AUTOSPRINT mese

'IL DOLCE VENTO ■ LA MINI CHE SI ACQUISTA COL CONTAGOCCE ■ IL «MASCHERONE» DI CASSINO ■ PROVA MERAK ■ IL SERVO A FUROR DI CLIENTI ■ NELLE MULATTIERE CI CORRANO LORO ■ FOLLMER: PILOTA ALL'ACIDO FORMICO ■ CERDA UNA VOLTA: SPECIALE TARGA FLORIO ■ TRA FICHI D'INDIA E ZAGARE ■ CON LA CARRERA SI INGOIA IL TRAFFICO ■ TRENTA MILIONI PER UNA STAGIONE F. 2 ■ STI CAVALLI LI METTIAMO PER TERRA? ■ FOTOTECA SPRINT E LE ALTRE RUBRICHE

IN REGALO DUE RITRATTI DELLA FAVOLOSA GALLERIA DEI CAVALIERI DEL RISCHIO: CEVERT E NANNI GALLI

10

GIUGNO 1973

luglio

ANNO II

spedizione in abbonamento postale gruppo III

L. 600

PER L'AUTOSTRADA GIMKANA

"Cuntaci 'na storia
'Na storia di Paladini,
Cavaddi alati e fati,
'Na storia ca cumincia comu tanti:
C'era 'na vota..."
No, 'sta vota cumincia:
"Cerda 'na vota"

CERDA, una v

olta

Cerda 'na vota,
Nunn'era ca un paisi:
Un campanili cunnitu
| c'un pizzicu di casi,
Comu 'na varca nica-nica-nica,
Spirduta d'intra
| un mari di muntagni.
Ma un ghiornu di maggiu
Passatu e chinu 'i suli,
Cerda diventò 'na capitali.
Di Cerda si parrò
| puru a Milanu...

CERDA, una volta

...'Na storia 'i Paladini senza spata,
Armati d'occhialuna e di curaggiu.
La favula la scrissi un certo Floriu.
Un omu scaltru comu un Saracinu,
Cu la figura d'un principi Nurmannu,
La gioia di l'arti d'un anticu Grecu,
Signuri di vita comu 'nu Spagnolu,
E giustu e forti comu 'nu Rumanu.
Tira la summa: lu veru Sicilianu!
Tuttu accuminciò c'un manifestu,
Stampatu a Cerda, a Gangi, a Petralia
E poi vucïatu a forza di tammuru:
« Duminica ci sunnu li cursi d'automobili »...

Si chiama Nostalgia, ma pronunciato all'inglese « Nostàlgia » che fa un po' ridere, il nuovo fenomeno di ritorno al passato ormai diffuso in tutto il mondo. Forse è il problema della natura in rovina o forse l'angoscia che ci riserva un futuro ignoto e pieno di ansie, a farci guardare al passato come all'età dell'oro, al bel tempo perduto in cui tutto era felice. Così abbiamo ripreso la moda del vestire degli anni 30, il trucco, l'arredamento e tante care abitudini che si confondono tra i veri ricordi un po' sfumati e quelli che crediamo nostri dopo i racconti dei nonni. L'affascinante « nostàlgia » non basta comunque a cancellare vent'anni di benessere: è per questo che alle buone cose che facciamo rivivere cerchiamo sempre di dare un'impronta attuale. Ricreiamo un passato modernizzato insomma, che tenga quanto di buono ha o ci ricorda, ma non ci distacchi dalle belle abitudini che un po' di soldi in più hanno portato a casa di tutti.

Forse è per questi desideri contraddittori che ci dispiace particolarmente dover dare l'addio alla Targa Florio. Cosa unica nel suo genere, la Targa è infatti andata adeguandosi al modello della « nostàlgia » di anno in anno, mantenendo intatto il suo svolgimento, senza dover essere rispolverata dalla soffitta come avviene per tutti gli altri revival del passato.

Desideriamo il gusto del passato e le abitudini del presente: come ottenerlo meglio in automobilismo se non mettendo in una cornice da primi del secolo le macchine da corsa di oggi?

La magia delle strade strette di ogni giorno, quelle che nessun progettista di autodromi riuscirebbe a concepire, delle macchine che passano nei paesi tra la gente che se ne sta con un piede su e l'altro giù dal marciapiede, di un mondo agreste tutto attorno, dal quale muli e pecore possono concedersi impreviste escursioni stradali, sono alcuni degli elementi della Florio che trascinano inevitabilmente nella dimensione della «nostàlgia».

