

57^a TARGA FLORIO

CAMPOFELICE



COLLESANO

CERDA

SCILLATO

13
MAGGIO
1973

CALTAVUTURO



non sparare sui bambini

Agip

**sempre all'avanguardia
ti dà benzina
piú potente e piú pulita**

Si, Agip ha ridotto il contenuto in piombo delle sue benzine e le ha arricchite di componenti ottanici pregiati che le rendono piú potenti e piú pulite. Le nuove benzine Agip

sono già a disposizione degli automobilisti presso gli impianti dell'Italia nord-occidentale e di Roma, e al piú presto saranno progressivamente disponibili su tutto il territorio nazionale.



costruiamo
lo spazio
con



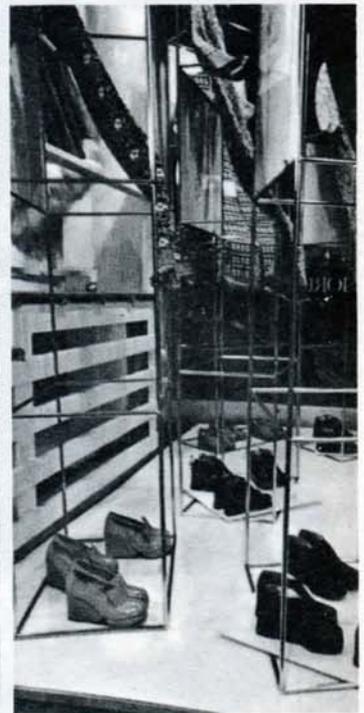
PONTEUR

Il System Abstracta consiste in una struttura composta di tre elementi fondamentali standardizzati: i giunti, i tubi di metallo e i ripiani modulari. I tubi vengono assicurati ai giunti con un martello di plastica, unico attrezzo necessario al montaggio di una qualsiasi costruzione Abstracta.

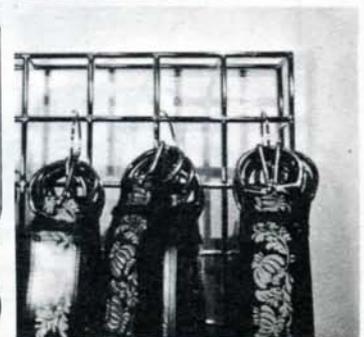
I ripiani che servono per sostenere gli oggetti e quelli che servono da parete e da divisori sono disponibili in colori e materiali diversi: in laminato plastico, lamiera verniciata, cristallo, legno etc. etc.

I tubi e i giunti vengono prodotti in diverse dimensioni: mm. 13-19 e 42 sezione rotonda e mm. 15-25 sezione quadrata. Costruire con l'Abstracta è tanto semplice da stupire.

L'Abstracta viene in aiuto di tutti coloro che hanno problemi di tempo e di spazio e con l'esigenza di una costruzione solida ed elegante insieme. Il System Abstracta è un materiale intelligente che crea idee intelligenti: è la rivoluzione nel campo delle strutture metalliche.



majolino



concessionario per la sicilia occidentale

via s. meccio, 17/23 - palermo - tel. 24 06 35



PARTICOLARE DELLA FONTANA PRETORIA

AZIENDA AUTONOMA DI TURISMO
DI PALERMO E MONREALE

amaro averna ha la natura, dentro

La natura si trasforma in Amaro Averna
per essere gustata ogni momento.

Abbandonati al gusto inconfondibile dell'Amaro Averna
che palpita in ogni sorso.

Entra nel gusto esclusivo dell'Amaro Averna.

AMARO AVERNA



Lo Speedmaster

*l'unico orologio che
ha misurato il tempo sulla luna
al polso degli astronauti*



Speedmaster - Il primo orologio uscito nello spazio.
Cronografo, impermeabile, con scala tachimetrica,
pulsioneria decimale

cassa a bracciale acciaio inoss.

L. 115.000

In occasione della 57^A Targa Florio la
GIOIELLERIA GINO
propone Seamaster di Omega
l'orologio per tutti gli sportivi

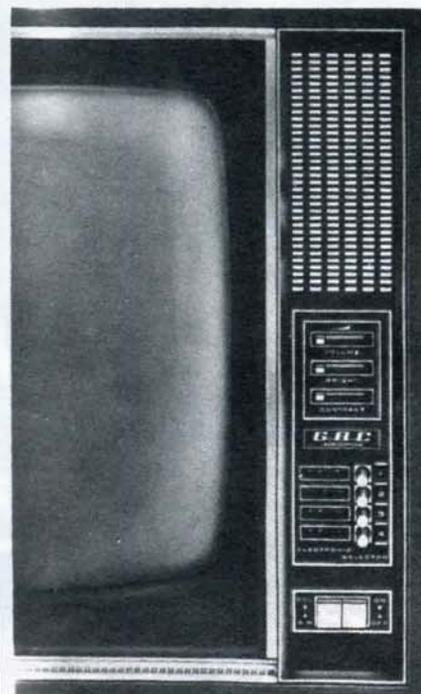


**GIOIELLERIA A. GINO - CONCESSIONARIA OMEGA
VIA MARCHESE DI VILLABIANCA, 211 - PALERMO**



dalle
telecamere
ai
televisioni
questa
è la
forza

GBC



a cura della

GBC

ORGANIZZAZIONE
— IN SICILIA

ce n'è (...a patto di



Concessionaria per TRAPANI e provincia:
Ditta MASSIMILIANO BIASIZZO

DIREZIONE ESPOSIZIONE E VENDITA
VIA PALERMO, 100 - 102 - 104 - TEL. 28133

MAGAZZINO RICAMBI E OFFICINA
VIA ALBERTO MARIO, 71 - 73 - 75

per tutti (essere qualcuno)



F.G.F. ATA



INNOCENTI

auto speciali per gente speciale

**XXVIII
FIERA**



DEL MEDITERRANEO

Campionaria Internazionale



26 MAGGIO - 10 GIUGNO 1973 PALERMO

*il migliore punto d'incontro
dei mercati continentali
con quelli dei Paesi mediterranei*

una scelta di prestigio:

Chrysler Simca Sunbeam

una scelta giudiziosa:

Messineo

SIMCA

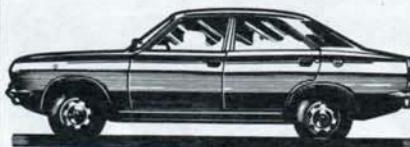
1000LS - GLS - SPECIAL
1000 RALLYE 1 - 1000 RALLYE 2
1100LS - GLS - SPECIAL
1301 - SPECIAL



da £. 999.000

CHRYSLER

160 - 180 - 2000 AUTOMATICO



da £. 1.749.000

SUNBEAM

1250 SC - 1250 TC
1250 TC BREAK - 1500 TC



da £. 1.349.000



PROVE E DIMOSTRAZIONI PRESSO LA CONCESSIONARIA

MESSINEO

VIA M. DI VILLABIANCA, 1 - TEL. 296244 - PALERMO

REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO PER IL TURISMO COMUNICAZIONI E SPETTACOLO
AUTOMOBILE CLUB DI PALERMO

57^a TARGA FLORIO

TROFEO MARLBORO

13 maggio 1973

*Numero Unico edito dall'A.C. Palermo
in occasione della 57^a Targa Florio
Prova internazionale di velocità valida per il Campionato Internazionale Marche;
per lo Challenge di Velocità e Durata 1973, messo in palio
dagli Organizzatori delle prove: 24 Ore di Daytona, 1000 Km. Spa,
Targa Florio, 1000 Km. del Nurburgring; 24 Ore di Le Mans, riservato ai costruttori
per le vetture Gran Turismo e Sport che hanno partecipato alle prove suddette,
per il Campionato Italiano di Velocità e relative coppe C.S.A.I.
gruppo 4 Gran Turismo, I e II divisione; gruppo 5 Sport, I e II divisione,
per il Campionato Siciliano di Velocità,
per il Campionato Sociale dell'Automobile Club di Palermo.*

sommario

- LA STORIA DELLA CORSA IN CIFRE - Gianni Cancellieri**
L'ALFA PER VINCERE, LA FERRARI PER I PUNTI - Pietro Rizzo
ICKS - Giancarlo Cevenini
SI CHIAMA TARGA FLORIO LA SPERANZA DELL'ALFA ROMEO - Marcello Sabbatini
GLI VOGLIONO TAGLIARE I CAPELLI - Franco Zuccalà
TARGA FLORIO - RALLY DI SICILIA: ACCOPPIATA VINCENTE - Michele Fenu
PERCHÉ IL 12 CILINDRI NELLA TECNICA DELLE VETTURE SPORT? - Enrico Benzing
TARGA FLORIO: UN RITORNO ALLE ORIGINI - Roger Jouquet
AAA GIOVANE PILOTA CERCASI - AAA GIOVANE PILOTA OFFRESI - Vincenzo Bajardi
LE VETTURE SILHOUETTE E LA TARGA FLORIO - Paul Frère
LE ALPINE RENAULT ALLA TARGA - Aldo Seregni
IL «SOUND» DELLA TARGA - Filippo Crispolti
TARGA, AMORE A PRIMA VISTA - Silvio Ottolenghi
L'IMPEGNO DELL'ACI PER IL FUTURO DELLA TARGA - Tommaso Tommasi
TARGA FLORIO: COME SEMPRE IL CAMPIONATO A GIRO DI BOA - Giulio Mangano
UN FANTINO DI NOME MERZARIO - Bruno Nestola
IL MIO RITORNO CON LA FERRARI - Nino Vaccarella
LA TARGA FLORIO SI VINCE O SI PERDE ANCHE CON I RIFORNIMENTI - Gianni Rogliatti
LA TARGA SULLE LANCETTE - Nino Cangelosi
UNA LEGGENDA IN MARCIA SULLE STRADE SICILIANE - Lucio Simonetta
LE VETTURE D'EPOCA ALFA ROMEO ALLA TARGA FLORIO STORICA - Luigi Fusi
NUVOLARI E LA TARGA DEI CORSI E RICORSI STORICI - Pino Fondi
TARGA FLORIO: 10 IN TURISMO - Luigi Tripisciano
LA TARGA NON DEVE MORIRE - Giuseppe Siragusa
PIU' SICILIANA CHE MAI LA TARGA DELL'AUTOSTRADA - Giuseppe Corona

Direttore responsabile: Pietro Rizzo
Redazione: Vincenzo Bajardi, Giulio Mangano
Fotografie: Archivio Automobile Club Palermo, Archivio Autosprint, Attualfoto, D.P.P.I., Labruzzo, Lini, Mangano
Fotocolors: Archivio Autosprint, Erich Baumann
Pubblicità: Graphised S.p.A. - Palermo
Impaginazione: Giò Pavese
Fotolito e stampa: Grafindustria Editoriale S.p.A. - Palermo



**CONSIGLIO
DIRETTIVO
DELL'AUTOMOBILE
CLUB
PALERMO**

Presidente:
Avv. ANTONINO SANSONE
Vice-Presidente
Com.te GIUSEPPE ALBANESE
Componenti:
Dr. ANTONINO AQUILA
Avv. EMANUELE BRUNO
Ing. ANDREA D'ANDREA
Rag. GUIDO FERRERA
Dr. LUCIO MESSINA
Ing. SALVATORE PRESCIA
Avv. ACHILLE PRINZIVALLI
B.ne ANTONIO PUCCI
Comm. GIOVANNI SIVIGLIA

**COMITATO
ORGANIZZATORE
DELLA
57ª TARGA FLORIO**
TROFEO MARLBORO

Presidente Onorario:
PIERRE UGEUX
Presidente:
Avv. ANTONINO SANSONE
Componenti:
Com.te GIUSEPPE ALBANESE
B.ne ANTONIO PUCCI
Direttore Generale dell'Organizzazione:
Dr. ANTONIO PEZZULLO
Addetta alla Direzione Generale:
Sig.na BEATRICE ILARDI

**UFFICIALI
DI GARA**

Commissari Sportivi:
OTTORINO MAFFEZZOLI, designato dalla CSAI
ALFREDO CANGEMI
GUIDO FERRERA
FRANCESCO LA DELFA
VINCENZO TORNABENE

Commissari Tecnici:
GASPARE CRAPANZANO designato dalla CSAI
GIUSEPPE BARRESI
ENNIO RIBAUDO

Direttore di Gara:
GIUSEPPE PALMERI

Segretario della manifestazione:
GIACOMO SANSONE

Addetto alla Segreteria:
GIORGIO GATTI

Verificatori tecnici:
GIUSEPPE FIORENTINO
GIUSEPPE ROMEO
MATTEO SALERNO

Commissari di percorso:
DELL'AUTOMOBILE CLUB PALERMO

Medici:
DELLA F.M.S.P.

