



L'ALPE  
della LUNA  
forse non ha  
deciso



# PAGANELLI



La 124 spider Fiat di Alcide Paganelli, in coppia con il fido Russo, ripreso in un dosso del massacrante percorso del Rally toscano da lui vinto. Grande euforia nel clan FIAT-rallye in vista del tricolore



Il beffato di turno si chiama Rattazzi. Egli ha guidato abbastanza tranquillamente la corsa fino alla inopinata rottura del cambio HF

**PIEVE SANTO STEFANO** - Deciso per il campionato italiano questo II Rallye dell'Alpe della Luna, quest'anno in edizione internazionale? Forse, e a favore di Alcide Domenico Paganelli, il vincitore su Fiat 124 Spider 1600 di questa massacrante manifestazione, massacrante per le vetture.

Facciamo un quadro della situazione: al via quattro equipaggi potevano, stando alla matematica, aspirare al titolo e cioè **BARBASIO-MANNUCCI** (HF 1600) 93,9 punti, **CECCATO-EISENDLE** (Fiat 125 S) p. 85, **BALLESTRIERI-AUDETTO** p.78 e **PAGANELLI-RUSSO** p. 69. Mentre Ceccato e Barbasio avrebbero dovuto, col risultato dell'Alpe della Luna, scartare dal conteggio il peggiore piazzamento, per Ballestrieri e per Paganelli ogni punteggio sarebbe stato acquisito per intero. Così, col primo posto di Paganelli e con il secondo di Barbasio, Paganelli ai suoi 69 punti dovrebbe aggiungere i 30 dell'Alpe della Luna e Barbasio ai 93,9 i 25,5 del secondo posto, scartando però nel contempo il secondo posto conquistato a Novara e cioè 20,4 punti. Conclusione: Paganelli e Barbasio sono entrambi a quota 99, Paganelli però con due vittorie assolute che lo farebbero prevalere, per lo spareggio, su Barbasio, sempre che i nostri calcoli siano stati esatti.

Ma c'è anche una eventualità da tenere presente. Se da un lato sono terminate le prove valide per il titolo, esi-

ste sempre la possibilità per questi due piloti di migliorare il loro punteggio con un buon risultato in una gara estera valida per l'Europeo dei rallye (per esempio Portogallo, Inghilterra, Corsica). Barbasio — Fiat permettendo — inseguirà questo risultato, cercherà di rintuzzare questi attacchi o tutto rimarrà come ora, col titolo italiano alla Fiat e ai due piloti forlivesi Paganelli e Russo? E gli altri due aspiranti al titolo Ballestrieri e Ceccato? En-

trambi ritirati, il primo dopo pochi chilometri di corsa e il secondo a tre quarti di gara tutti e due per noie meccaniche.

Il rallye, di tipica impronta italiana (cioè del tipo «scassamacchine» non per incapacità degli organizzatori, ma per la ben nota regola dei 50 orari italiani che impongono una necessaria selettività data solamente dalle strade!) è il risultato della volontà e della passione dei toscani della comunità mon-

tana Alto Tevere, che hanno cercato con questa manifestazione di valorizzare sempre più la loro bella terra; sotto il profilo tecnico nulla da eccepire, dato che questo lato era curato dalla Scuderia San Marco e quindi si avvaleva della competenza settennale dell'avv. Stochino. Un sincero grazie i concorrenti devono però dire a un ente (come questa comunità montana) che nulla ha da spartire con l'automobilismo ma che crede nelle corse e ha donato allo sport una interessante manifestazione.

Un rallye, questo, dove forse più che mai — così ci hanno detto i concorrenti — oltre all'abilità si richiedeva molta molta fortuna per i guasti meccanici in agguato ad ogni metro per via di due settori veramente impossibili per il fondo stradale. Perdita delle ruote all'ordine del giorno, rottura della coppa dell'olio, cedimento delle sospensioni (alcune delle Fiat ufficiali hanno dovuto sostituire la pompa) sono segni evidenti della selettività creatasi in questo rallye.