Poi c'è lo spirito di chi vi partecipa, da dentro o da fuori: quello dei piloti che si sentono protagonisti di un avvenimento unico nella stagione, di una gara dove non corrono come robot studiando ogni mossa degli avversari su di una striscia d'asfalto che conoscono ed hanno verificato centimetro per centimetro, ma attori di un'autentica avventura.

La festa della Sicilia

Poi il pubblico, tanto, colorato e spesso anacronistico rispetto a ciò che accade. Un pubblico entusiasta perché la Targa « succede ». Seicentomila persone che partecipano assieme ad un centinaio di vetture ad un grande happening dove dominano i colori delle macchine e quelli dei campi e dei fiori, l'odore delle gomme, della polvere e dell'olio bruciato e quello del montone arrostito e del vino, il rumore dei motori ed il timbro di un dialetto ostico ed affascinante condito da urla, fischi e gesti che non smettono d'accompagnare ogni frase di entusiasmo o di delusione, di noia o di impazienza. Un pubblico molto diverso da quello degli autodromi, probabilmente più simile alla cornice di folla che accompagnava le macchine che ai primi del secolo correvano da Parigi a Madrid.

Questa è la Targa, o meglio, sono alcune delle cose della Targa che colpiscono chi vi si trova per la prima volta. Molto poco in confronto a tutto ciò che realmente è, un susseguirsi di immagini che si sovrappongono confusamente ai prototipi pistaioli di oggi che circolano per strada come Cinquecento o al ricordo dell'antico Marsala Florio e delle navi della flotta Florio e Rubattino (a proposito ma non era quello di Garibaldi?) che trasportavano le vecchie e care OM, Bugatti ed Alfa ai primi polverosi appuntamenti del nobile siciliano.

Un appuntamento che l'Alfa Romeo quest'anno ha rinnovato ai suoi clienti di auto d'epoca per una Targa storica che ha contribuito parecchio al riaccendersi delle emozioni: come apripista, prima delle 312, della 33tt3, delle Porsche e della Stratos sono arrivate loro, le Nostàlgia, con una baldanza che forse le avrebbe portate a piazzamenti da alta classifica se fossero state accettate in corsa.

Già, perché le Nostàlgia, si chiamino 8C 2600 Monza, RL Targa Florio oppure 6 c. 1750 ss, coi loro telai a trave e le ruotone da quasi un metro, per queste strade ci sono nate. Altro che code lunghe o corte, che alettone con più o meno gradi! C'erano da schivare i pietroni ed i carretti coi muli, e lo si faceva senza troppo scandalizzarsi. Finire su di un sasso come quello di Ickx non era un dramma, prendere un muretto per lo spintone di un ottuso ritardatario poteva costare una gomma, mai una sospensione!

Alle «Nostàlgia» la continuità?

E come andavano! Cavalli da vendere, domati da un posto di guida dove non c'era troppo da stare comodi e dal quale si era esposti alla pioggia di sassi o di fango distribuita dai colleghi raggiunti. Facendo un giro con una di queste Alfette si ha la dimensione vera della Targa, quasi spiace che la strada sia diventata così bella! Una dimensione tanto vera da non poter fare a meno di pensare che dall'Inghilterra, oltre che dall'Italia e da molti altri Paesi, sarebbero in tanti ad accorrere ad un appuntamento davvero velocistico tra auto ante-anni-40. E verrebbero per correre, non per far finta o per risparmiare i loro preziosi gioielli. A Donington, Tom Wheatcroft sta riattivando la famosa pista inglese di ante-guerra attorno al suo museo di vecchie auto. Quando sarà pronta ce le farà correre. Uomini con la passione di Wheatcroft ce ne sono più di quanti si pensi, anche fra noi, e l'invito ad una nuova Targa per vecchie auto sarebbe il più grande regalo per la loro vita di appassionati collezionisti.

Cosa direbbe il pubblico? Una parte non capirebbe subito, sarebbe delusa, quasi offesa. Si tratterebbe della parte di pubblico che merita alle Madonie qualche cosa come il Nurburgring. Un pubblico che vuole l'avventura nell'avventura, l'accampamento, i fuochi e le notti all'addiaccio come i tedeschi nella foresta dell'Eifel. Il pubblico per il quale un Florioring di una ventina di chilometri fatto apposta per salvare la tradizionale Targa andrebbe a meraviglia. Ma un'altra parte di pubblico, quella più abituata a vedere corse ed auto da corsa, per una Florio tutta Nostàlgia impazzirebbe. E se fosse un'idea? Le auto Nostàlgia sono pronte a tenere in vita per qualche anno la vecchia Targa senza dare traumi alla CSI. In questo tempo, se la volontà di fare un circuito diventasse realtà, la leggenda non finirebbe e con lei resterebbe il caleidoscopio delle sensazioni e dei ricordi di una storia a cui l'automobilismo deve molto.