Medico Federale CSAI:
Prof. CALOGERO GATTUSO

Capo Servizio Cronometraggio:
ANTONIO CANGELOSI

Cronometristi:
DELLA F.I.C.

Capo Ufficio Stampa:
PIETRO RIZZO

Addetti Stampa:
VINCENZO BAJARDI
GIULIO MANGANO

Commissari Sportivi dello
Challenge Mondiale:

24 Ore di Daytona:
W. BINFORD

1000 Km. di SPA:
LEON SVEN

Targa Florio:
ANTONINO SANSONE
1000 Km. del Nurburgring:
BRWIN ILLG

24 Ore di Le Mans:
PIERRE ALLANET
JEAN CLAUDE LAMY



30... 33... 37 GRADI ALL'OMBRA!

...un caldo da impazzire se non avete un
buon condizionatore d'aria in casa e in ufficio!

sceglietelo da:



MIGLIORE

VIA TERRASANTA 102 - VIA D. COSTANTINO 37-43 - PALERMO





Munari e Merzario, i vincitori della 56° Targa Florio.



**... la nostra
mitica Targa Florio
che è fatta di tecnica
di ardimento sportivo
e di irripetibile partecipazione popolare**

È del tutto superfluo tornare a ribadire l'importanza ed il prestigio di cui gode, negli ambienti dell'automobilismo sportivo di tutto il mondo, la nostra «mitica» Targa «Florio», che è fatta di tecnica, di ardimento sportivo e di irripetibile partecipazione popolare; «nostra» — dico — perchè la Targa appartiene alla Sicilia tutta, che in essa ravvisa una delle sue più splendide manifestazioni di agonismo e di passione sportiva.

La Targa, infatti, non è soltanto un banco di prova estremamente impegnativo per le grandi Case automobilistiche o per il valore dei più prestigiosi piloti, è anche — e, direi, soprattutto — una sintesi unica di questi due elementi con la realtà geografica e paesaggistica delle zone attraversate e con la spontanea e immediata partecipazione di centinaia di migliaia di spettatori, dislocati lungo tutto il percorso. Sta in questo il fascino della Targa Florio, un fascino che nessun'altra gara automobilistica può vantarsi di possedere.

La 57ª edizione della Targa rischia di essere l'ultima che abbia queste particolari caratteristiche. Dai prossimi anni la gara si svolgerà probabilmente su un nuovo circuito chiuso, per la realizzazione del quale il Governo regionale ha già disposto un primo stanziamento che, unitamente ai fondi a disposizione dell'Automobile Club di Palermo, consentirà di accelerare l'inizio dei lavori. Forse avremo, quindi, una Targa dal volto diverso — probabilmente più sicura sotto l'aspetto tecnico, ma certamente meno suggestiva di quelle sino ad ora effettuate. È la dura legge dello sport che esige questo sacrificio, che per noi siciliani è particolarmente doloroso, poiché ci priva di qualcosa che è unicamente nostro.

Mi è gradito, allora, inviare il mio più vivo saluto e il più sincero ringraziamento a quanti hanno, quest'anno e nel passato, organizzato la «nostra» Targa Florio; con gli amici dell'A.C. Palermo abbiamo fatto e continueremo a fare tutti gli sforzi perchè questa manifestazione possa continuare a conservare la sua inimitabile fisionomia.

Se ciò non fosse — malgrado tutti i nostri tentativi — possibile, richiederemo che il vecchio circuito della Targa sia destinato ad ospitare altre gare per vetture GT, che, se pure della Targa non avrà l'importanza, ne continuerà il particolarissimo carattere. Questo perchè la meravigliosa festa di passione popolare e di perfezione tecnica e sportiva scaturita dall'iniziativa di Vincenzo Florio continui ancora nel futuro.

Se i «Colonnelli» della C.S.I. non dovessero cambiare avviso, la bandiera a scacchi bianchi e neri che il 13 maggio prossimo sarà agitata al traguardo, per indicare la conclusione della 57ª Targa Florio, acquisterebbe valore storico di cimelio poichè sarebbe la bandiera usata per indicare la fine della Targa come prova valida per il Campionato Mondiale Marche.

La guerra che la Commissione Sportiva Internazionale ha dichiarato alla Targa tre anni fa vedrebbe il suo epilogo.

Inglorioso, capriccioso e malevolo epilogo.

inglorioso:

(per la C.S.I.) poichè si tratterebbe non di una vittoria ma di una vera e propria sopraffazione in quanto la C.S.I. esercita dei poteri ai quali non è data possibilità di resistere, ed adotta provvedimenti avverso i quali non è consentito ricorrere a nessuna autorità superiore.

capriccioso:

poichè la stessa C.S.I. che ha concesso lo scorso anno l'autorizzazione ad effettuare la Targa nel 1973 ora non la concederebbe per il 1974 in quanto entro l'anno prossimo non sarà già costruito e collaudato il nuovo circuito permanente.

malevolo:

poichè non si è neppure concessa un'alternativa per il 1974 e cioè la effettuazione in un autodromo sic-

iliano esistente (Pergusa) ma si è direttamente cancellata la Targa dal Campionato Mondiale Marche.

Ed allora il destino della più antica corsa automobilistica del mondo è irrimediabilmente segnato?

La risposta non deve che essere negativa.

L'Automobile Club di Palermo, a seguito della presa di posizione della C.S.I. in sede di redazione del calendario del mondiale marche 1973, ha immediatamente affrontato il non certamente facile problema dell'autodromo.

Da luglio 1972 ad aprile 1973 l'idea è diventata prima studio, poi programma e successivamente progetto.

Il progetto è stato finanziato dall'Assessorato al Turismo della Regione Siciliana e dall'Automobile Club d'Italia tramite la C.S.A.I.

Parte dei terreni sono già stati acquistati in proprietà. Entro la fine dell'anno, secondo gli impegni comuni assunti, si disporrà di tutto il terreno necessario per la costruzione dell'opera e coevamente si procederà all'inizio dei lavori.

In tale situazione la C.S.I. non potrà non prendere atto di tutta la doverosa operosità degli organizzatori e della sensibilità del Governo della Regione Siciliana e dell'A.C.I.

riesaminando le proprie posizioni e concedendo ancora per un anno la possibilità di effettuare la gara nel Mondiale Marche sul «vecchio» circuito di 72 km.

È un atto di giustizia e di lealtà al quale la C.S.I. non può sottrarsi.

Ove, malgrado tutto, l'intransigenza dovesse prevalere su ogni altro valore, la Targa come prova valida per il Campionato Mondiale Marche potrà certamente essere autorizzata nell'autodromo di Pergusa e, sul circuito dei 72 km. più caro allo sport automobilistico di tutti i tempi, si potrà autorizzare la «Coppa Florio» valida per il campionato Europeo Gran Turismo.

Detta prova, peraltro, si intende in ogni caso ottenere quando dal 1975 la Targa passerà nel nuovo autodromo delle Madonie, e non in alternativa con la Targa come si è fin qui offerto, ma in aggiunta a quest'ultima per continuare a celebrare sul classico circuito il rito che per 57 edizioni ha entusiasmato le centinaia di migliaia di spettatori che vi assistono fungendo nel contempo da banco di prova insostituibile per lo sviluppo dell'automobilismo in Europa, certamente, ma forse anche nel mondo.

È un atto dovuto a Vincenzo Florio, alla tradizione, a piloti come Bandini, Courage, Giunti, Rodriguez, Scarfiotti, Siffert... che questa gara hanno amato più di ogni altra, forse perchè più di ogni altra esalta l'amore della competizione e l'arditezza della lotta e che sono caduti sulle piste di tutto il mondo, su quelle piste che le provette della C.S.I. dichiarano più sicure e conformi ai regolamenti.

Nino Sansone
PRESIDENTE

DELL'AUTOMOBILE CLUB PALERMO



Un momento della conferenza stampa, tenuta a Palermo lo scorso 11 aprile, durante la quale è stato presentato il nuovo autodromo «Targa Florio».

Abbiamo chiesto all'ingegnere Ennio Ribaud, uno dei tecnici che hanno lavorato alla redazione del progetto dell'Autodromo «Targa Florio», di illustrarci le scelte e i criteri informativi, quasi la «filosofia» che ha guidato la loro matita nel pensare e disegnare il nuovo tracciato.

Ecco la sua risposta:

I criteri tecnici, alla base del progetto dell'autodromo «Targa Florio», hanno avuto come elemento conduttore il proposito di realizzare, in un circuito di lunghezza contenuta, tutte le caratteristiche più tipiche del tracciato su cui ancor oggi

si svolge la stessa, favolosa «Targa Florio».

In sintesi possiamo dire che si sono riprodotte tutte quelle caratteristiche peculiari dell'attuale tracciato riportando nel progetto gli elementi tecnici più significativi quali raggi di curvatura, pendenze massime, raccordi altimetrici etc., adeguando evidentemente il tutto alle nuove esigenze dei moderni veicoli impegnati in competizioni sportive di velocità.

Il tracciato è stato inoltre studiato per la sua più ampia utilizzazione non solo nel campo delle competizioni sportive vere e proprie sia automobilistiche che motoci-

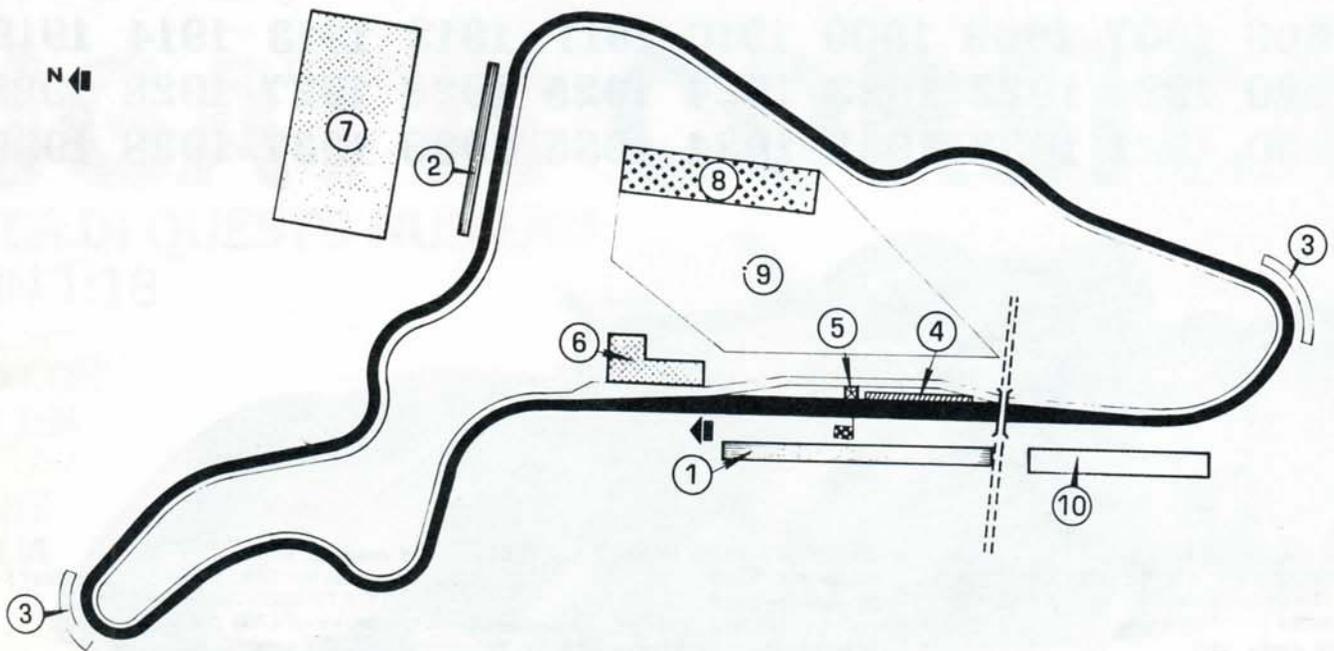
clistiche, ma anche quale pista di prova e collaudo nell'ambito delle sempre più frequenti sperimentazioni tecniche e tecnologiche che interessano ogni tipo di veicolo sia per le competizioni sportive sia per la normale produzione di serie.

