

Tutti i servizi di Banca Borsa e Contabile  
LONDRA NEW YORK PARIGI  
FRANCOFORTE SUL MENO  
BRUXELLES COTTAGHEN  
Ufficio di corrispondenza in  
244 Agenzia

Partenza a 84.000.731.918  
in Roma  
Presidenza e Amministrazione Centrale  
Istituto di credito di diritto pubblico

# TUTTA LA PRODUZIONE **FIAT**

presso la Concessionaria

# **S.C.I.A.**

**PALERMO - PIAZZA MARINA, 32 - TELEFONO PBX 215501**

ed i suoi venditori autorizzati **FIAT**

**AMATO GIOACCHINO**

Via Petrarca, 11 A - Tel. 291477

**BISCONTI SALVATORE**

Via Onorato, 54 - Tel. 210137

**CO.SI.A. s.r.l.**

Via dei Cantieri, 39

**LA FATA DOMENICO**

Via Gen. Di Maria 67 - Tel. 294100

**MAZZOLA SANTI**

Corso Scinà, 168 - Tel. 245692

**NICOLICCHIA GIUSEPPE**

Via R. Leoncavallo, 13 - Tel. 268915

**PELLITTERI DOMENICO**

Via Emerico Amari, 58 - Tel. 212342

**VETRANO SALVATORE**

Via Montesano, 42 - Tel. 236066

**VINTI AGOSTINO**

Corso Tukory, 197 - Tel. 233216

**VINTI PROVVIDENZA**

Via Lincoln, 38 - Tel. 230891

**VIVIRITO MARIO**

Via Alaimo da Lentini, 1

Tel. 255619

**MULÈ LORENZO**

Piazza Tommaso Natale, 4

**BENNICI MARIA**

Via G. Castriota - Piana degli Albanesi

Tel. 771057

**SARRICA GIUSEPPE**

Via Mulini-Monreale

# **BANCO DI SICILIA**

Istituto di credito di diritto pubblico

Presidenza e Amministrazione Centrale  
in Palermo

Patrimonio £.84.095.731.916

Sedi e Succursali in:

ACIREALE, AGRIGENTO, ALCAMO, ANCONA,  
BOLOGNA, CALTAGIRONE, CALTANISSETTA,  
CATANIA, ENNA, FIRENZE, GELA, GENOVA,  
MARSALA, MESSINA, MESTRE, MILANO,  
PALERMO, PORDENONE, RAGUSA, ROMA,  
S. AGATA MILITELLO, SCIACCA, SIRACUSA,  
TERMINI IMERESE, TORINO, TRAPANI,  
TRIESTE, VENEZIA, VITTORIA.

244 Agenzie

Uffici di Rappresentanza in:

BRUXELLES, COPENAGHEN,  
FRANCOFORTE SUL MENO,  
LONDRA, NEW YORK, PARIGI,  
ZURIGO.

Tutti i servizi di Banca, Borsa e Cambio.

# via!

Con lui vola il marchio  
più veloce del mondo: la conchiglia  
Shell. Olio e super da "pista"  
con tre "p": Protezione, Pulizia, Potenza.  
E se Shell risponde in pieno  
alle difficoltà della pista, immaginatevi  
le sue risposte sulla strada.



Shell. Per fare più strada.





CONCESSIONARIA



VENDITE RATEALI



CONCESSIONARIA  
RIVENDITA RICAMBI  
LUBRIFICANTI  
FIAT

SERVIZI



CARBURATORI  
WEBER



*Beavetto*

SOC. PER AZ. - CAP. L. 10.000.000 INTERAMENTE VERSATO

90141 PALERMO

DIREZ. - AMMINISTR. - UFF. COMM.  
Piazza Sant'Oliva, 46 - Tel. 218116 - 213607  
21 28 16

MAGAZZ. RICAMBI  
Via Re Federico - Tel. 211002

OFFICINA - SERV. ASS. CLIENTI  
Via Re Federico, 20 - Via P. D'Asaro, 11/23  
Tel. 211022