Gabriela Noris

Qualche settimana prima della corsa, la Stratos di Andruet in allenamento sulle strade della Targa era incorsa in questo brutto capitombolo, i cui effetti sono documentati nella foto a destra. **In un primo momento, era addirittura sembrata compromessa la partecipazione della vettura alla corsa, poi tutto si è risolto ed Andruet e Munari hanno colto il magnifico secondo posto che sapete.**
Sotto, **Andruet spiega a Dallara l'incidente.**
A destra in basso, **l'assistenza fra le mucche**

La differenza tra la Florio '72 e '73

L'amaro champagne dei due «Jacky»

Un anno fa, il 22 maggio con il volo diretto Palermo-Bologna, atterrava all'aeroporto di Borgo Panigale tutta la squadra della Ferrari piena di coppe, di attestati, di pergamene: portavano a casa una vittoria alla Targa Florio. Una sola vettura di Maranello aveva fatto il vuoto dietro di sé.

C'era gente, allora, a quell'arrivo da Palermo. Il pulmino della Ferrari, venuto a prendere i meccanici era letteralmente sommerso dai tifosi. Munari e Merzario al loro arrivo con le braccia stracolme di coppe furono assediati per l'immancabile autografo. Il DT della Ferrari ing. Jacky Caliri portava la coppa più grande per il gran capo « Penna Bianca » a Maranello.

Un anno dopo i personaggi sono gli stessi (o quasi). Il volo è sempre quello, l'aeroporto è sempre quello di Borgo Panigale, e il pulmino per i meccanici della Ferrari è guidato dal solito autista, Carlino. Ma questa volta non ci sono coppe, se non due microscopiche, quasi nascoste come per vergogna. S'innalza alto in cielo un ben diverso trofeo: è un sasso di circa 30 kg, avvolto in un sacchetto di plastica gialla che un meccanico ha portato (faticosamente) da Cerda. E' quello che « amici » hanno recapitato alla Ferrari e al quale si imputa l'uscita di strada di Giacomo Ickx, anche se poi le versioni di chi era presente non concordano con quanto detto dal pilota così come non concordano le affermazioni del belga dopo le prove del venerdì, quando diceva d'aver perso il cofano del muletto, mentre in realtà gli era stato levato dai meccanici Alfa, a Polizzi, dopo una uscita di strada.

Anche sull'aereo l'atmosfera è stata diversa. Un anno fa si rideva e si scherzava. Tecnici piloti e meccanici erano un gruppo solo, si cercava disperatamente champagne per brindare. Quest'anno invece l'équipe era divisa in clan, chi davanti, chi dietro, chi da una parte chi da un'altra. Merzario alla partenza da Palermo chiederà spiegazioni su una frase apparsa su un giornale che attribuisce alle sue « partenze » la causa della rottura dell'innesto del semiasse. L'ing. Caliri anche al sottoscritto dirà che non sono dichiarazioni sue, ma considerazioni di chi ha firmato il « pezzo ». E così si arriverà (faticosamente) a Bologna in un clima di sospetto reciproco. Poi la sera stessa e il giorno dopo ci sarà guerra grossa in seno alla Ferrari, in quel di Maranello.

L'ultima Targa Florio è vissuta molto nel caos, già nella vigilia. Anche le prove sono state spezzettate da incidenti, alcuni segnalati, altri no. Durante una di queste soste, riuscivamo a fare un giro sul percorso con la vettura 00 (libero accesso in pista), per vedere com'era il percorso dove i piloti dovevano provare. Il pubblico non era molto, anzi quasi assente, (ma si rifarà poi il giorno della gara, 700.000 presenze, con un incasso che ha dell'incredibile: 8-9 milioni!!!). Molta gente invece in alcuni punti particolarmente belli e panoramici.