Nel complesso del progetto si è ovviamente data la massima importanza a tutti gli accorgimenti tecnici per la più ampia sicurezza dei piloti e del pubblico.

È stato infine tenuto nel debito conto il fattore spettacolare con la particolare sistemazione di vaste aree che opportunamente attrezzate, consentiranno il più vasto campo di visibilità sul tracciato.

CIRCUITO PERMANENTE TARGA FLORIO

CARATTERISTICHE TECNICHE



Posizione: sulle Madonie

Lunghezza della pista: metri 6.363,76

Rettilineo box: metri 1.286

Senso di rotazione: destrogiro

Pendenze: massimo 6,58 per cento

Larghezza pista: metri 9 (13 sul rettilineo principale) più due banchine esterne di 4 mt. ciascuna che costeggiano la pista per una larghezza totale della sede stradale di metri 17 (21 sul rettilineo principale)

Raggio delle curve: variabile da 70 a 400 metri

Numero delle curve: 12

Velocità media: percorribile presumibilmente con una media di circa 160 kmh (valore assolutamente indicativo)

Area occupata: circa 500 ettari

Protezioni piloti: è prevista una barriera di guardarail doppio con fascia superiore rinforzata e opportune e ben localizzate zone di fuga

Protezione pubblico: oltre a una barriera costituita da rete metallica a disposizione multipla ad assorbimento di energia, il pubblico verrà sistemato in zona sopraelevata su tribune — in pratica — naturali oltre che in apposite

sedi in cemento armato capaci di circa 30.000 posti a sedere.

Accessi: L'impianto è facilmente raggiungibile attraverso l'autostrada Palermo-Catania (grande viabilità) e il rettilineo di Buonfornello (SS. 113) oltre che la SS. 120

Parcheggi: previsti per circa 30.000 vetture all'interno e ai margini della pista

Box: con annessa direzione di gara, torre di controllo, sala stampa e cronometraggio oltre ai servizi, sul rettilineo principale a destra della pista

Servizi di sicurezza: Impianto di TV a circuito chiuso e di collegamento radiotelefonico con i commissari di percorso. Impianto antincendio centralizzato (bocchette di utilizzazione ai margini della pista) e decentralizzato (vetture di pronto intervento in grado di intervenire immediatamente attraverso anche le stradelle di servizio).

Tempo operativo: La realizzazione dei lavori è prevista nell'arco di 18 mesi circa.

Progettisti: Ingg. Tesoriere, Di Mino, Ribaudò.

ALBO d'ORO

1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1919
1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929
1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939

5 maggio 1906

Percorso km. 466,469 - Part. 10 - Classif. 6 (ITALIA) Alessandro Cagno 9 h. 33' 22", media km. 46,800 orari.

22 aprile 1907

Percorso km. 446,469 - Part. 45 - Classif. 28 (FIAT) Felice Nazzaro 8 h. 17' 36", media km. 54,086 orari.

18 maggio 1908

Percorso km. 446,496 - Part. 13 - Classif. 7 (ISOTTA FRASCHINI) Vincenzo Trucco 7 h. 49' 26", media km. 57,064 orari.

2 maggio 1909

Percorso km. 148,823 - Part. 11 - Classif. 8 (SPA) Francesco Ciuppa 2 h. 43' 19", media km. 54,780 orari.

15 maggio 1910

Percorso km. 297,646 - Part. 5 - Classif. 2 (FRANCO) Tullio Cariolato 6 h. 20' 47", media km. 46,980 orari.

14 maggio 1911

Percorso km. 446,469 - Part. 14 - Classif. 5 (SCAT) Ernesto Ceirano 9 h. 32' 22", media km. 46,802 orari.

25, 26 maggio 1912

Giro Sicilia - km. 975 - Part. 26 - Classif. 14 (SCAT) Snipe - Pedrini 24 h. 37' 09", media 42,648 orari.

11, 12 maggio 1913

Giro di Sicilia - Km 975 - Part. 33 - Classif. 11 (NAZZARO) Felice Nazzaro 19 h. 18' 40", media 54,360 orari.

24, 25 maggio 1914

Giro Sicilia - km. 975 - Part. 31 - Classif. 8 (SCAT) Ernesto Ceirano 16 h. 51' 31", media km. 58,070 orari.

23 novembre 1919

Percorso km. 432 - Part. 20 - Classificati 5

(PEUGEOT) André Boillot 7 h. 51' 01", media km. 55,026 orari.

20 ottobre 1920

Percorso km. 432 - Part. 16 - Classificati 6 (NAZZARO) Guido Meregalli 8 h. 27' 23", media km. 50,924 orari.

29 maggio 1921

Percorso km. 432 - Part. 34 - Classificati 15 (FIAT 4500) Giulio Masetti 7 h. 25' 05", media km. 58,236 orari.

2 aprile 1922

Percorso km. 432 - Part. 42 - Classificati 24 (MERCEDES 4500) Giulio Masetti 6 h. 50' 50", media km. 63,091 orari.

15 aprile 1923

Percorso km. 432 - Part. 17 - Classificati 8 (ALFA ROMEO RLS) Ugo Sivocci 7 h. 18' media km. 59,177 orari.

27 aprile 1924

Percorso km. 432 - Part. 37 - Classificati 21 (MERCEDES 2000) Christian Werner 6 h. 32' 37" media km. 66,017 orari.

3 maggio 1925

Percorso km. 540 - Part. 13 - Classificati 6 (BUGATTI 2000) Bartolomeo Costantini 7 h. 32' 27", media km. 71,609 orari.

25 aprile 1926

Percorso km. 540 - Part. 26 - Classificati 12 (BUGATTI 2000) Bartolomeo Costantini 7 h. 20' 45", media km. 73,507 orari.

24 aprile 1927

Percorso km. 540 - Part. 17 - Classificati 8 (BUGATTI 2000) Emilio Materassi 7 h. 35' 55", media km. 71,065 orari.

6 maggio 1928

Percorso km. 540 - Part. 27 - Classificati 10 (BUGATTI 3000) Albert Divo 7 h. 20' 56", media km. 73,478 orari.

5 maggio 1929

Percorso km. 540 - Part. 15 - Classificati 4 (BUGATTI 2000) Albert Divo 7 h. 15' 41", media km. 74,366 orari.

4 maggio 1930

Percorso km. 540 - Part. 17 - Classificati 11 (ALFA ROMEO P/2) Achille Varzi 6 h. 55' 16", media km. 78,019 orari.

10 maggio 1931

Percorso km. 595,292 - Part. 12 - Classif. 6 (ALFA ROMEO 2336) Tazio Nuvolari 9 h. 00' 27", media km. 64,834 orari.

8 maggio 1932

Percorso km. 576 - Part. 16 - Classif. 6 (ALFA ROMEO) Tazio Nuvolari 7 h. 15' 50" media km. 79,296 orari.

28 maggio 1933

Percorso km. 504 - Part. 14 - Classif. 6 (ALFA ROMEO 2300) Antonio Brivio 6 h. 35' 03", media km. 76,336.

20 maggio 1934

Percorso km. 432 - Part. 12 - Classificati 7 (ALFA ROMEO 3000) Achille Varzi 6 h. 14' 26", media km. 69,222 orari.

28 aprile 1935

Percorso km. 432 - Part. 19 - Classificati 11 (ALFA ROMEO 2960) Antonio Brivio 5 h. 27' 29", media km. 79,149 orari.

20 dicembre 1936

Percorso km. 144 - Part. 11 - Classificati 9 (LANCIA AGUSTA) Costantino Magistri 2 h. 08' 47", media km. 67,088 orari.

23 maggio 1937

Favorita km. 315,600 - Part. 12 - Classificati 5 (MASERATI) Giulio Severi 2 h. 55' 49", media km. 107,704 orari.

22 maggio 1938

Favorita km. 171,600 - Part. 16 - Classifi-

**1940 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956
1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966
1967 1968 1969 1970 1971 1972**

cati 6 (MASERATI) Giovanni Rocco 1 h. 30' 04", media km. 114,303 orari.

18 maggio 1939

Favorita km. 228 - Part. 14 - Classificati 8 (MASERATI) Luigi Villorosi 1 h. 40' 15", media km. 136,445 orari.

23 maggio 1940

Favorita km. 228 - Part. 15 - Classificati 11 (MASERATI) Luigi Villorosi 1 h. 36' 08", media km. 142,228 orari.

3, 4 aprile 1948

Giro Sicilia km. 1080 - Part. 98 - Classificati 33 (FERRARI) Biondetti-Troubetzkoy 12 h. 12", media km. 88,866 orari.

20 marzo 1949

Giro Sicilia km. 1080 - Part. 157 - Classif. 51 (FERRARI 2000) Biondetti-Benedetti 13 h. 15' 09", media km. 81,494 orari.

2 APRILE 1950

Giro Sicilia km. 1080 - Classificati 92 (ALFA ROMEO 2500) M. Bornigia- G. Bornigia 12 h. 26' 33", media km. 86,794.

9 settembre 1951

Percorso km. 576 - Part. 25 - Classificati 7 (FRAZER NASH 2000) Franco Cortese 7 h. 31' 04", media km. 76,631 orari.

29 giugno 1952

Percorso km. 576 - Part. 47 - Classificati 15 (LANCIA A. 2000) Felice Bonetto 7 h. 11' 58", media km. 80,025 orari.

14 maggio 1953

Percorso km. 576 - Part. 42 - Classificati 21 (LANCIA 2960) Umberto Maglioli 7 h. 08' 35", media km. 80,635 orari.

30 maggio 1954

Percorso km. 576 - Part. 30 - Classificati 15 (LANCIA 3300) Piero Taruffi 6 h. 24' 18" media km. 89,930 orari.

16 ottobre 1955

Percorso km. 936 - Part. 47 - Classificati 20 (MERCEDES) Moss - Collins 9 h. 43' 14", media km. 96,290 orari.

10 giugno 1956

Percorso km. 720 - Part. 50 - Classificati 33 (PORSCHE 1500) Umberto Maglioli 7 h. 54' 52", media km. 90,970 orari.

24 novembre 1957

Percorso km. 360 - Part. 136 - Classificati 129 (FIAT 600) Fabio Colonna penalità 0,8, spareggio 0,6

11 maggio 1958

Percorso km. 1008 - Part. 38 - Classificati 13 (FERRARI 3000) Musso - Gendebien 10 h. 37' 58", media km. 94, 801 orari.

24 maggio 1959

Percorso km. 1008 - Partiti 50 - Classif. 21 - (PORSCHE 1500) Barth - Scivel - 11 h. 02' 21", media km. 91,310 orari.

8 maggio 1960

Percorso km. 720 - Part. 69- Classificati 28 (PORSCHE 1660) Bonnier - Hill 7 h. 33' 08", media km. 95,334 orari.

30 aprile 1961

Percorso km. 720 - Part. 54 - Classificati 19 (FERRARI 2400) Von Trips 6 h. 57' 39", media km. 103,433 orari.

6 maggio 1962

Percorso km. 720 - Part. 46 - Classificati 20 (FERRARI 2000) Mairesse-Rodriguez-Gendebien 7 h. 02' 56", media km. 102,142 orari.

5 maggio 1963

Percorso km. 720 - Part. 55 - Classificati 20 (PORSCHE 2000) Bonnier - Abate 6 h. 55' 45", media km. 103,908 orari.

26 aprile 1964

Percorso km. 720 - Part. 64 - Classificati 31 (PORSCHE) Pucci - Davis 7 h. 10' 53".