FIAT

*Fiat 126: una vera 4 posti!*

# DIXON

*moda giovane*

UOMO ■ DONNA

PALERMO

VIA DEL GIARDINO, 17-19 - TEL. 266561 ■ VIA SAMMARTINO, 26/B - TEL. 249563

# OPERAZIONE ARGENTO

**LEONGOMMA**

*di R. Giarrusso*

VIA UMBERTO GIORDANO, 47

TEL. 26 96 58

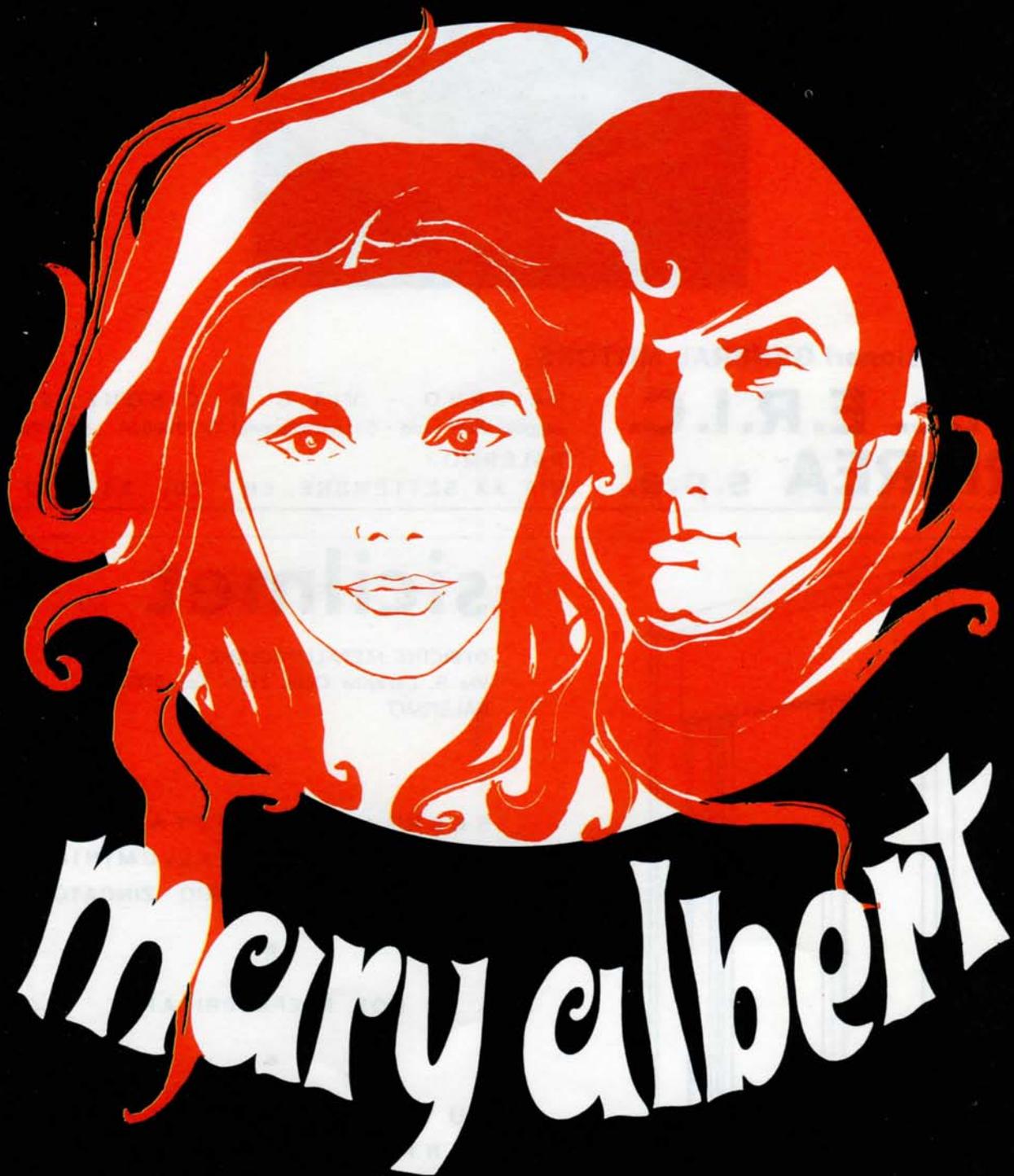
**PALERMO**



C'E'  
ANCHE  
IL TUO...

...Portatevi d'Argento  
acquistando  
da **LEONGOMMA**  
via Umberto Giordano 47  
n. 4 Pneumatici Pirelli CN 54





PALERMO - VIA SCIUTI, 52 - TEL. 29.83.16

# OPEL MANTA

Motore 1584 cc. - 93 cavalli a 5800 giri - oltre 170 Km/h - spazio per cinque ampio bagagliaio

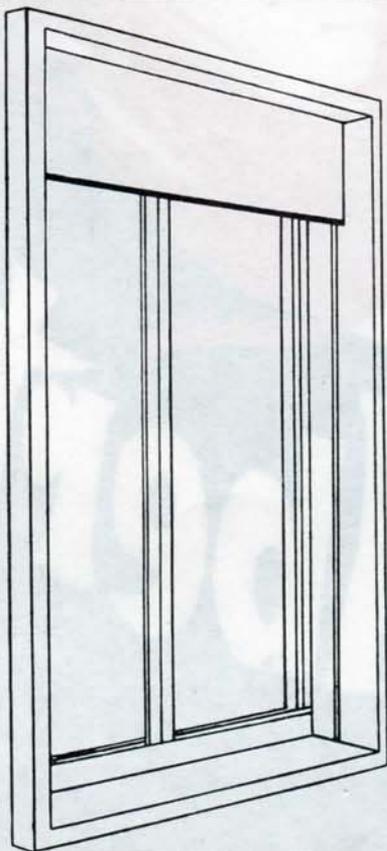


Concessionari GENERAL MOTORS:

**Soc. E.R.I.C.**  
**RICREA s.p.a.**

PALERMO - VIA C. R. CINQUE, 25  
(angolo Viale Lazio - Circonvallazione) Tel. 51.80.01 - 52.19.75

PALERMO  
VIA XX SETTEMBRE, 66 - TEL. 24.08.17



## sicilmet

 s. r. l.