La gara ci ha però regalato una piacevole sorpresa, unita a una conferma: un Rattazzi scatenato, che è stato in testa per 1000 dei 1300 chilometri, cioè fino a quando la sua HF ha retto. Basta guardare i suoi tempi. Nella prima prova di velocità su asfalto, quando tutti i concorrenti erano ancora in gara, prova poi annullata, Rattazzi si è concesso il lusso — pur con rapporti diversi, bisogna dirlo, dai

due compagni di scuderia — di fare fermare i cronometri su 4'47"7, contro i 4'57"1 di Ballestrieri e i 5'00"7 di Barbasio.

Paganelli, con questa gara di nervi, in cui bisognava cercare sì di andare forte, ma anche di risparmiare la vettura (dote a lui sconosciuta fino a poco tempo fa) si è dimostrato ancora un vero pilota completo.

Una lode tutta particolare ci sia consentita per Ninni Russo, suo coequipier e artefice del risultato, almeno al cinquanta per cento; stando al fianco del compagno, Russo ha saputo domare con costanza, e diciamo pure a forgiare, già da un paio d'anni quello stesso Paganelli col quale pochi navigatori sarebbero andati.

Fra gli altri, Ballestrieri, Audetto, Mannucci, Barbasio sembrano bravi e per loro non si hanno ormai più parole.

## RATTAZZI 1000 KM da campione

PIEVE S. STEFANO - Dei 64 iscritti, 49 si presentano alle verifiche: avrebbero potuto essere 50, ma Innocente aveva rotto il motore della vettura davanti all'albergo, mentre si apprestava a recarsi appunto alle verifiche.

48 i concorrenti che prendono il via, con inizio alle ore 22 di venerdì 17 settembre. Apre le partenze l'HF 1600 di Ballestrieri-«Sartana», ma pochi minuti

**2. RALLYE INTERNAZIONALE «ALPE DELLA LUNA»** - Prova valevole per il Campionato Italiano - 17-18-19 settembre 1970 - Iscritti 64, verificati 49, partenti 48, classificati 23.

#### CASSIFICA GENERALE

1. Paganelli-Russo (Scuderia 3 Gazzelle - Fiat 124 S) penalità 507,1; 2. Barbasio-Mannucci (HF 1600) p. 755; 3. Bossetti-Mischianti (HF 1600) 1110,4; 4. Tacchini-Bobbio (HF 1600) 1269,9; 5. Tecilla-Scabini (Fiat 125) 1292,9; 6. Besozzi-Brusati (HF 1600) 1473,10; 7. Ripani-Di Dato (HF 1600) 1896,9; 8. Brai-Maiga (HF 1600) 2109; 9. Verini-Piazza (Fiat 125 S) 2371; 10. Perazio Rossi (HF 1300) 2491,6; 11. Boninsegni Piegai (Fiat 128) 2526,7; 12. Gargini «Black» (HF 1300) 2533,4; 13. Tacchini-Graziosi (Fiat 128) 2985,6; 14. Gagnoli-Franz (Autobianchi T112) 3177,7; 15. Hort-Mosconi (HF 1600) 3197,4; 16. Rettore Zambelli (Gardini) 3261,6; 17. Voltz-Goosmann (Opel Commodore) 3444,3; 18. Monti-Bonamigo (HF 1600) 3504,7; 19. Bramino-Carbonaro (Autobianchi A 112) 3731,2; 20. Mattiazzo-Gualdi (A.R. GTA 1300) 4143,8; 21. Bartoletti-Bartoletti (Fiat 128) 4410,5; 22. Occhetti-Falletti (Autobianchi A 111) 4550,1; 23. Mucelli-Nanni (HF 1300) 4586,6.

#### CLASSIFICHE PER GRUPPI E CLASSI

**Gruppo 1 - Classe 2.**  
1. Boninsegni-Piegai (Fiat 128) penalità 2526,7; 2. Bartoletti-Bartoletti (Fiat 128) 4410,5.  
**Gruppo 1 - Classe 3.**  
1. Tecilla-Scabini (Fiat 125 Sp.) penalità 1292,9; 2. Verini Piazza (Fiat 125 Sp.)