9 maggio 1965

Percorso km. 720 - Part. 59 - Classif. 30 (FERRARI 3300) Vaccarella - Bandini 7 h. 01' 12", media km. 102,562 orari.

8 maggio 1966

Percorso km. 720- Part. 70 - Classificati 30 (PORSCHE) Mairesse - Muller 7 h. 16' 32", media km. 98,961 orari.

14 maggio 1967

Percorso km. 720 - Part. 62 - Classificati 35 (PORSCHE) Hawkins - Stommelen 6 h. 37' 01", media km. 108,811 orari.

5 maggio 1968

Percorso km. 720 - Part. 66 - Classificati 51 (PORSCHE) Elford - Maglioli 6 h. 28' 47", 9, media 111,111 orari.

5 maggio 1969

Percorso km. 720 -Part. 79 - Classificati 52 (PORSCHE 908) Mitter - Schultz 6 h. 07' 45"3, media km. 117,469 orari.

3 maggio 1970

Percorso km. 792 11 giri - Part. 77 - Classificati 49 (PORSCHE 908 MK3) Siffert - Redman 6 h. 35' 30", media km. 120,151 orari.

16 maggio 1971

Percorso km. 792 - 11 giri - Part. 74 - Classificati 41 (ALFA ROMEO 33/3) Vaccarella - Hezemans 6 h. 35' 46", media km. 120,055 orari.

21 maggio 1972

Percorso km. 792 - 11 giri - Part. 77 - Classificati 39 (FERRARI 312 P) Merzario - Munari 6 h. 27' 48", media km. 122,537 orari.



Questa è ormai una specie di «rubrica» del «Numero Unico», con lettori magari non numerosissimi ma certamente curiosi e probabilmente un tantino... pignoli, come tutti quelli che, a qualsiasi titolo, si occupano di statistiche. A tali lettori, dunque, l'antefatto è noto: lo ripetiamo in breve per gli (eventuali) altri, per i nuovi, insomma.

Negli anni in cui in casa Porsche si diceva della Targa Florio «*das ist Kosa nostra*», o giù di lì, sui giornali si leggeva un po' dovunque lo stesso discorso: da un lato, lodi incondizionate alle superbe macchine di Stoccarda e, dall'altro, rammarico, vuoi per l'assenteismo, vuoi per la insoddisfacente competitività delle nostre rosse rappresentanti (per non far nomi: Ferrari e Alfa Romeo).

Una variazione inedita sul monotono tema mi parve la sua trasposizione in termini aritmetici, ottenuta tirando lunghe somme dopo avere attribuito ai primi mesi sei classificati di ogni edizione della corsa il punteggio (9, 6, 4, 3, 2, 1) allora in vigore nel campionato mondiale marche.

Mi accinsi all'operazione con una buona dose di scetticismo, ovvero convinto di vedermi alla fin fine obbligato a cavare dallo stanco repertorio l'ennesimo inno in gloria — *absque iniuria verbis* — di Nostra Signora di Zuffenhausen.

Niente affatto, i «numeri» diedero una indicazione inattesa: l'Alfa Romeo, grazie ai trionfi dei suoi anni più gloriosi, deteneva il singolare primato nella loro non meno singolare graduatoria. La Porsche, a dire il vero, seguiva a distanza assai breve e sembrava in grado di scavalcare la grande avversaria con facilità apparentemente irrisoria.

L'interesse della «Targa delle Targhe» si concentrò dunque su quel motivo. Per un paio di edizioni la Porsche confermò la «tendenza» in atto e nel 1971 fu sul punto di compiere il grande sorpasso. «Oggi — scrivevo sul «Numero Unico» di due anni addietro — *vigilia della Targa numero 55, i punti che dividono la Casa del quadrifoglio dalla irriducibile inseguitrice tedesca si sono ridotti a diciassette: 223 contro 206. Questo significa, ahimè, che la Porsche è quest'anno in condizione di sferrare l'attacco decisivo, di scavalcare finalmente la grande rivale e di tappare la bocca a tutti, ma con particolare soddisfazione... ai giornalisti «inventori» di records.*

Ma l'Alfa Romeo ebbe l'orgogliosa impennata che tutti ricordiamo e ristabili le distanze, sicché la «Targa delle Targhe» sembrò condannata, almeno per qualche anno, a una onesta «routine», al riparo da ogni possibile colpo di scena.

Il «lavoro» di chi scrive qui parve altresì ridursi a un tranquillo aggiornamento di dati, addirittura a qualche correzione sulla fotocopia dell'edizione precedente e buona notte.

Ma a turbare queste idilliche (scandalosamente idilliche) prospettive intervenne la CSI che, a partire dallo scorso anno, modificò la formula del campionato marche, attribuendo ai

primi dieci (e non più sei) classificati di ogni prova rispettivamente punti 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2, 1. «Schedare» i primi dieci classificati di trentacinque edizioni della Targa (più, naturalmente, quelli delle altre ventuno che hanno visto meno di dieci piloti o equipaggi all'arrivo), non è stato facilissimo, a causa della povertà di alcune fonti, della contraddittorietà di alcune altre, della scarsa attendibilità di molte. Comunque, il risultato che vedete sintetizzato in queste pagine non dovrebbe discostarsi granchè dalla «realtà» agonistica espressa dalla corsa.

LA TARGA DELLE TARGHE

LA STORIA DELLA CORSA IN CIFRE

Che cosa è cambiato, con l'avvento del nuovo punteggio? Anzitutto, è ovviamente aumentato il numero dei protagonisti: 52 (contro 39) le marche e 419 (contro 266) i piloti. Ma, quanto a posizioni in classifica, niente di trascendentale da segnalare. L'Alfa Romeo e Umberto Maglioli hanno non solo mantenuto ma notevolmente consolidato i rispettivi primati ed appaiono inattaccabili per parecchio tempo. Il nuovo punteggio, infatti, da una parte ha valorizzato molti piazzamenti che prima erano scarsamente «premiati» o addirittura non venivano presi in considerazione; dall'altra, ha dilatato i distacchi, rafforzando situazioni di predominio o viceversa rendendo più arduo o precario il ruolo di questo o quell'inseguitore.

Fatica sprecata? No di certo: a chi sa leggere al di là delle cifre, queste graduatorie offrono una panoramica non priva di interesse e per taluni aspetti, anzi, illuminante, di quelle che è stata una delle corse più ricche di fascino della ormai poco meno che secolare storia dello sport del volante.

«È stata», ho scritto, e non per lapsus. Pare, infatti, che anche la «favolosa» competizione siciliana stia per abbandonare il percorso, la formula e, in definitiva, lo «spirito» che l'hanno resa immortale. Probabilmente si correrà ancora e continuerà a chiamarsi Targa Florio. Ma sarà, inevitabilmente, un'altra cosa.



Targa Florio '72 - Munari si avvia ancora una volta al trionfo in terra di Sicilia.

CLASSIFICA MARCHE

1. Alfa Romeo	p. 751
2. Porsche	» 616
3. Maserati	» 504
4. Ferrari	» 425
5. Fiat	» 308
6. Bugatti	» 298
7. Lancia	» 281
8. Mercedes	» 129
9. Itala	» 128
10. Scat	» 80
11. Peugeot	» 74
12. Nazzaro	» 64
13. Cisitalia	» 54
14. Spa	» 42
15. Isotta Fraschini	» 39
16. Lola	» 37
17. De Vecchi	» 33
18. Abarth	» 28
19. Ballot	» 27
20. Berliet	» 25
20. Om.	» 25
22. Steyr	» 23
23. Ford	» 22
24. De Dion	» 20
24. Ermini	» 20
24. Franco	» 20
24. Frazer-Nash	» 20
28. Diatto	» 17
28. Osca	» 17
30. De Dietrich	» 16
31. Aquila Italiana	» 15
31. Sigma	» 15
33. Amp	» 12
33. Darracq	» 12
35. Alpine-Renault	» 10
35. Deutz	» 10
35. Dino	» 10
35. Stanguellini	» 10
39. Gordini	» 8

40. Elka	» 6
40. Hispano Suiza	» 6
40. Hotchkiss	» 6
40. Junior	» 6
44. Chenard & Walker	» 4
44. Overland	» 4
46. Bianchi	» 3
46. Cobra-Ford	» 3
48. Austin-Healey	» 2
48. Opel	» 2
50. Ceirano	» 1
50. Florio	» 1
50. Minerva	» 1

I PILOTI VINCITORI

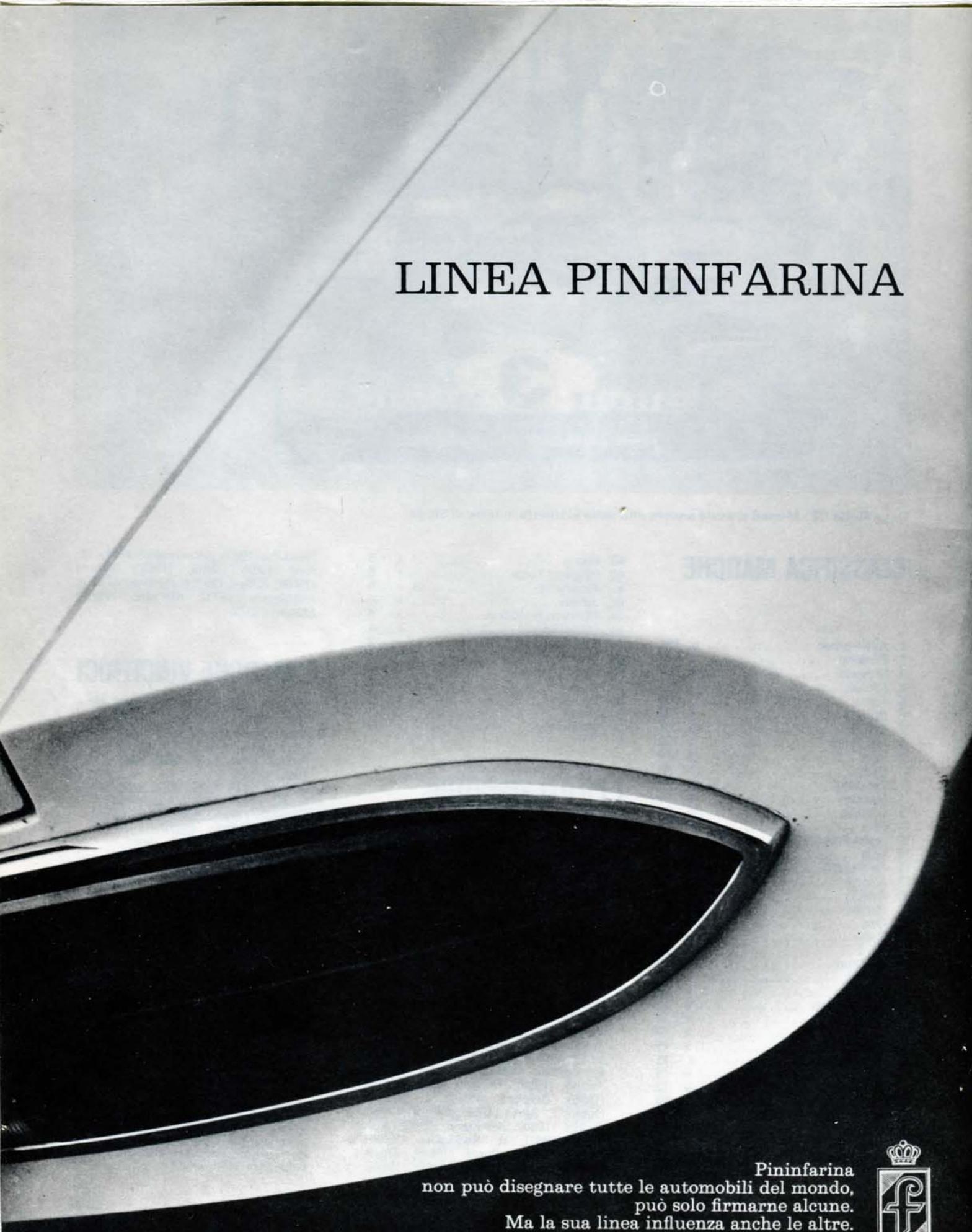
3 U. Maglioli (1953, 1956, 1968); Gendebien (1958, 1961, 1962);
2 F. Nazzaro (1907, 1913); Ceirano (1911, 1914); Masetti (1921, 1922); Meo Costantini (1925, 1926); Divo (1928, 1929); Varzi (1930, 1934); Nuvolari (1931), 1932); Brivio (1933, 1935); L. Villoresi (1939, 1940); Biondetti (1948, 1949); Bonnier (1960, 1963); Mairesse (1962, 1966); Vaccarella (1965, 1971);
1 Cagno (1906); Trucco (1908); Ciuppa (1909); Cariolato (1910); Snipe (1912); Pedrini (1912); Boillot (1919); Meregalli (1920); Sivocci (1923); Werner (1924); Materassi (1927); C. Magistri (1936); Severi (1937); Rocco (1938); Troubetzkoi (1948); Benedetti (1949); G. Bornigia (1950); M. Bornigia (1950); F. Cortese (1951); Bonetto (1952); Taruffi (1954); Moss (1955); Collins (1955); Colonna (1957); L. Musso (1958); E. Barth (1959); Seidel (1959); G. Hill (1960); Herrmann (1960); Von Trips (1961); R. Rodriguez (1962); Abate (1963); Pucci (1964); Davis (1964); Bandini (1965); Müller (1966);

Hawkins (1967); Stommelen (1967); Elford (1968); Mitter (1969); Schutz (1969); Siffert (1970); Redman (1970); Hezemans (1971); Merzario (1972); Munari (1972).