OFFICINE METALLURGICHE  
Via S. Lorenzo Colli, 215 - Tel. 516.046  
PALERMO

•  
SERRAMENTI METALLICI  
IN PROFILATI DI ALLUMINIO  
ANODIZZATO E ACCIAIO ZINGATO

•  
BOX PREFABBRICATI

•  
TUTTI I LAVORI DI  
CARPENTERIA LEGGERA  
IN ALLUMINIO - PARALLUMAN  
E LAMIERE DI ACCIAIO

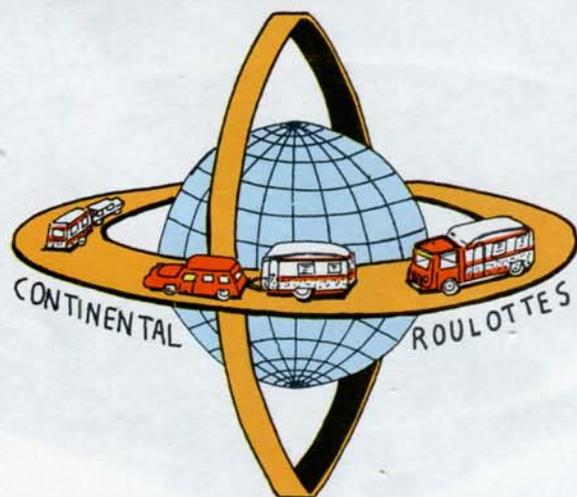
In Sicilia le sue origini.  
Nel tempo  
la sua tradizione,  
il suo vigore,  
il suo aroma,  
il suo temperamento.

# BRANDY FLORIO BRANDY MEDITERRANEO

il tempo  
si è fermato  
in questo brandy



# COSI' SON FATTE LE PRESTIGIOSE CARAVANS TEDESCHE "ERIBA,,



di **Oddo Mari Agnese**

DIREZ. VIA ALOJSIO JUVARA - TEL. (091) 544403  
ESPOSIZIONE: VIA AMMIRAGLIO RIZZO  
90142 PALERMO

Concessionario Generale per l'Italia

**Ditta PAREA GIOVANNI · Viale INDUSTRIA 315 - VIGEVANO Tel. 0381/3498**

- 1 - La cellula d'acciaio
- 2 - Rivestimento interno in PVC
- 3 - Secondo isolamento in stiropor all'interno dell'intelaiatura
- 4 - Primo isolamento in stiropor cm. 2,5
- 5 - Rivestimento esterno: in lamiera di alluminio verniciata al forno
- 6 - Pavimentazione: 4 strati incollati ed impermeabilizzati  
spessore totale con stiropor mm. 38.









PALERMO

1

sole e sale  
viaggio nel Sud sportivo

Segreti, prospettive  
e santi protettori  
della gara  
più vecchia del mondo

# La forza di Sansone per salvare la Targa

## GLI VOGLIONO TAGLIARE I CAPELLI

Franco  
ZUCCALÀ

*Gli vogliono tagliare i capelli.*

*Non è che l'avvocato Sansone ne abbia molti, veramente. Ma è un vecchio discorso. Sentite. Venni in Sicilia, nella mia Sicilia, mesi fa per sapere qualcosa di preciso sulla Targa Florio, che sembrava agonizzante, con il prete al capezzale, pronto a impartirle l'estrema unzione. E scrissi un articolo che il giornale valorizzò con un titolo a caratteri di scatola: «La forza di Sansone per salvare la Targa». Giocai un po' col nome del gran sacerdote della Targa, del suo protettore, per far capire alla gente che c'è ancora un uomo che si batteva con mille stratagemmi, con la forza della persuasione, con mille blandizie, per far sopravvivere la grande manifestazione automobilistica, la più vecchia, la più bella. E ora all'avvocato Sansone vogliono tagliare i capelli, gli vogliono cancellare la corsa. Anzi, gliel'hanno cancellata, per adesso.*

*Ma lui, di questa meravigliosa staffetta cominciata 67 anni fa sul circuito delle Madonie, ha in mano la fiaccola. È la fiaccola che Vincenzo Florio, quando se ne andò, lasciò ai suoi successori. E lui, l'avvocato Sansone, vuol tenerla ancora accesa. E c'è la stessa pervicacia, in questo suo atteggiamento, di chi della Targa ha fatto qualcosa di suo: perchè capisce che significa realmente qualcosa, è un segno «autentico» della Sicilia; perchè sa che se per venire a Cerda si muovono in cinquecentomila, ogni anno, la Targa deve veramente andare ben oltre quello che esprime un carosello di macchine rumorose; perchè, in fondo, questa parte di continuatore dell'opera di Vincenzo Florio lo affascina.*

## GLI VOGLIONO TAGLIARE I CAPELLI

Noi siciliani, si sa, amiamo il rischio. I nostri nonni riuscivano a trasformarsi in cavalieri di cappa e spada per conquistare una notte d'amore con una bella sciantosa che mostrava le proprie fattezze fra le pieghe di una camicetta di pizzo. Principi siciliani hanno speso fortune appresso alle donne e ai motori. Mettersi gli occhialoni Merioviz, salire su un «monumento» con le ruote, semovente, per correre fra polvere e fango per fare il «corridore», è stata sempre una passione dei nobili siculi. Chi ha avuto da fare con la Targa, un posto nella storia dell'automobilismo, piccolo o grande, lo ha avuto. L'avvocato Sansone merita un mezzo busto già da adesso. Perché in fondo, codice o non codice, tribunale o non tribunale, cassazione o non cassazione, ci sono tre mesi l'anno, quelli che precedono la Targa, in cui l'avvocato riceve solo se siete disposti a parlare delle corse.

— «L'avvocato non c'è. Ma lei chi è?»

— «Sono l'inviato di un giornale di Torino, il Tuttosport, e sarei venuto per fare una chiacchierata sulla Targa. Sa, sono venuto apposta, non vorrei aver fatto un viaggio a vuoto, neh signorina...» «aggiungi con quel «neh» tipicamente piemontese che può far colpo in Sicilia.