2271; 3. Occhetti-Falletti (A 111) 4550,1.  
**Gruppo 2 - Classe 4.**

-1. Gagnoli-Franz (A 112) penalità 3177,7; 2. Bramino-Carbonaro (A 112) 3731,2.

#### Gruppo 2 - Classe 5.

1. Tacchini-Graziosi (Fiat 128) penalità 2985,6; 2. Rettore-Zambelli (Gordini R8) 3261,6; 3. Mattiazzo-Gualdi (A.R. GTA 1300) 4143,8.

#### Gruppo 2 - Classe 6.

1. Voltz-Goosmann (Opel Comm. 2400) penalità 3444,3.

#### Gruppo 3

1. Tacchini-Bobbio (HF 1600) penalità 1269,9; 2. Besozzi-Brusati (HF 1600) 1473,1; 3. Brai-Maiga (HF 1600) 2109; 4. Hart-Marcani (HF 1600) 3504,7; 5. Monti-Bonamigo (HF 1600) 3504,7; 6. Mucelli-Nanni (HF 1300) 4586,6.

#### Gruppo 4

1. Paganelli-Russo (Fiat 124 Sp.) penalità 507,1; 2. Barbasio-Mannucci (HF 1600) 755; 3. Bossetti-Mischianti (HF 1600) 1110,4; 4. Ripani Di Dato (HF 1600) 1896,9; 5. Perazio-Rossi (HF 1300) 2491,6; 6. Gargini «Black» (HF 1300) 2533,4.

#### CLASSIFICA JUNIORES

1. Tacchini-Bobbio; 2. Besozzi-Brusati; 3. Boninsegni-Piegai; 4. Gargini «Black»; 5. Rettore-Zambelli; 6. Monti-Bonamigo; 7. Bramino-Carbonaro; 8. Mattiazzo-Gualdi; 9. Bartoletti-Bartoletti.

#### CLASSIFICA A SQUADRE

1. 3 Gazzelle - Sq. B penalità 3853,4; 2. Jolly Club Angiolini - Sp. B 8599; 3. 3 Gazzelle - Sq. C 10772,9.

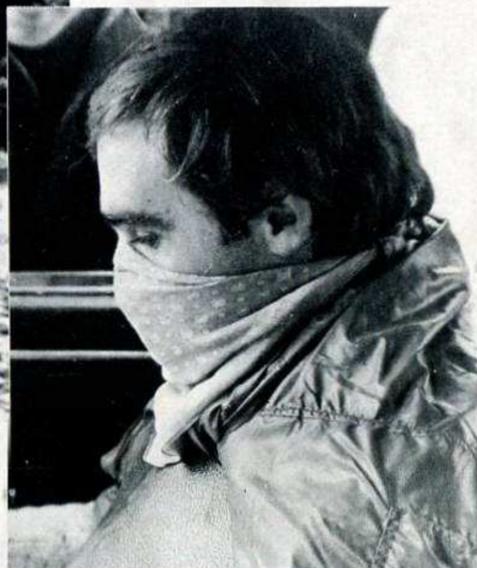
#### CLASSIFICA MARCHE

1. Lancia penalità 3135,3; 2. Fiat 4171; 3. Autobianchi 11459.

# I 99



Dopo il distacco di un filo dell'impianto di accensione, Barbasio ha forzato al massimo, non riuscendo però a riagganciare Paganelli



## L'altra faccia della «LUNA»

● Di chi la colpa dell'incidente a Montezemolo? Un pochino di... Rattazzi, perché in questa occasione i due amici di tante corse gareggiavano su due vetture diverse, una Fiat 124 spider e una HF 1600, rispettivamente. Il biondo «MONTE» stava mettendocela tutta per figurare ma a una curva della prima prova speciale l'ha tradito un appunto del « navigatore ». Due più più, gli ha detto, ma la curva non era da tener giù e tavoletta! Sei capriole e molto choc...