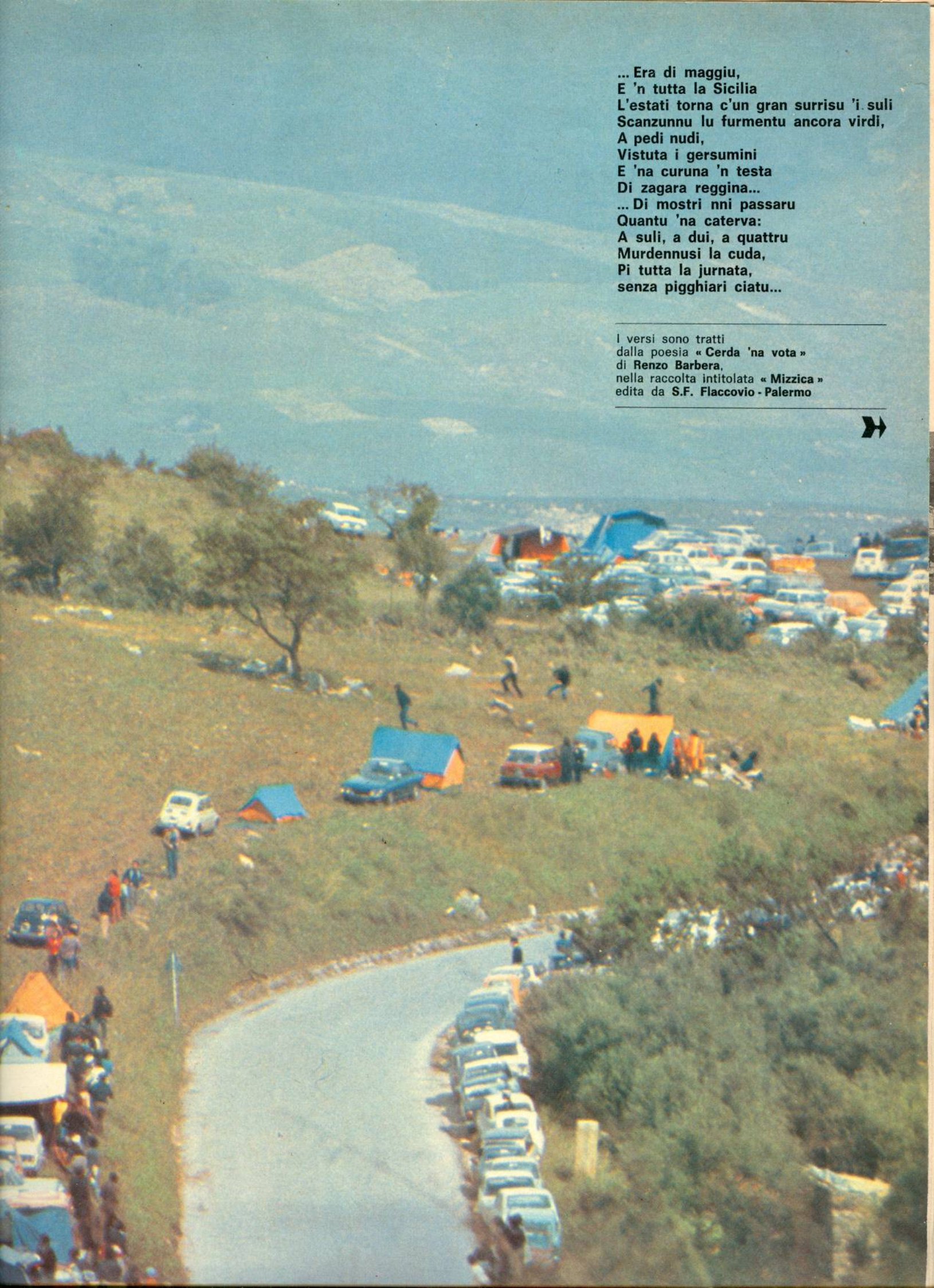
Appena passato questo bivio, una nutrita schiera di bambini delle elementari accompagnati dalle suore di Caltavuturo, con il loro grembiulino nero e con il colletto bianco, e grandi fiocchi azzurri, assiste per tutta la giornata alle prove.

Nessuna mandria di bestie si vedeva nel raggio di un chilometro dalla strada dove dovevano provare i piloti. Solo un mulo non aveva ottemperato all'invito, e veniva prontamente « tamponato » dalla BMW di Fasano-de Gregorio. Alcuni chilometri prima del Bivio Polizzi un meccanico dell'Alfa sta correndo verso il posto di rifornimento della casa milanese. Gli diamo un passaggio: sta andando a vedere che cosa occorre alla 33tt8 della Brescia Corse, ferma per un guasto.

Al Bivio Polizzi, i meccanici stanno lavorando, assieme all'ing. Severi. C'è Elford che a torso nudo guarda i suoi ex compagni che provano, **« visti da qui — dirà — mi sembrano tutti un po' matti »**. Gli facciamo notare che fino a poco tempo fa anche lui... **« sì, sì, dice, ma io non ero così »**.