— «Aspetti prego».

Una pausa e poi la risposta.

— «L'avvocato ha molto da fare. Ma se è per la Targa, la riceve subito. Venga...»

— «Un quarto d'ora di taxi e poi la volata davanti ai clienti che aspettano di parlare con l'avvocato.

— «Faccia passare il mio amico torinese»

— «Quale torinese, avvocato, siciliano sugnu»

— «Meglio. Così ci capiamo facilmente».

Il nostro dialogo cominciò così. E si andò avanti per un'ora. I clienti che aspettavano? Che aspettassero. La Targa non si rinvia, come le cause in Tribunale. La Targa dobbiamo salvarla tutti insieme: giornalisti, corridori, organizzatori.

— «Tutore della Targa? Io la ringrazio per il titolo che lei mi attribuisce. Mi do da fare, è vero, ma ho altri avvocati importanti, davanti a me: si chiamano tradizione, spettacolo, turismo. Nessuno si sente di boicottarla, la Targa. Perché è qualcosa di universale, più che di siciliano in senso stretto. Noi siciliani, è chiaro, ce l'abbiamo nel sangue. Ma anche gli altri sentono che la Targa non è una corsa, ma un monumento all'automobilismo. E talvolta sento dire scherzosamente che se ancora si fa, la Targa, lo si deve alla mafia...»

— «Così diceva l'avvocato. Adesso, invece, gli hanno inferto una pugnalata, a Ginevra, quelli della commissione internazionale che compila il calendario internazionale. Ma siccome in Sansone c'è il sangue di Vincenzo Florio, ecco l'avvocato alla riscossa. Fa ricorso a quella «burocrazia flessibile» di cui mi aveva parlato durante l'intervista. A estremi mali, estremi rimedi.

— «Con profondo rammarico — dice adesso — abbiamo appreso la decisione della CSI. Dopo anni e anni di tira e molla, la corda si è spezzata. È inammissibile che una corsa che vanta il massimo delle presenze di spettatori venga cancellata, così, di colpo. Non getteremo assolutamente la spugna. Getteremo le basi per la costruzione di un impianto stabile, di un circuito, sempre nelle Madonie. Saranno circa sei chilometri e mezzo. Verranno conservate le caratteristiche della corsa tradizionale, anche se in scala ridotta. La Regione Siciliana ha capito che la Targa va difesa per i suoi riflessi turistico-pubblicitari...»

È cominciata così la battaglia della Targa che l'avvocato Sansone, a colpi di leggi regionali per gli impianti sportivi, a colpi di alta diplomazia, ha dichiarato al mondo intero, per salvare la manifestazione. Ci sono ventun miliardi per gli impianti sportivi: parte di questo denaro può salvare la Targa. Se nelle ultime edizioni mezzo milione di persone è arrivato da ogni parte del mondo, si può spendere qualcosa per la manifestazione che ha calamitato tanta gente. L'avvocato si accalora. Ormai è deciso a scendere in piazza con la spada in mano, la spada ideale che Florio gli ha tramandato, per difendere la «sua» creatura.

— «La mia corsa non cerca compromessi; essa, così come l'ho sempre concepita, e intesa, è ispirata alla ricerca della rivelazione della migliore macchina e del più valoroso corridore capace di vincerla da solo e con i propri mezzi fisici... Si vince o si perde compiendo quei sacrifici che essa merita e che si addicono per la sua grande fama e per la sua vasta risonanza internazionale». Sono parole di Vincenzo Florio. E si può dire tranquillamente che adesso gli occhialoni Merioviz se li è messi l'avvocato Sansone: da dietro la sua scrivania con sacrificio corre la sua gara più importante, quella verso la salvezza della Targa, con la fiaccola di Vincenzo Florio in mano.

Per salvare la Targa userà tutti i mezzi, come ha fatto sempre. E se cercheranno di tagliargli i capelli, come a Victor Mature in «Sansone e Dalila», lui si metterà la parrucca...

Michele  
FENU



# TARGA FLORIO

# RALLY DI SICILIA

## accoppiata vincente

Credo che il mito della velocità, dei «bolidi ruggenti» e delle corse abbia la sua sede ideale in Sicilia, e forse più adesso di ieri, perchè sono questi gli anni della contestazione all'automobile. Essa è la grande accusata, è la matrice di tutti i mali: inquinamento, incidenti, nevrosi da traffico, e chi più ne ha più ne metta. Come sovente accade nel «Bel Paese», la demagogia riveste fastidiosamente problemi reali, cui buon senso e tecnica possono porre rimedio senza che si debba scatenare una stupida caccia alle streghe.

Prendiamo la Targa Florio. Ma in quale parte d'Italia sarebbe possibile trovare l'entusiasmo e la passione di questi uomini di Sicilia che

con tanta ferma volontà si adoperano per far disputare una corsa sotto certi aspetti pericolosa e difficile da organizzare? Entusiasmo e passione che si individuano ad ogni livello, dalle autorità con la «A» maiuscola al semplice cittadino, per il quale la Targa non è avvenimento favoloso e lontano ma parte integrante di una esperienza e di un patrimonio personali.