LE MARCHE VINCITRICI

10 Porsche (1956, 1959, 1960, 1963, 1964, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970);
9 Alfa Romeo (1923, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1950, 1971);
7 Ferrari (1948, 1949, 1958, 1961, 1962, 1965, 1972);
5 Bugatti (1925, 1926, 1927, 1928, 1929);
4 Lancia (1936, 1952, 1953, 1954);
4 Maserati (1937, 1938, 1939, 1940);
3 Fiat (1907, 1921, 1957);
3 Mercedes (1922, 1924, 1955);
3 Scat (1911, 1912, 1914);
2 Nazzaro (1913, 1920);
1 Franco (1910);
1 Frazer-Nash (1951);
1 Isotta Fraschini (1908);
1 Itala (1906);
1 Peugeot (1919);
1 Spa (1909).

N. B. — Per ragioni di equità (oltre che per una semplificazione di calcolo che consente di eliminare le frazioni di punto), il punteggio «pieno» corrispondente a ogni singolo piazzamento conseguito è stato assegnato anche a tutti i «coéquipiers», ovvero alle «second guide» che in venti edizioni della corsa hanno affiancato (e tuttora affiancano) i piloti «numero uno». Idem allorché ad avere ottenuto un determinato piazzamento risultano più di due conduttori, in conseguenza di sostituzioni o scambi di vetture, tutt'altro che infrequenti nelle gare di durata.

A black and white photograph showing a close-up of a car's body panel. A prominent, curved, metallic trim piece is visible, curving from the bottom left towards the right. The background is a light, textured surface, possibly the car's bodywork, with a diagonal line running across it. The overall composition is minimalist and emphasizes the car's design lines.

LINEA PININFARINA

Pininfarina
non può disegnare tutte le automobili del mondo,
può solo firmarne alcune.
Ma la sua linea influenza anche le altre.



L'ALFA PER VINCERE LA FERRARI PER I PUNTI

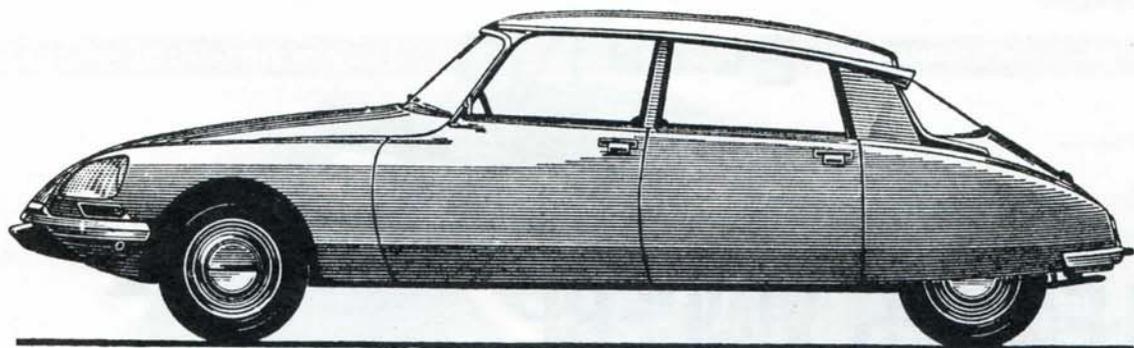
Daytona, Vallelunga, Digione, Monza, Spa e finalmente la Targa Florio: il Campionato del mondo marche torna sulla sua sede naturale per una delle più interessanti prove della stagione. La Targa 1973 ripropone infatti, dopo tanti anni, un gran duello fra le nostre due più rappresentative case automobilistiche interessate alle competizioni: la Ferrari e l'Alfa Romeo. Anche l'anno scorso la rivalità fra le due gloriose marche caratterizzò la corsa, ma per la verità, tanto sotto il profilo numerico che sotto quello qualitativo, il confronto, anche per una serie di fortunate coincidenze, non era affatto equilibrato.

L'Alfa Romeo era presente con quattro vetture, la Ferrari, quasi per onore di firma, con una soltanto, affidata a Merzario ed al debuttante rallyman Sandro Munari. La corsa diede ragione a questi ultimi due conduttori anche perchè la Casa milanese fu subito privata, per noie

meccaniche, delle due «33» di punta condotte da Vaccarella e dallo specialista Elford e anche perchè le altre due sport milanesi non riuscirono a resistere al ritmo sostenuto impresso alla gara dalla 312 P di Maranello che, in fatto di prestazioni e di affidabilità, era nettamente superiore alle Alfa, come possono del resto fedelmente testimoniare i risultati di tutte le altre prove titolate svoltesi nella passata stagione e, che come si ricorderà, furono appanaggio delle Ferrari.

Il duello 1973 è invece ad armi pari. A meno di imprevedibili defezioni dell'ultimo momento, come quelle che sembrano ormai divenute di moda, specialmente da parte delle nostre Case proprio nei confronti delle corse italiane più importanti, due dovrebbero essere le Alfa Romeo e due le Ferrari. Anche le capacità, dei conduttori si equivalgono. Ad un debuttante di lusso, il ferrarista Ickx, fa riscontro l'alfista

*perchè ci chiamano
i cannibali della strada?
È semplice: perchè i chilometri
noi li divoriamo
.... e con un comfort unico al mondo!*



CITROËN [^]D/DS

Concessionaria:

GUTTADAURO

VIA SIRACUSA 5/A - TEL. 246147 - PALERMO

Regazzoni che per la prima volta corre sul nostro circuito; all'asso «locale» Vaccarella, che rientra proprio in questa occasione alla Ferrari, fa riscontro il fortissimo Stommelen, un profondo conoscitore delle curve del tracciato. Per il resto le due squadre vantano un pilota di sicuro affidamento ciascuna (de Adamich nell'Alfa e Redman alla Ferrari) ed un conduttore italiano sulla cresta dell'onda (il veloce collaudatore dell'Autodelta Carlo Facetti, ed il vincitore della ultima edizione della corsa, Merzario, che farà coppia con Vaccarella sulla 312 P).

Anche a proposito di mezzi si prospetta un certo equilibrio. Se non proprio sul piano delle effettive possibilità certamente sulle incertezze. Un lieve vantaggio di massima lo vanta certamente la casa di Maranello che con una assidua partecipazione può contare su un più consistente bagaglio di esperienze. Se l'Alfa si presenta in Sicilia con non facili problemi riguardanti la resistenza del nuovo motore che, per i notevoli ritardi provocati dalle agitazioni sindacali, non è stato esaurientemente collaudato, la Casa di Maranello porterà sulle strade siciliane vetture che nelle precedenti prove, e specialmente in quelle svolte sui circuiti misti, hanno palesato preoccupanti carenze non facilmente eliminabili per quanto riguarda la tenuta di strada, una dote fondamentale, anzi determinante, per emergere alla Targa.

Se a queste incertezze aggiungiamo quelle che caratterizzano tutte le corse ed in particolar modo la Targa, si giunge presto alla conclusione che è quasi impossibile avanzare un pronostico sul probabile vincitore. E sotto questo profilo il ruolo dei piloti è certamente determinante. In queste condizioni infatti ha la meglio soltanto chi guida con giudizio, chi non si lascia prendere dall'entusiasmo provocato dalle 1000 curve dell'intramontabile circuito e dai 500 mila spettatori che si riverseranno puntualmente ai bordi delle impervie strade. Chi sa insomma mantenere un ritmo piuttosto sostenuto entro ben precisi margini di sicurezza, puntando al solo obiettivo di portare a termine la corsa, sapendo tenere sempre la macchina in buono stato, pronta in qualunque momento a

sferrare l'attacco, se se ne presenta la necessità. Una foratura, un'innocua sbandata, possono provocare un banale inconveniente meccanico in grado di mandare in fumo le più rosee previsioni.

L'impiego delle due formazioni per primeggiare alla Targa sarà molto elevato. L'Alfa Romeo, dopo la sfortunata trasferta di Spa, nella quale come si ricorderà la nuova 33 andò distrutta per una uscita di strada di De Adamich ad oltre 250 orari nelle prove della «1000 Km» farà di tutto per veder emergere quella sport che ha risposto egregiamente nelle poche prove comparative svolte. Ci tiene a far bella figura anche per rivalutarsi degnamente della *debacle* dello scorso anno, ci tiene anche perchè dal probante *test* delle Madonie può trarre utilissime esperienze oltre che attendibili indicazioni sulle effettive possibilità della vettura.

Se l'Alfa punta alla vittoria la Ferrari è più interessata ai punti del campionato e per questo tenterà di raggranellarne il maggior numero possibile. Ickx è venuto per collezionare un'affermazione nella classica siciliana, una delle poche mancanti nel suo denso curriculum; Vaccarella dal canto suo tiene a raggiungere la vittoria per portare a tre le vittorie nella «sua» corsa e quasi per dimostrare al mondo intero che le sue qualità di grande stradista, di giudizioso conduttore, sono sempre valide, sono state prematuramente sottovalutate. La Casa di Maranello terrà in considerazione queste logiche aspirazioni, ma baderà soprattutto a far terminare la corsa alle due macchine.

Quest'anno più che mai non potrà infatti permettersi il lusso di gettare al vento preziosi punti per il «mondiale marche» e specialmente nella gara siciliana, che hanno disertato Matra Simca e Gulf Mirage. Restano infatti da disputare, oltre alla Targa, altre cinque gare (1000 km del Nurburgring,, «24 ore» di Le Mans, 1000 Km di Zeltweg, «6 ore» di Watkins Glen e 1000 Km. di Buenos Aires).

La graduatoria, dopo la corsa di Spa, vede al comando la Ferrari con 75 punti e la Matra Simca al secondo posto (64 punti), a soli undici punti cioè di distacco. Un successo pieno alla Targa equivarrebbe per la Ferrari alla quasi mate-

matica conquista del titolo mondiale 1973; un onorevole piazzamento le offrirebbe lo stesso la possibilità di difendere con tranquillità nelle prossime gare il prestigioso titolo conquistato l'anno scorso.