● Ancora a proposito di Montezemolo: all'arrivo della prima tappa pilotava nei pressi del traguardo la Fiat Dino spider dell'amico Rattazzi, poi quando Rattazzi è giunto sul traguardo, festeggiantissimo perché in testa alla classifica, gli ha fatto da... autista dal parco chiuso all'albergo!

● Visto l'ing. Rogano a tavola, dopo una notte trascorsa al seguito dei concorrenti. Era particolarmente euforico e quasi per nulla affaticato. Forse il fiacc di vino toscano... che aveva davanti? o la prospettiva di essere nominato (il 28 settembre nell'Esecutivo ACI a Roma) per lo meno vicepresidente della nuova CSAI?

● Molikote a fiumi! I problemi alla lubrificazione sono stati all'ordine del giorno e questo prodotto è andato a ruba, salvando molte situazioni già critiche. Più di una vettura ha viaggiato per diversi chilometri con spia accesa e... Molikote fino al successivo punto di assistenza.

che al termine del secondo giro erano preoccupati per la scarsa lubrificazione (guasto riparato a tempo record dai bravi meccanici) devono abbandonare per la rottura di un supporto della sospensione posteriore. Rimangono quindi soltanto Barbasio e Paganelli, in lizza per il titolo. Anche Tauffer, che già da parecchi chilometri accusava una bronza troppo rumorosa, è costretto al ritiro, poi anche Rubbieri-Turri, per l'improvviso calo della pressione dell'olio, rimangono al controllo di Badia Tedalda.

Quasi al termine del terzo giro il fatto dominante del rallye. L'abbandono di Rattazzi-Kilroy ancora nettamente al comando, a causa della rottura del cambio. Così il terzo giro si conclude con Paganelli in testa con 381 penalità, contro le 604 di Barbasio che è già risalito al secondo posto; Bossetti è terzo, poi Tecilla, Tacchini, Verisi e Trucco. Il quarto e ultimo giro, iniziato al mattino di sabato, vede i concorrenti, già paghi del risultato. Praticamente si cerca di tirare i remi in barca». Barbasio capisce che non può colmare lo svantaggio e con lui tutti, o quasi, abbandonano le velleità agonistiche. L'importante è giungere al traguardo, ma non tutti i 24 concorrenti hanno questa fortuna. A trenta chilometri dalla fine la Fiat 124 S di Trucco-Boretto perde una ruota. Nessun danno ai piloti, ma grande è lo choc di Trucco, che viene prelevato da una vettura di passaggio perché si sente male. E' condotto al pronto soccorso e il suo stato di choc è notevole, ma non per via dell'incidente, bensì per il mancato risultato, pensiamo noi, risultato eccellente che aveva già in tasca al novantatavo per cento.

Carlo Massagrande

Altro colpo di scena: Ceccato-Eisendle,

## S. MARTINO senza soldi!

Il Rallye di San Martino di Castrozza, conclusosi brillantemente — e con pieno successo — nella sua settima edizione alcuni giorni or sono, è in forse per il prossimo anno. La manifestazione, che aveva raggiunto il riconoscimento del campionato europeo, quello della Mitropa Cup, del campionato austriaco oltre naturalmente a quello italiano, rischia di naufragare per mancanza della necessaria sovvenzione.

Il 22 settembre si terrà a San Martino una riunione plenaria degli enti turistici e dei comuni interessati della vallata di Indiferente, perché la manifestazione ha creato una corrente turistica non indifferente nel periodo del rallye e non solamente a San Martino, perno della competizione, ma in tutta la vallata.

L'avv. Stochino cercherà in ogni modo che la « sua » manifestazione continui facendo capo a San Martino: altrimenti potrebbe vedersi costretto a spostarla su altri centri turistici per ottenere un apporto finanziario e quindi con la denominazione di « Rallye delle Dolomiti ». Ma questa sarebbe l'ultima carta, perché è nato a San Martino e si farà ogni sforzo perché rimanga.

## Le prove speciali dell'ALPE

### I GIRO

1. Prova speciale Lappole-Sarne - Km 4,300 t.m. 5'10"

16 concorrenti nel tempo minimo.