Ed ora, a questa mitica competizione che costituisce il romantico filo fra gli anni eroici dell'automobilismo e quelli della contestazione dello stesso e che ci auguriamo di ritrovare — seppure in una versione «moderna» — ancora per molto tempo, si è aggiunta un'altra gara, il Rally di Sicilia, che ribadisce, in fin

dei conti, l'amore di questa generosa terra per l'automobile. È per questo, mi sembra, il tratto in comune più vero e poetico tra la mitica Targa e il giovane Rally, tra la corsa unica al mondo e quella che sta compiendo i suoi primi passi.

Un binomio di passione, di entusiasmo, di fiducia, dunque; ma non solo di sentimenti è fatto questo matrimonio all'ombra degli aranceti. C'è la zona di gara, ad esempio, che è la medesima. L'incantevole Cefalù, gli aspri verdissimi monti delle Madonie, il tortuoso serpeggiare di strade e trazzere in una infinita serie di curve che paiono inabissarsi nel mare, la mediterranea Palermo, centro motore

## TARGA FLORIO RALLY DI SICILIA accoppiata vincente

della Targa come del Rally. E l'aria è la stessa, un'aria speciale, piena di profumi ed emozioni. E poi, ancora, l'interesse e la curiosità della gente, la cui pignola competenza in fatto di piloti e di vetture costituisce motivo di meraviglia anche per chi segue le competizioni per mestiere.

La differenza fondamentale è offerta, naturalmente, dal tipo di vetture che si battono per il successo assoluto. La Targa propone sofisticatissimi spider biposto di 3000 cmc con potenze comprese fra i 450 e i 500 cavalli e velocità che sfiorano i 300 l'ora, il Rally vetture



Rally di Sicilia 1973: Sandro Munari con la Fulvia HF della Lancia Marlboro si avvia alla seconda vittoria.

ultrapreparate ma pur sempre derivate dalla produzione di serie, con potenze che non toccano i 200 cavalli e velocità che non superano i 200 l'ora.

Questa diversità, però, non ha impedito ad un pilota di vincere una Targa e le prime due edizioni del Rally di Sicilia. Sapete bene chi è, Sandro Munari. L'anno scorso Munari ha trionfato con Arturo Merzario, al volante della Ferrari 312-P, nella Targa, battendo la muta delle Alfa Romeo 33.3 e, in coppia con Mario Mannucci, sulla Lancia Fulvia HF, nel Rally, superando lo squadrone della Fiat. Il veneto ha ribadito questo successo tre mesi fa, ed è un peccato che in questa Targa non sia alla guida di una Ferrari: la Stratos è una magnifica berlina, ma non è stata certo realizzata per misurarsi con gli spider tre litri del campionato mondiale marce.

Mi ricordo di aver parlato l'anno scorso a Sandro dopo la vittoria nella Targa e di avergli domandato quali differenze e punti in comune trovasse tra la corsa appena finita e il Rally di Sicilia. «La Targa — mi rispose Munari — è molto più affaticante, perchè concentra in poche ore un impegno ed una tensione che nel Rally risultano più diluite. E, poi, sai che il minimo errore può costarti la vittoria mentre in rally è più facile rimediare ad uno sbaglio o ad un inconveniente di natura tecnica».

«Quanto ai punti in comune — spiegò Sandro —, c'è questa atmosfera di Sicilia che ti circonda. Vedi entusiasmo, generosità, interesse, affetto. Tutto ti sprona a compiere una grande corsa, a cercare quell'exploit che, magari, in altri luoghi non tenteresti».

Ritorniamo alla Targa e al Rally di Sicilia in chiave di sentimento e di sensibilità. La poesia della corsa automobilistica, l'emozione in un avvenimento di cui si discute soprattutto in chiave tecnica: cavalli, regime massimo, sospensioni, messa a punto, assetto, rifornimenti... È solo qui, nell'isola antica, che mi sembra ogni anno di ritrovare lo spirito primigenio della competizione, sempre fatto di uomini e non di metalli.

Michele Fenu

# Splendida impresa Opel Ascona nel Rallye di Sicilia.



## Opel Ascona 1900 vince nel gruppo 1 vetture turismo di serie.

Nel 2° Rallye di Sicilia, corso con vento, pioggia e nebbia, le Opel Ascona 1900 hanno conseguito un risultato che ha del clamoroso, vincendo la classifica per vetture di serie e classificandosi con l'equipaggio Brai-"Rudy" **1° di gruppo e 5° assoluto.**

Hanno consolidato questo risultato il 2° di gruppo e il 7° posto assoluto dell'equipaggio Cambiaghi-Bay ed il 12° posto assoluto dell'equipaggio Costagliola-Esposito su Manta 1.9.