Al terzo posto in questa graduatoria figura la Porsche (42 punti) che ha vinto la «24 ore» di Daytona e che ha accumulato onorevoli piazzamenti nelle altre prove titolate con le sue potenti Gran Turismo di tre litri direttamente curate dalla Casa di Stoccarda e patrocinate dal Martini Racing Team. Le «Carrera», assieme alle più quotate due litri, hanno buone possibilità alla Targa di inserirsi al duello per la vittoria. Saranno schierate due Carrera RSR iscritte nella categoria Sport e quindi opportunamente modificate dai tecnici della Casa che vantano una notevole esperienza del circuito siciliano per le numerose vittorie accumulate negli anni passati. Le vetture saranno favorite se pioverà, perchè sono fra le poche vetture chiuse, ed in ogni caso per i rifornimenti di gomme e di carburante. Infatti i 6 cilindri boxer Porsche sciupano certamente meno dei più potenti dodici cilindri Alfa e Ferrari costretti a fermarsi ogni 2, 3 giri al massimo per rifornimenti. Sembra quasi impossibile prevedere un'affermazione di queste vetture (300 CV.) di fronte alle più potenti Alfa e Ferrari (oltre 460 CV) ma non è invece difficile immaginare che se quest'ultime si fermeranno, o saranno attardate da noie meccaniche, le «Carrera» saranno lì, pronte a prendere il sopravvento, anche perchè sono guidate da esperti piloti. Fra questi ricordiamo soltanto Kinnunen, attuale recordman sul giro della Targa.

È anche questo degli *outsiders* un valido motivo per rendere ancora più avvincente, emozionante e sorprendente la prossima Florio, per confermare la sua validità sul piano agonistico, tecnico e spettacolare che certi sprovveduti tutori dello sport automobilistico, condizionati dai grossi interessi economici che caratterizzano le corse di oggi, vogliono quasi nascondere, eliminando dal calendario questa importante manifestazione unica al mondo.

«Se è veramente l'ultima, ma speriamo di no, voglio un giorno poter dire anche io di averci gareggiato»

Chi dice queste semplicissime efficaci parole è il campione della Ferrari, il belga Ickx.

Gli amici dell'Automobile Club Palermo mi avevano pregato di parlare con Ickx per sentire il suo parere sulla Targa Florio. Vari disguidi e ritardi mi hanno fatto sempre perdere gli appuntamenti con il campione: finalmente, ai limiti per andare in tipografia, appena finita la «100 km di Monza» che Ickx in coppia con Redman ha brillantemente vinto, riesco a sentire che cosa ne pensa il belga della classicissima siciliana.

«Vedi mi dice Ickx — sono andato a fare qualche giro di ricognizione sul percorso che non conoscevo, e sono rimasto veramente «choccolato» da tante, tante cose. Innanzi tutto il tracciato: è un percorso vario, interessante ed estremamente valido; oserei dire che il percorso della Targa racchiude in se tutte quelle caratteristiche di un circuito veramente completo. Curve a destra, curve a sinistra, rettilinei brevi e lunghi, salti, salite, discese; quanto di meglio insomma un pilota completo può cercare in un tracciato.»



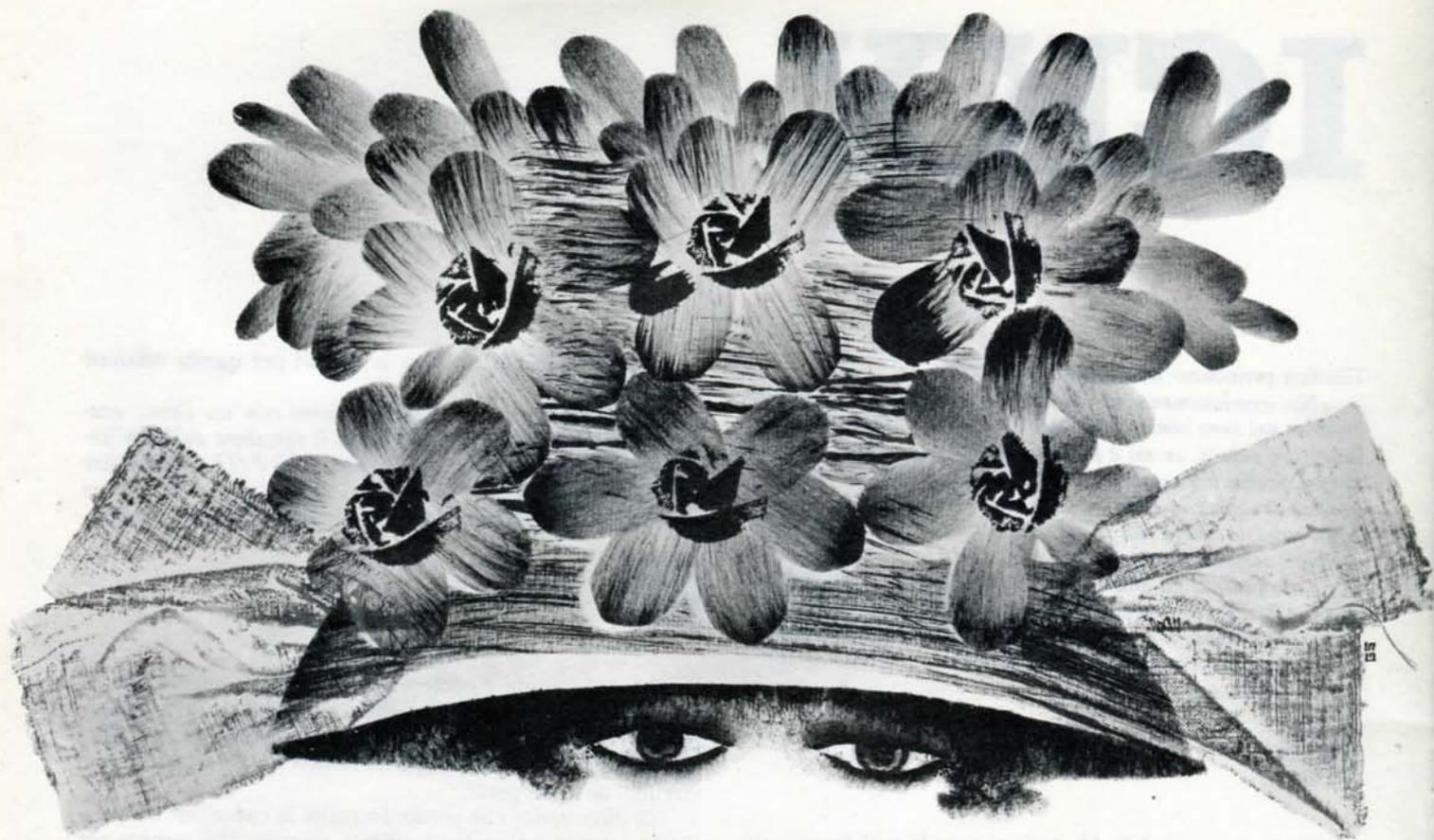
Mentre parla, a Ickx gli si illuminano gli occhi. Si vede chiaramente che non sta recitando una lezione imparata a memoria come tante volte ci propina sui circuiti di tutto il mondo; è un Ickx sincero, che crede a quello che dice e ne è convinto, anche quando chiede: «Ma è proprio vero che questa sarà l'ultima Targa su questo circuito?»



Alla nostra risposta affermativa, scuote la testa incredulo e commenta: «Peccato, perchè un circuito simile non lo si potrà mai più ricostruire in nessuna parte del mondo. È unico, è un peccato che debba scomparire».



Gli chiedo le sue impressioni, dopo i giri di ricognizione fatti qualche tempo fa con una Dino, che cosa è che gli è rimasto più impresso dei 72 km della Targa? «Il particolare che più mi è rimasto impresso — dice — è la memoria di «Ninni» Vaccarella. Il campione siciliano infatti mi ha portato sulle Madonie, e mi ha spiegato tante tante cose, traiettorie, salti, curve a destra e a sinistra, cieche, marciapiedi nell'attraversamento dei paesi ecc. Sono rimasto impressionato dalla formidabile memoria e della conoscenza che Vaccarella ha di questo tracciato».



era il tempo dei chapeaux-jardins
era il tempo del Liberty
nasceva la Targa Florio
era il tempo dello Zeppelin

è ancora il tempo della Targa Florio

è sempre il tempo di Villa Igrea
sole-mare-verde per una vacanza serena
è sempre il tempo dell'Hotel des Palmes
rendez-vous nel cuore di Palermo

Informazioni: S.G.A.S. (SOCIETÀ GRANDI ALBERGHI SICILIANI)

Salita Belmonte, 1 - Tel. 291580 - 90142 PALERMO

Regazzoni che per la prima volta corre sul nostro circuito; all'asso «locale» Vaccarella, che rientra proprio in questa occasione alla Ferrari, fa riscontro il fortissimo Stommelen, un profondo conoscitore delle curve del tracciato. Per il resto le due squadre vantano un pilota di sicuro affidamento ciascuna (de Adamich nell'Alfa e Redman alla Ferrari) ed un conduttore italiano sulla cresta dell'onda (il veloce collaudatore dell'Autodelta Carlo Facetti, ed il vincitore della ultima edizione della corsa, Merzario, che farà coppia con Vaccarella sulla 312 P).

Anche a proposito di mezzi si prospetta un certo equilibrio. Se non proprio sul piano delle effettive possibilità certamente sulle incertezze. Un lieve vantaggio di massima lo vanta certamente la casa di Maranello che con una assidua partecipazione può contare su un più consistente bagaglio di esperienze. Se l'Alfa si presenta in Sicilia con non facili problemi riguardanti la resistenza del nuovo motore che, per i notevoli ritardi provocati dalle agitazioni sindacali, non è stato esaurientemente collaudato, la Casa di Maranello porterà sulle strade siciliane vetture che nelle precedenti prove, e specialmente in quelle svolte sui circuiti misti, hanno palesato preoccupanti carenze non facilmente eliminabili per quanto riguarda la tenuta di strada, una dote fondamentale, anzi determinante, per emergere alla Targa.

Se a queste incertezze aggiungiamo quelle che caratterizzano tutte le corse ed in particolar modo la Targa, si giunge presto alla conclusione che è quasi impossibile avanzare un pronostico sul probabile vincitore. E sotto questo profilo il ruolo dei piloti è certamente determinante. In queste condizioni infatti ha la meglio soltanto chi guida con giudizio, chi non si lascia prendere dall'entusiasmo provocato dalle 1000 curve dell'intramontabile circuito e dai 500 mila spettatori che si riversano puntualmente ai bordi delle impervie strade. Chi sa insomma mantenere un ritmo piuttosto sostenuto entro ben precisi margini di sicurezza, puntando al solo obiettivo di portare a termine la corsa, sapendo tenere sempre la macchina in buono stato, pronta in qualunque momento a

sferrare l'attacco, se se ne presenta la necessità. Una foratura, un'innocua sbandata, possono provocare un banale inconveniente meccanico in grado di mandare in fumo le più rosee previsioni.

L'impiego delle due formazioni per primeggiare alla Targa sarà molto elevato. L'Alfa Romeo, dopo la sfortunata trasferta di Spa, nella quale come si ricorderà la nuova 33 andò distrutta per una uscita di strada di De Adamich ad oltre 250 orari nelle prove della «1000 Km» farà di tutto per veder emergere quella sport che ha risposto egregiamente nelle poche prove comparative svolte. Ci tiene a far bella figura anche per rivalutarsi degnamente della *debacle* dello scorso anno, ci tiene anche perchè dal probante *test* delle Madonie può trarre utilissime esperienze oltre che attendibili indicazioni sulle effettive possibilità della vettura.

Se l'Alfa punta alla vittoria la Ferrari è più interessata ai punti del campionato e per questo tenterà di raggranellarne il maggior numero possibile. Ickx è venuto per collezionare un'affermazione nella classica siciliana, una delle poche mancanti nel suo denso curriculum; Vaccarella dal canto suo tiene a raggiungere la vittoria per portare a tre le vittorie nella «sua» corsa e quasi per dimostrare al mondo intero che le sue qualità di grande stradista, di giudizioso conduttore, sono sempre valide, sono state prematuramente sottovalutate. La Casa di Maranello terrà in considerazione queste logiche aspirazioni, ma baderà soprattutto a far terminare la corsa alle due macchine.

Quest'anno più che mai non potrà infatti permettersi il lusso di gettare al vento preziosi punti per il «mondiale marche» e specialmente nella gara siciliana, che hanno disertato Matra Simca e Gulf Mirage. Restano infatti da disputare, oltre alla Targa, altre cinque gare (1000 km del Nurburgring,, «24 ore» di Le Mans, 1000 Km di Zeltweg, «6 ore» di Watkins Glen e 1000 Km. di Buenos Aires).

