6)

GRUPPO 4

Assoluto:

Munari - Mannucci (Lancia HF 1,6)