Settore cronometro Bivio Molinelli-Molino Nuovo - Km 13,4 t.m. 16'

1. Rattazzi-Kilroy (HF 1600) 17'06";

2. Barbasio-Mannucci (HF 1600) 17'25";

3. Paganelli-Russo (Fiat 124 Spider) 17'40";

4. Ceccato-Eisendle (Fiat 125 S) 18'00";

5. Tauffer-Bond (Porsche 911 S) 18'29"

Settore cronometro Germagnano-Bivio Biforca - Km 11,5 t.m. 14'

1. Barbasio 15'30"; 2. Rattazzi 15'35";

3. Paganelli 16'22"; 4. Ceccato 16'33";

5. Tecilla-Scabini (Fiat 125 S) 17'35";

II. Prova speciale Case Daga-Viamaggio - Km 7,2 t.m. 8'40"

Rattazzi, Barbasio e Paganelli nel tempo

Ceccato nel tempo minimo.

III. Prova speciale Casteldelci-Casa « Le Macchiette » - Km 8 t.m. 9'36"

Rattazzi, Barbasio e Paganelli nel tempo

minimo; 4. Ceccato 9'40"; 5. Tauffer 9'53"; 4.

### 2. GIRO

Prova velocità Pieve S. Stefano-Montalone - Km 7,500.

1. Rattazzi 4'56"; 2. Barbasio 4'58";

3. Paganelli 5'13"; 4. Ripani-Di Dato (Fulvia HF 1600) 5'22";

6. Monti-Bonnamigo (Fulvia HF 1600) 5'26"1.

Prova speciale Lappole.

18 concorrenti nel tempo minimo.

Settore cronometro Bivio Molinelli - Km 13,400 t.m. 16'

1. ex-aequo Paganelli e Rattazzi 17'21";

3. Barbasio 17'23"; 4. Ceccato 17'46";

5. Bossetti-Mischietti (HF 1600) 18'24";

Settore cronometro Germagnano - Km 11,500 t.m. 14'

1. Barbasio 15'06"; 2. Rattazzi 15'10"; 3. Paganelli 15'34"; 4. Ceccato 15'55";

5. Tauffer 16'47";

Prova speciale Case Daga.

8 concorrenti nel tempo minimo.

Prova speciale Casteldelci.

6 concorrenti nel tempo (Rattazzi, Barbasio, Paganelli, Ceccato, Bossetti e Bossetti).

### III GIRO

Prova speciale Lappole.

13 concorrenti nel tempo minimo.

Settore cronometro Bivio Molinelli - Km 13,400 t.m. 16'

1. Barbasio 17'21"; 2. Rattazzi 17'59";

3. Paganelli 18'17"; 4. Tacchini-Bobbio (HF 1600) 18'57";

5. Bossetti 19'01";

Settore cronometro Germagnano - Km 11,500 t.m. 14'

1. Barbasio 15'05"; 2. Rattazzi 15'35";

3. Paganelli 15'54"; 4. Tecilla 17'04";

5. Rubbieri 17'12";

Prova speciale Case Daga.

Rattazzi, Barbasio, Bossetti e Paganelli nel tempo;

5. Bossetti-Brusati (HF 1,6) 8'45";

Prova speciale Casteldelci.

Bossetti e Barbasio nel tempo; 3. Paganelli 9'43";

4. Bossetti 9'47"; 5. Tecilla 9'56";

### IV GIRO

Prova speciale Lappole.

13 concorrenti nel tempo.

Settore cronometro Bivio Molinelli - Km 13,400 t.m. 16'

1. Paganelli 17'47"; 2. Barbasio 17'49";

3. Bossetti 18'10"; 4. Verini-Piazza (Fiat 125 S) 18'43";

5. Besozzi 18'55";

Settore cronometro Germagnano - Km 11,500 t.m. 14'

1. Paganelli 16'10"; 2. Trucco-Boretto (Fiat 124 S) 16'22";

3. Barbasio 16'39"; 5. Verini 16'53";

Prova speciale Case Daga.