La graduatoria, dopo la corsa di Spa, vede al comando la Ferrari con 75 punti e la Matra Simca al secondo posto (64 punti), a soli undici punti cioè di distacco. Un successo pieno alla Targa equivarrebbe per la Ferrari alla quasi mate-

matica conquista del titolo mondiale 1973; un onorevole piazzamento le offrirebbe lo stesso la possibilità di difendere con tranquillità nelle prossime gare il prestigioso titolo conquistato l'anno scorso.

Al terzo posto in questa graduatoria figura la Porsche (42 punti) che ha vinto la «24 ore» di Daytona e che ha accumulato onorevoli piazzamenti nelle altre prove titolate con le sue potenti Gran Turismo di tre litri direttamente curate dalla Casa di Stoccarda e patrocinate dal Martini Racing Team. Le «Carrera», assieme alle più quotate due litri, hanno buone possibilità alla Targa di inserirsi al duello per la vittoria. Saranno schierate due Carrera RSR iscritte nella categoria Sport e quindi opportunamente modificate dai tecnici della Casa che vantano una notevole esperienza del circuito siciliano per le numerose vittorie accumulate negli anni passati. Le vetture saranno favorite se poverà, perchè sono fra le poche vetture chiuse, ed in ogni caso per i rifornimenti di gomme e di carburante. Infatti i 6 cilindri boxer Porsche sciupano certamente meno dei più potenti dodici cilindri Alfa e Ferrari costretti a fermarsi ogni 2, 3 giri al massimo per rifornimenti. Sembra quasi impossibile prevedere un'affermazione di queste vetture (300 CV.) di fronte alle più potenti Alfa e Ferrari (oltre 460 CV) ma non è invece difficile immaginare che se quest'ultime si fermeranno, o saranno attardate da noie meccaniche, le «Carrera» saranno lì, pronte a prendere il sopravvento, anche perchè sono guidate da esperti piloti. Fra questi ricordiamo soltanto Kinnunen, attuale recordman sul giro della Targa.

È anche questo degli *outsiders* un valido motivo per rendere ancora più avvincente, emozionante e sorprendente la prossima Florio, per confermare la sua validità sul piano agonistico, tecnico e spettacolare che certi sprovveduti tutori dello sport automobilistico, condizionati dai grossi interessi economici che caratterizzano le corse di oggi, vogliono quasi nascondere, eliminando dal calendario questa importante manifestazione unica al mondo.

Pietro Rizzo

«Se è veramente l'ultima, ma speriamo di no, voglio un giorno poter dire anche io di averci gareggiato»

Chi dice queste semplicissime efficaci parole è il campione della Ferrari, il belga Ickx.

Gli amici dell'Automobile Club Palermo mi avevano pregato di parlare con Ickx per sentire il suo parere sulla Targa Florio. Vari disguidi e ritardi mi hanno fatto sempre perdere gli appuntamenti con il campione: finalmente, ai limiti per andare in tipografia, appena finita la «100 km di Monza» che Ickx in coppia con Redman ha brillantemente vinto, riesco a sentire che cosa ne pensa il belga della classicissima siciliana.

«Vedi mi dice Ickx — sono andato a fare qualche giro di ricognizione sul percorso che non conoscevo, e sono rimasto veramente «choccolato» da tante, tante cose. Innanzi tutto il tracciato: è un percorso vario, interessante ed estremamente valido; oserei dire che il percorso della Targa racchiude in se tutte quelle caratteristiche di un circuito veramente completo. Curve a destra, curve a sinistra, rettilinei brevi e lunghi, salti, salite, discese; quanto di meglio insomma un pilota completo può cercare in un tracciato.»



Mentre parla, a Ickx gli si illuminano gli occhi. Si vede chiaramente che non sta recitando una lezione imparata a memoria come tante volte ci propina sui circuiti di tutto il mondo; è un Ickx sincero, che crede a quello che dice e ne è convinto, anche quando chiede: «Ma è proprio vero che questa sarà l'ultima Targa su questo circuito?»



Alla nostra risposta affermativa, scuote la testa incredulo e commenta: «Peccato, perchè un circuito simile non lo si potrà mai più ricostruire in nessuna parte del mondo. È unico, è un peccato che debba scomparire».



Gli chiedo le sue impressioni, dopo i giri di ricognizione fatti qualche tempo fa con una Dino, che cosa è che gli è rimasto più impresso dei 72 km della Targa? «Il particolare che più mi è rimasto impresso — dice — è la memoria di «Ninni» Vaccarella. Il campione siciliano infatti mi ha portato sulle Madonie, e mi ha spiegato tante tante cose, traiettorie, salti, curve a destra e a sinistra, cieche, marciapiedi nell'attraversamento dei paesi ecc. Sono rimasto impressionato dalla formidabile memoria e della conoscenza che Vaccarella ha di questo tracciato».

ICKX

Giudica pericoloso Ickx questo percorso?

«No, assolutamente no, la Targa Florio non è una gara di velocità nel vero senso della parola, ma piuttosto vorrei dire una Rally veloce, se mi è permesso l'accostamento. Fa fede, di questa mia impressione, l'irrelevante numero di incidenti mortali avvenuti in oltre 50 anni di competizioni. In un circuito come la Targa noi piloti non andiamo oltre certi limiti di ampia sicurezza come talvolta facciamo in un circuito, dove siamo protetti da ampi spazi di salvataggio, da guardaraia ecc... Alla Targa, non essendoci tutto questo, ma solamente una siepe umana, non si è portati a cercare il limite estremo delle macchine, e quindi meno rischio per noi e meno rischio per il pubblico».



Questo tracciato delle Madonie ti ricorda qualche circuito in particolare?

«Sì, con le sue curve a destra e a sinistra, con i suoi saliscendi, mi ricorda un circuito che io particolarmente amo, il Nurburgring, anche se il circuito tedesco è più corto e ha perso il fascino di una volta con tutte quelle misure di sicurezza che sono state imposte agli organizzatori.»

Come riflettendo per conto proprio Ickx dice: «Mi dicono che alla Targa Florio c'è quasi un milione di persone ogni anno ad assistere alla gara; ecco quindi un altro accostamento con il Nurburgring; ora non ricordo le cifre esatte, ma una volta ho letto di diverse centinaia di migliaia di persone che erano presenti sul circuito tedesco. Oltre al percorso, ecco anche una altra affinità che lega i due circuiti».



Come hai trovato l'ambiente siciliano in questo tuo giro esplorativo?

«Favoloso»... Gente che lavorava la terra mi ha fermato lungo il percorso per ringraziarmi che quest'anno andrò ad onorare la terra di Sicilia con la mia presenza a bordo di una Ferrari. È una cosa fantastica che solo in una isola ospitale come la Sicilia può accadere. Nell'attraversamento dei piccoli paesi come Collesano, la gente si affacciava alle finestre per salutare. Per esempio ecco un altro accostamento del circuito della Targa con altri circuiti nel mondo: la Targa assomiglia un po' anche a Montecarlo. Il contestato circuito Monegasco. Infatti anche in Sicilia si attraversano i paesini. Si passa in mezzo case fra due ali di folla assiepata sui marciapiedi, che anche qui come a Montecarlo hanno il loro bravo cordolo...»

Che speranze ha Ickx con la Ferrari per questa edizione della Targa?

«Dopo aver girato per alcuni giorni con un Dino, coadiuvato da Vaccarella e da Munari. Il vincitore dell'altr'anno, sono convinto che con la Ferrari 312 P/73 si potrà fare una bella corsa, magari vincendola, se non altro per onorare degnamente quella che tutti dicono sarà l'ultima Targa».



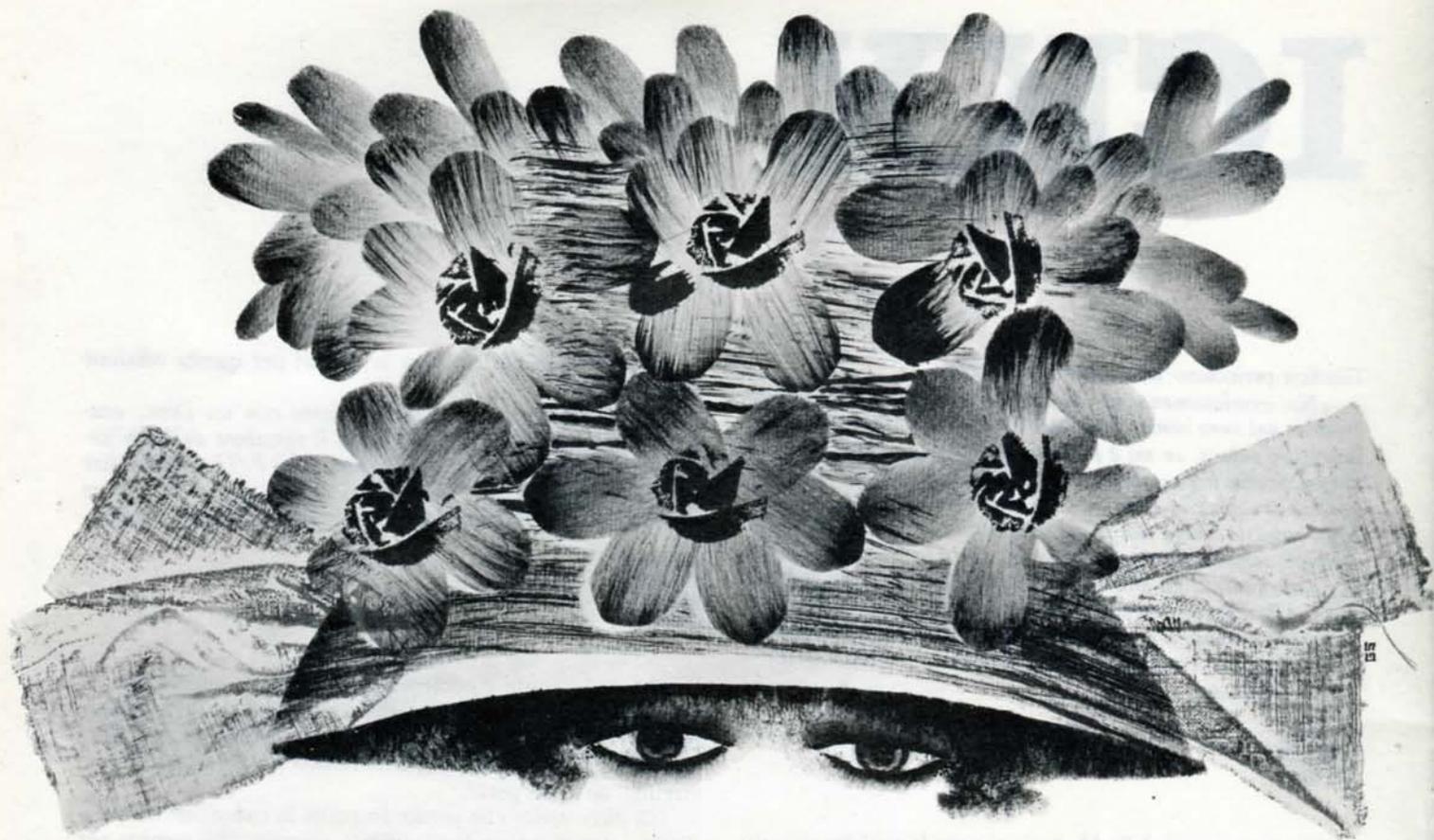
A questo punto da intervistatore divento intervistato. È Ickx che mi rivolge delle domande, mi chiede la vera ragione per cui la CSI non vuole più questa corsa; e degli organi sportivi italiani che fanno? Lo permettono? Come sarà il nuovo circuito dove sorgerà?