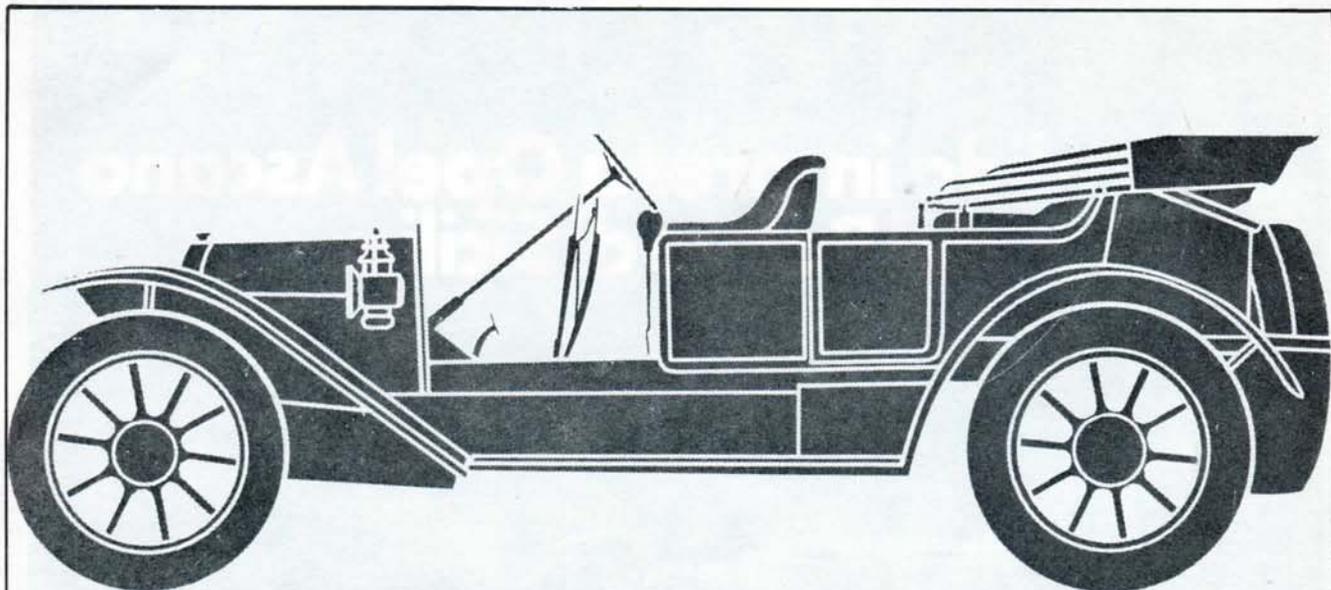
L'importanza di que-

sto risultato è ancora più evidente se si considera che tutte le Opel erano dotate di motore e meccanica **strettamente di serie**, che sono state precedute soltanto da vetture di gran turismo appositamente preparate, e che la durezza della gara ha costretto ben 35 concorrenti su 53 ad abbandonare. 3 Opel arrivate su 4 partite.

Questa è la prova migliore delle eccezionali prestazioni, efficienza e sicurezza che vi offre, in ogni condizione di guida, la vostra Opel Ascona.



**Opel corre e vince.**



**COMINCIA  
LA SECONDA  
GIOVINEZZA LANCIA**



**PROVATELA' presso la CONCESSIONARIA**

**Co.Ra.S.** PALERMO  
VIA MARCHESE VILLABIANCA, 53 - 57 TEL. 250211

# PERCHÈ IL 12 CILINDRI

Effettivamente, nel confronto tra le due tecniche parallele delle vetture di «Formula 1» e Sport, basate sullo stesso tema dei motori di tre litri di cilindrata, queste differenze di frazionamento restano un po' strane e difficilmente spiegabili ai piú. Non si comprende, infatti, come mai un motore come il V8 Ford-Cosworth ad otto cilindri debba continuare a prevalere piú o meno nettamente nella «F. 1», mentre le Sport, per imporsi, devono assolutamente rivolgersi alle caratteristiche funzionali, in prima approssimazione teoricamente superiori, dei dodici cilindri.

Le spiegazioni sono due: una piuttosto vacillante e opinabile e l'altra tecnicamente piú solida.

Ecco la prima: non è che il motore ad otto cilindri in generale sappia imporsi tra le monoposto; è soltanto un

# DELLE VETTURE SPORT?

unico, eccezionale, favoloso motore, appunto quello disegnato e sviluppato da Keith Duckworth, il piú geniale dei tecnici motoristi dell'ultimo ventennio, che presenta ogni anno, dal 1967 in qua, rese superiori. Tant'è vero che altri costruttori hanno tentato la strada dell'otto cilindri, ovvero la via della grande concentrazione di potenza, essendo costretti alla resa: esempio tipico quello della Repco-Brabham, piú che il limitato tentativo, sempre in «F. 1», della Alfa Romeo. E per fronteggiare questa somma di caratteristiche, i costruttori concorrenti, che sono stati finora Ferrari, B.R.M., Mastra, Weslake, Honda e Tecno, non ha avuto altre alternative che il dodici cilindri.

Tuttavia, da quando lo stesso Ford-Cosworth ha fat-

# NELLA TECNICA

to ultimamente la sua comparsa tra le Sport 3.000 cmc., lo «standard» non è stato neppure in parte proporzionale a quello della «F.1».

Keith Duckworth e Bill Brown si giustificano così: abbiamo messo a punto il nostro motore anche per dare una resa proporzionata a quella della «F.1» su gare della distanza di mille chilometri circa; la sua tenuta alla distanza è stata ineccepibile, giacché le avarie lamentate negli ultimi due anni dalle Lola e Mirage sono state sempre di telaio, di trasmissione o altro, mai di motore. Abbiamo lamentato rotture soltanto in prova; mai in corsa. Il fatto è che mentre nella «F. 1» c'è un impegno tecnico altissimo per costruttori di telaio, come Lotus, McLaren, Surtees, Brabham, March, Tyrrell, eccetera,

**non cambiate piú  
le marce!  
cambiate  
la guida!**



**infatti  
è  
la sola utilitaria  
con cambio  
totalmente automatico**

**DAF 33**  
**AUTOMATIC - VARIOMATIC**

**CONCESSIONARIA DAF**  
**BRUCATO & INGUGLIA**  
**AUTOMOBILI**

Via Ammiraglio Gravina 15 - Tel. 218663 - 218853 - Palermo

con il concorso dei piú grandi guidatori del momento, nella Sport il livello è sensibilmente piú basso.