Barbasio, Bossetti e Besozzi nel tempo;

4. Ripani-Di Dato (HF 1600) 8'43";

5. Tacchini 8'48";

Prova speciale Casteldelci.

Barbasio, Tacchini e Bossetti nel tempo;

4. Paganelli 9'37"; 5. Besozzi 9'38";

## TUTTI I RITIRI E PERCHE'

Concorrenti	Vettura	km di corsa circa	Cause
<b>I GIRO (da km 0 a 333)</b>			
1f	Montezemolo-Zanchetti	Fiat 124 spider	5 incidente
40	Seiler-Liesong	Gordini R8	35 motore
41	Unger-Uhl	Ford Capri	68 —
44	Pons-« Baloo »	Gordini R8	68 motore
50	«Berman-Bertocci	Fiat 124	120 frizione cambio
12	Sonda-Manfrotto	Fiat 125 S	130 filtro olio
15	Smania-Borsetto	Fiat 125 S	140 pompa olio
1	Ballestrieri-« Sartana »	HF 1600	210 fuorigiri-motore
9	Bisulli-Zanuccoli	Fiat 125 S	300 coppa olio
16	Fanati-Morosini	HF 1600	310 errore percorso
19	Benessi-Giacomini	HF 1600	310 —
21	Trombotto-Macaluso	Fiat 124 spider	310 perdita ruota
55	Di Porcia-Presotto	Gordini	310 —
60	Di Nasso-Gaspirello	Fiat 124	310 —
<b>II GIRO (da km 333 a 666)</b>			
14	Benvenuti-Fiabon	Porsche 911 S	360 cambio
25	Fagnola-Cordone	Fiat 124 spider	520 ruotasse e perdita ruota
49	Betti-Betti	Fiat 125 S	530 motore
52	Piacentini-Tortoroli	A 112	560 sospensioni
<b>III GIRO (da km 666 a 999)</b>			
37	Agnesina-Piovene	Fiat 125 S	666 non riparato in tempo guasto ponte non prende il via
45	Bai-Paledri	Fiat 124 S	780 fuori strada
5	Ceccato-Eisendle	Fiat 125 S	790 sospensione poster.
7	Taufer-Bond	Porsche 911 S	800 motore
27	Rubbieri-Turri	Fiat 124 spider	870 pompa olio
6	Rattazzi-« Kilroy »	HF 1600	930 cambio
<b>IV GIRO (da km 999 a 1332)</b>			
48	Trucco-Boretto	Fiat 124 S	1300 perdita ruota

### III GIRO (da km 666 a 999)

37	Agnesina-Piovene	Fiat 125 S	666 non riparato in tempo guasto ponte non prende il via
45	Bai-Paledri	Fiat 124 S	780 fuori strada
5	Ceccato-Eisendle	Fiat 125 S	790 sospensione poster.
7	Taufer-Bond	Porsche 911 S	800 motore
27	Rubbieri-Turri	Fiat 124 spider	870 pompa olio
6	Rattazzi-« Kilroy »	HF 1600	930 cambio

### IV GIRO (da km 999 a 1332)

48	Trucco-Boretto	Fiat 124 S	1300 perdita ruota
----	----------------	------------	--------------------

● Convocazione Piloti Fiat a breve scadenza: i migliori piloti Fiat della stagione 1970 verranno convocati tra breve a Torino per conoscere i loro impegni e i loro eventuali programmi. Ci sarà qualche novità? Anche i navigatori verranno inquadrati ufficialmente nell'equipe FIAT?

● Ancora su Rattazzi, il personaggio di questo rallye. Ha dovuto pagare una bottiglia di champagne a Ballestrieri per scommessa, cioè perché era andato più forte di lui nella prima prova di velocità. Ma Ballestrieri è ligure anche se non proprio di Genova, e Rattazzi si dia una regolata. « Meglio qualche seconda in più ma non le palanche dello char-ragne... ».