Gli dico quello che penso. In realtà la cancellazione della Targa è forse più un fatto politico-sportivo che tecnico per una pericolosità che mai si è manifestata in 50 di corsa. Sugli organi sportivi italiani. La CSAI, non mi pronuncio, perché sono convinto che poco o nulla abbiamo fatto per salvare questa gloriosa gara: forse hanno addirittura barattato questa prova con un'altra... Così almeno mi ha assicurato un amico alla CSI. Se sarà vero o meno non lo so. Lo riferisco a puro titolo di cronaca. Del nuovo circuito molto se ne è parlato; la Regione ha già stanziato una cifra, gli dico le caratteristiche tecniche, la lunghezza, la dislocazione ecc.



Ickx ascolta assorto. «Tutte belle parole — dice — tanti bei progetti; in tanto questa gara, di cui io ho sempre sentito parlare da tutti in tono entusiastico, sta per scomparire, e questo non mi sembra giusto. E ora anche io voglio lanciare una accusa, benevola ovviamente, perché voi giornalisti, sempre così pronti a tante piccole cose inutili, non siete insorti con la forza della vostra penna, come si dice, il settimo potere, no, e non avete impedito questa ingiustizia? Se non lo avete fatto fino ad ora fatelo adesso. Intanto io e i miei compagni cercheremo di vincere con la Ferrari la Targa Florio, non voglio dire l'ultima non mi piace... Certo che una vittoria di uno di noi della Ferrari, verrebbe dedicata senz'altro al magnifico pubblico che affollerà le Madonie in questi giorni eccezionali, a tutta l'Isola, al suo bel sole, alle arance, con l'augurio che la parola fine non venga mai scritta sulla creatura di Vincenzo Florio.»

Giancarlo Cevenini



era il tempo dei chapeaux-jardins
era il tempo del Liberty
nasceva la Targa Florio
era il tempo dello Zeppelin

è ancora il tempo della Targa Florio

è sempre il tempo di Villa Igrea
sole-mare-verde per una vacanza serena
è sempre il tempo dell'Hotel des Palmes
rendez-vous nel cuore di Palermo

Informazioni: S.G.A.S. (SOCIETÀ GRANDI ALBERGHI SICILIANI)

Salita Belmonte, 1 - Tel. 291580 - 90142 PALERMO



Ra.f. S.p.A.



VIALE MICHELANGELO, 2040 - TEL. 405529 - 405395 - 90135 PALERMO



**FORD
ESCORT**
4 PORTE



FORD APRE LA VIA



**FORD
CAPRI**



L'automobile che ti sei
ripromesso da sempre



Ford Taunus

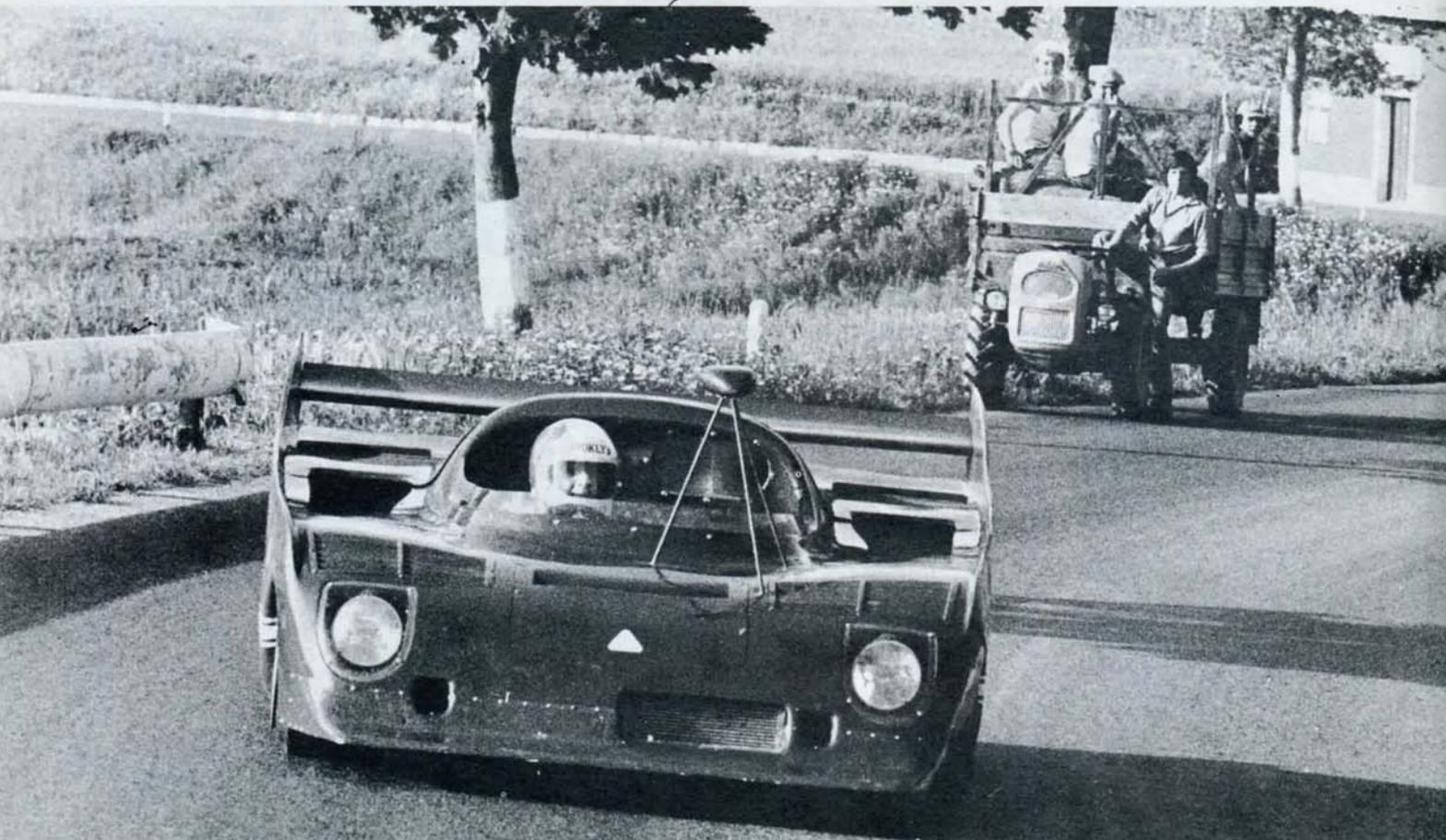
...c'è più macchina
tra le quattro ruote

1300-1600 cc berlina-coupé-station wagon



Gli applausi dei «carusi» per l'Alfa 33 TT 12 al primo contatto con la Sicilia.

Carlo Facetti con l'Alfa 33 TT 12 alle prese con le strade siciliane (con tanto di trattori!) e le prove preliminari a circuito aperto.



SI CHIAMA TARGA FLORIO LA SPERANZA DELL'ALFA ROMEO

Una Targa, una storia. Che in 57 edizioni, effettive, è anche una storia Alfa Romeo. La storia di nove vetture in questa più antica corsa del mondo, nove vittorie che sono il record di una casa italiana nell'albo d'oro siciliano. Con il record dei record di sei vittorie consecutive dal '30 al '35, equamente divise a coppie da un tris di piloti che hanno il nome dal valore di leggenda: i nomi di Tazio Nuvolari, Achille Varzi e Antonio Brivio.

Da quel lontano 1935, quando il marchese Brivio, (oggi ancora vivente) chiuse la sestina consecutiva, si doveva arrivare al 1950 per ritrovare un'Alfa al vertice dei valori. Erano gli anni ruggenti delle corse stradali, gli anni in cui la Targa Florio, anziché sul circuito classico delle Madonie, si disputava con il periplo stradale dell'isola.

Erano gli anni infiammati delle gare tipo «1000 miglia», che poi dovevano sparire trovando in seguito solo una eco simbolica negli appuntamenti dei rallies.

Una corsa drammatica quel giro di Sicilia del '50. Il nastro di asfalto, certamente non paragonabile a quello attuale anche non delle autostrade, si ficcava tra le strettoie dei paesetti siciliani e quelle dei numerosissimi passaggi a livello. Fu avversata anche dal maltempo. E fu così che saltò fuori, dalla roulette dei partecipanti, il grosso «Alfone» coupé 2500 rabbiosamente portato al traguardo palermitano dal rubicondo e maestoso pilota romano Mario Bornigia, un concessionario Alfa della capitale che oscillava tra l'attività da semplice dilettante e quella che alberggiava dei professionisti.

Ventun anni dovevano passare ancora per rivedere un'Alfa in vetta all'elenco dei vincitori. È avvenuto nel '71 con la 33-3 litri di Vaccarella-Hezemans. Fu essa che portò il record italiano a 9 vetture 9 vittorie totali. Un record che proprio l'anno scorso i dirigenti milanesi speravano di magnificare con la stella d'oro del decimo risultato pieno, eguagliamo così le dieci vittorie Porsche. Ma è storia ancora di ieri quel che avvenne nel '72 sui tornanti delle Madonie, quando l'unica Ferrari dell'improvvisata coppia italiana Merzario-Munari seppe trovare il guizzo non solo per rinverdire un altro albo d'oro notevole ma anche per mettere K. O. le ambizioni alfiste.

La delusione fu tanta (e la pagò poi da solo Nanni Galli, imputato di comodo per la sconfitta fondata soprattutto sulle differenze tecniche delle due vetture italiane) da far decidere proprio in quella occasione lo stop all'attività mondiale della squadra sport-prototipi Autodelta.

Un'astinenza che è durata un anno, nelle more della preparazione di quel motore 12 cilindri boxer e di quella nuova 33TT12 che è già stata battezzata «cupolone» per la curiosa forma che le ha dato lo studio aerodinamico dell'ingegnere francese Tetu, affiancato come collaboratore all'ing. Chiti. È l'Alfa delle rinnovate ambizioni. L'Alfa pinnaia che, attardata dagli scioperi e dalla preparazione del motore, dopo una mancata pre-esibizione a Spa, si presenta in Sicilia, proprio sui difficili tornanti della Targa, per trovare concretezza alle sue speranze.

Sulle strade delle Madonie per la squadra Alfa è in gioco, probabilmente, anche il futuro dei programmi sportivi. È una tappa importante che non serve soltanto a stabilire se son tutti superati i dubbi tecnici del lungo inverno. I dubbi sulle strutture tubolari, che hanno subito un rallentamento dopo che una ditta specializzata, alla quale il materiale era stato commissionato, ne aveva fornito una parte sbagliata. I dubbi sulla tenuta del motore, il 12 cilindri piatto, che tanto ha fatto gridare i tecnici Ferrari all'imitazione, un «boxer» che ha avuto anch'esso i suoi problemi durante la lunga gestazione al banco. Problemi di fusione delle teste, troppo porose, problemi di raffreddamento e di lubrificazione, problemi di albero motore, in una serie moltiplicata di esemplari a varie soluzioni: sette-cinque-quattro supporti, soluzioni intermedie con cuscinetti o bronzine di appoggio, tutti problemi che, se hanno trovato lo sfogo del debutto, vale considerare superati. A parte che l'unico testo probante resta quello della corsa vera e propria, specialmente di una corsa così esaltantemente stradale come questa siciliana (sia o non sia l'ultima).

Una corsa dove, più che per la tenuta del motore, mai necessariamente sollecitabile al massimo dei giri — se non nei sette chilometri senza respiro del rettilineo di Bonfornello — fa cercare il tallone di Achille soprattutto negli altri organi della vettura, cioè telaio sospensione, freni ecc., cioè quelli che nel corso dei lunghi collaudi dell'Alfa '73 sono stati gli unici a non dar mai problemi o accusare avarie. Forse anche per questo il debutto della 33TT12 ha trovato nella Targa la sua collocazione senza il timore di un rischiatutto, che ormai non si addice più alle abitudini di una marca sempre gloriosa, ma che ha perduto molto, forse troppo, nelle diatribe, la genuinità e il coraggio dell'improvvisazione agonistica.



SIA s.p.a.

UNA SCELTA FACILE

**PER UN
AUTOMOBILISTA**

ESIGENTE

RENAULT

S.I.A. s.p.a. - CONCESSIONARIA RENAULT

PALERMO - VIA LEOPARDI 90 (accanto Villa Sperlinga) - TEL. 297200 - 269688

Annessa modernissima officina con stazione diagnosi e magazzino ricambi.