Più avanti incontriamo il collega Rosinsky. Dice di aver assistito da lontano al rogo della BMW di Spinnato: **« in un primo momento credevo bruciasse una casa, tanto era il fumo poi mi sono avvicinato e ho visto che era una vettura. Tutti stavano a guardare e nessuno era presente con degli estintori, in più dai box continuavano a far arrivare delle macchine... non capisco come possano succedere cose simili... »**.

g. c.



... Era di maggiu,
E 'n tutta la Sicilia
L'estati torna c'un gran surrisu 'i suli
Scanzunnu lu furmentu ancora virdi,
A pedi nudi,
Vistuta i gersumini
E 'na curuna 'n testa
Di zagara reggina...
... Di mostri nni passaru
Quantu 'na caterva:
A suli, a dui, a quattru
Murdennusi la cuda,
Pi tutta la jurnata,
senza pigghiari ciatu...

I versi sono tratti
dalla poesia **« Cerda 'na vota »**
di **Renzo Barbera**,
nella raccolta intitolata **« Mizzica »**
edita da **S.F. Flaccovio - Palermo**

---

documenti TARGA FLORIO

Ecco la FOTO-PROVA-verità dell'episodio chiave della 57ª Targa Florio
DE ADAMICH aveva ragione:
è stato chiuso COSÌ dalla LANCIA

L'AL

A destra, **de Adamich**
guarda sconsolato la sua 33tt3
con la sospensione anteriore rotta.
Per l'Alfa, e così sfumata una vittoria quasi certa.
Sotto, **il pilota**
richiama l'attenzione e sale sull'elicottero
che lo riporterà a Cerda

FICIDIO

Si è scritto molto, anche a sproposito, incolpando de Adamich, sull'episodio-chiave della Targa Florio, quando, nel corso del quarto giro l'Alfa Romeo 33tt12 di Andrea entrava in collisione con la Lancia (poco) Ombra di Adamo. La sequenza inviataci dal nostro lettore **Franco Terranova**, di **Bagheria**, fotografo di riflessi notevoli, che ha avuto la fortuna di trovarsi nel punto giusto e l'abilità di cogliere il momento giusto, rende chiara giustizia al pilota italiano che in quel momento stava conducendo la corsa e che forse avrebbe potuto concluderla con una vittoria. La Lancia ha « chiuso » l'Alfa e non ci sono state possibilità per de Adamich di evitare l'urto. Così le giustificazioni tentate da Adamo, incolpando il pilota alfista, trovano ora la clamorosa smentita. La strada, chiusasi per l'Alfa n. 6, si è aperta in quel momento, senza... ombre, per la Porsche-Martini!

A sinistra, **l'attimo dell'urto che è costato all'Alfa la vittoria all'ultima Targa Florio. Adamo, che ha da parecchio dietro di sé l'Alfa che guida la gara, ma non se n'è accorto, stringe a sinistra proprio mentre de Adamich crede di poter passare. L'Alfa urta la Lancia ma anche il muretto sulla sua sinistra, che causerà il danno. Nelle altre foto, la Lancia in testa-coda, poi mentre riparte, dopo aver sostituito la gomma posteriore sinistra**

Cucite assieme sette gare in salita (con i bivacchi, le attese, la gente a fare da « limite » alla carreggiata) ed avrete la Targa Florio. La Targa non muore, il mondiale marche abbandona il tracciato stradale che però sarà utilizzato per le « derivate di serie ».
Al centro, **Andruet con la Lancia-Marlboro Stratos, secondo assoluto assieme a Munari**

A sinistra, **brucia in prova la Chevron di « Tango », poco dopo Cerda, mentre sfilano la Porsche Carrera di Borri-Barone e l'Alpine 1600 di Trombotto-« Tony », che non si qualificherà per la partenza. Le Gran Turismo dovrebbero continuare la tradizione stradale della Targa. Ma avranno il potere di continuare ad ammassare i 300.000 che le fanno da cornice?**

Dopo l'exploit di Daytona, la Porsche Carrera gruppo 5 si è ripetuta in Targa, per i colori del Martini Racing Team, con Muller-Van Lennep, in una gara che ha visto l'eliminazione delle Ferrari e della debuttante Alfa 12 cilindri. A destra **de Adamich con la 33-tt-12 all'ingresso del « Karoussell », alla 1000 Km. del Nurburgring**