Perciò, su questo punto la prima spiegazione comincia a vacillare, in quanto, effettivamente, non abbiamo una Lotus o una Tyrrell o una McLaren di tipo Sport, tanto meno con piloti come Stewart, Fittipaldi, Peterson, Hulme, eccetera. E i paragoni trovano un termine proporzionale piuttosto ridotto. C'è stato — è vero — l'impegno dell'Alfa Romeo, per quattro anni, nella Sport, sviluppando tecnologie che ormai erano giunte, con l'impiego di ottimi telai e piloti di rango, a quote vicinissime a quelle del Ford-Cosworth: non solo gli stessi otto cilindri a V di 90°, con quattro valvole per cilindro, ma perfino con rapporto corsa/alesaggio quasi uguale, testate, albero, bielle, pistoni, tutto quasi perfettamente simile. Senza mai ripetere nella Sport le caratteristiche funzionali del V8 di «F.1», nè la supremazia sui dodici cilindri.

Allora, preferiamo basarci sulla seconda spiegazione, piú teorica e piú inequivocabile. Ed è questa: la fortuna dell'otto cilindri nelle monoposto è data in massima parte dalle ultime trasformazioni dei pneumatici e degli alettoni, che danno crescenti assorbimenti di potenza, riducendo progressivamente le velocità di punta, pur con continui incrementi delle velocità di percorrenza delle curve, quindi di tempi sul giro. Questa tecnica richiede ingenti concentrazioni di potenza e campi di utilizzazione enormi, condizioni decisamente favorevoli, in teoria, all'otto cilindri; indipendentemente dal fatto di quanto sappia fare con piú grosse cilindrate unitarie il costruttore inglese. Nel gioco delle utilizzazioni, con particolari curve degli sforzi di trazione delle ruote, queste condizioni permettono, in gare di limitata lunghezza, di sopperire a minori potenze di punta.

La vettura Sport, che oggi giorno è una perfetta «F.1» con sottile carrozzeria, ha un diverso tema tecnico da svolgere, quello delle lunghe distanze, mediamente intorno ai mille chilometri, con un paio di eccezioni per le «24 Ore», in congiunzione con qualche circuito prettamente stradale, come questo della classica «Targa Florio», che ha un ruolo importantissimo nella definizione dei valori del Campionato Mondiale Marche. Ed è proprio questo spostamento della tematica a livelli di maggior tenuta alla distanza dei motori a riportarci verso le condizioni piú tradizionali, di quando si poteva dare un peso piú determinante alle potenze di punta nel quadro delle prestazioni globali e di quando si poteva sempre affermare che la potenza specifica aumenta in funzione della radice cubica del numero dei cilindri, ciò che sancisce la superiorità teorica di un dodici su un otto cilindri.

La corsa su lunghe distanze, con l'inclusione di circuiti a conformazione stradale piú autentica, dunque, ci restituisce questi valori. Le esasperazioni dei V8 destinati a pochi minuti di corsa spasmodica sono destinate a crollare in queste condizioni di gara: la tenuta è un vincolo importantissimo, che ristabilisce le distanze fra i motori piú o meno frazionati. Se, a parità di durata, vogliamo maggiori potenze, non c'è che il ricorso ad incrementi di regimi di rotazione attraverso le sole soluzioni dei piú bassi valori del rapporto corsa/alesaggio e del piú elevato numero dei cilindri, fino a limiti di complessità meccaniche tollerabili, limiti che appunto il dodici cilindri propone in condizioni ottimali.

Enrico Benzing

# TARGA FLORIO:

## un ritorno alle origini

La Targa Florio est unique en son genre. C'est la seule survivance des grandes épreuves routières du début du siècle, celles qui ont tant fait pour l'essor et la gloire du sport automobile.

Elle est d'autant plus remarquable à notre époque qu'elle demeure en dehors des règles désormais traditionnelles et, plus vieille épreuve du monde avec Indianapolis, reste comme la course américaine dans le cadre qui l'a vu naître.

Si les journalistes peuvent être considérés en raison de leur fonction comme des privilégiés des courses automobiles la Targa Florio offre aux spectateurs des avantages comparables.

Spectateurs privilégiés eux aussi, qui peuvent assister dans leur village même au passage des voitures et des pilotes les plus prestigieux de leur époque.

Il ne faut pas chercher plus loin le succès d'une épreuve disputée sur les routes de tous les jours, le plus souvent d'ailleurs parcourues par des...mulets. Nous sommes loin alors des courses en circuit où les coureurs sont maintenus en permanence derrière des enceintes grillagées à l'écart du public.

On peut aisément imaginer la formidable impression laissée par le passage de prototypes 3 litres comme les Ferrari, Alfa-Roméo ou Porsche, dans des villages au rues étroites et devant des spectateurs symboliquement abrités derrière des bottes de paille où dans les renforcements des portes.