## CHI lo conosce?

Non è una scena da film western, né di banditismo: ci troviamo al Rallye dell'Alpe della Luna e l'uomo mascherato è KILROY. Chi lo conosce? Pochi intimi. E' stato il navigatore di Cristiano Rattazzi. Kilroy si è presentato così travestito ad ogni controllo orario soprattutto in prossimità di fotografi o di pubblico. Forse per la polvere? Qualcuno assicura che si nascondeva solamente agli occhi del suo capufficio. Per venire alle gare sembra che abbia ricorso al (già sfruttato) trucco del parente gravemente ammalato. Un suo riconoscimento potrebbe significare il licenziamento in tronco!

dopo si ha la prima sospensione della corsa. Una vettura brucia — si dice — quella di Tecilla! Invece Tecilla ha perso una ruota e prosegue, dopo averla sostituita. Riprendono quindi le partenze, fino alla nuova interruzione, dovuta allo incidente occorso a Montezemolo-Zanchetti, avvenuto al quinto chilometro dal via, sul tracciato della classica corsa in salita Pieve S. Stefano - Passo dello Spino. Montezemolo aveva effettuato la ricognizione e preso appunti con una vettura diversa da quella utilizzata in gara e una « destra ++ » non era una destra da 120-130 orari, con l'altra macchina. All'uscita della curva la vettura tocca le balze di paglia, rimbalza sull'altro lato, poi compie una paurosa serie di cappottamenti: vettura distrutta, equipaggio incolume. Il rottame della macchina occupa parte della sede stradale, per cui si ha una nuova sospensione, che si conclude con la decisione del direttore di corsa di annullare la prova di velocità!

Il primo giro (ogni tornata era stata ridotta a 333 chilometri, anziché 347 per una deviazione resa necessaria dalla pioggia e con tre prove speciali invece di quattro) è il più selettivo. Barbasio e Mannucci sono le prime vittime illustri della sfortuna; negli iniziali chilometri di corsa la loro vettura si ferma improvvisamente. Non si conosce la natura del guasto e il tempo passa: i due decidono di abbandonare, quando si accorgono quasi casualmente che la ragione dipende da un mancato contatto nella presa dell'accensione elettronica. I concorrenti ripartono, ma giungono al successivo controllo orario con sette minuti di ritardo. Cala anche la nebbia. Si hanno — concludendo questo 1. giro — quattordici ritiri, fra i quali, oltre a quelli di Sonda, di

Smania, di Bisulli e di Benetti, c'è anche quello di Ballestrieri-« Sartana », uno dei quattro equipaggi in lizza per il campionato. Dopo circa duecento chilometri di gara, nel corso di una prova speciale, salta — per via di un sobbalzo — la seconda marcia e il motore sale alle stelle. Una valvola si storge, si tenta la riparazione, ma invano.

Al termine del primo giro la situazione vede nettamente in testa Rattazzi, con 43 penalità, seguito da Paganelli (125), da Ceccato (159), quindi da Tauffer, Tecilla, Tacchini, Verini, Bossetti e Besozzi. Barbasio è decimo.

Dei 48 concorrenti partiti, 34 iniziano il secondo giro all'alba di venerdì, un giro che sembra meno selettivo del precedente, in teoria, ma che farà sentire il suo peso nella seconda parte della gara. I ritiri sono soltanto quattro (Benvenuti, Fagnola, Betti e Piacentini), ma la maggior parte delle vetture è in pessime condizioni per il fondo stradale che ha distrutto sospensioni e gli organi più vicini a terra. Anche se trenta vetture concludono la prima tappa, poche potrebbero ripartire senza i pronti interventi dei meccanici nell'ora concessa per le riparazioni.

A metà gara la classifica vede ancora in testa lo scatenato Rattazzi, seguito da Paganelli, Ceccato, Tauffer; Barbasio ha risalito diverse posizioni ed è quinto: lotta per il campionato ancora a tre. Alle 22 di venerdì, dopo circa otto ore di riposo, la gara riprende. Non si presenta alla partenza l'equipaggio Agnesina-Piovene, che non ha potuto riparare in tempo utile un guasto al ponte, quindi sono ventidue le vetture che lasciano la pedana.

Altro colpo di scena: Ceccato-Eisendle,