Une voiture de course à la Targa Florio n'est pas la même que sur un autre circuit et le dépassement est total pour celui qui vient pour la première fois assister à la course sicilienne. Personnellement nous nous souviendrons longtemps d'un dépassement par l'Alfa Romeo 33 TT 3 de

*La Targa Florio è unica nel suo genere. È l'unica sopravvissuta delle grandi prove stradali dell'inizio del secolo, quelle che tanto hanno fatto per lo sviluppo e la gloria dello sport automobilistico.*

*Essa è tanto più importante ai giorni nostri in quanto vive al di fuori di regole ormai tradizionali e, prova più antica del mondo insieme ad Indianapolis, resta — come la corsa americana — nella stessa cornice nella quale è nata.*

*Se i giornalisti possono essere considerati, in funzione della loro professione, come dei privilegiati nelle corse automobilistiche, la Targa Florio offre anche agli spettatori notevoli vantaggi.*

*Sono infatti spettatori privilegiati essi stessi, in quanto possono assistere nel loro villaggio al passaggio dei piloti e delle vetture più prestigiose della loro epoca.*

*Non bisogna andare a cercare lontano il successo di una corsa disputata sulle strade di tutti i giorni, spesso percorse addirittura... dai muli. Noi siamo qui ben lontani dalle corse in circuito nelle quali i corridori vengono tenuti in permanenza in recinti di rete metallica, al riparo dal pubblico.*

*Si può facilmente immaginare la formidabile emozione provocata dal passaggio dei prototipi tre litri, come le Ferrari, le Alfa Romeo o le Porsche, nei villaggi dalle stradine strettissime e davanti a spettatori simbolicamente riparati dalle balle di paglia o negli incavi delle porte di casa.*

*Una vittoria alla Targa Florio è molto differente da una in qualsiasi altro circuito e la sorpresa è totale per chi viene ad assistere per la prima volta alla corsa siciliana. Personalmente mi ricorderò a lungo di un sorpasso dell'Alfa Romeo 33 TT 3 di Stommelen, durante una prova a circuito aperto, mentre facevo timidamente conoscenza col tracciato, a bordo di una Fiat 128. Questa è la Targa Florio!*

CONCESSIONARIA



Alfa Romeo



**BAZAN**  
ING.

& C. □ S.P.A.

**FERRUZZA**

Via Leonardo da Vinci, 322  
Tel. 401017 - 401266

Stommelen s'entraînant sur route ouverte, alors que nous faisons calmement connaissance avec le circuit à bord d'une Fiat 128. C'est cela la Targa Florio.

De même que du long dérapage de Merzario au premier passage devant la tribune de Cerda, dérapage suivi de la formidable accélération de la Ferrari 312 P projetée en travers sur la petite route habituellement réservée aux ramasseurs de bois et aux troupeaux de moutons.

Sans oublier bien sûr l'étonnante ambiance créée par les échappements dans les rues étroites cernées de maisons hautes et l'annonce de l'arrivée de chaque voiture devant les stands par un coup de canon!

L'an dernier au terme d'une course inoubliable par son intensité la seule Ferrari engagée (Merzario-Munari) avait triomphé de quatre Alfa Roméo! De très peu: un peu moins de 17''!

Par cette victoire Ferrari prenait une option définitive sur le championnat du monde des marques.

Cette année Matra a décidé de tout sacrifier à ce championnat des marques et retrouvera donc Ferrari (et Alfa Roméo, Lola et Mirage) sur un terrain d'une difficulté extrême et qui des pilotes contrairement aux autres circuits, l'apprentissage de 72 km de route. C'est pourquoi se sont créés de véritables spécialistes de la Targa à la tête desquels figure le sicilien d'origine Nino Vaccarella.

Pour triompher à la Targa il faut être un parfait pilote de circuit capable de dompter les 400 ch et plus des meilleures voitures et aussi un routier expérimenté, capable à la fois d'improviser et de saisir d'instinct les pièges de la route. La Targa est pour cela, comme le Nurburgring, un test qui ne trompe pas.

*E che dire della lunga sbandata di Merzario, al primo passaggio davanti le Tribune di Cerda, sbandata seguita alla formidabile accelerazione della Ferrari 312 P proiettata di traverso sulla piccola strada abitualmente riservata ai boscaioli e ai contadini.*

*E non va dimenticato, ovviamente, il meraviglioso ambiente creato dagli scappamenti nelle strette strade incorniciate da alte case o l'annuncio dell'arrivo di ogni vettura alle tribune con un colpo di cannone!*

*L'anno scorso, al termine di una corsa indimenticabile per la sua intensità, l'unica Ferrari iscritta (Merzario-Munari) aveva trionfato su quattro Alfa Romeo! E di pochissimo: qualcosa in meno di 17''!*

*Con questa vittoria Ferrari avanzava una ipoteca definitiva sul campionato del mondo marche.*

*Quest'anno la Matra ha deciso di sacrificare ogni altro interesse per vincere questo campionato marche e incontrerà quindi la Ferrari (insieme all'Alfa Romeo, alla Lola e alle Mirage) su un terreno di una estrema difficoltà e che esige dai piloti, a differenza degli altri circuiti, la conoscenza di 72 chilometri di strada. È proprio per questo che si sono creati dei veri e propri «specialisti» della Targa, in cima ai quali figura il siciliano Nino Vaccarella.*

*Per trionfare alla Targa bisogna essere un perfetto pilota da circuito, capace di domare i 408 cavalli e oltre delle migliori vetture, e anche stradisti esperti, capaci a volta di improvvisare e di intuire in un attimo le pieghe della strada. La Targa è per questo, come il Nurburgring, un test che non inganna.*

Roger Jonquet

Vincenzo  
**BAJARDI**

# AAA GIOVANE PILOTA CERCASI

L'Italia è da considerare una fucina di campioni in campo automobilistico? Decisamente no, perchè qualche «eccezione» finisce sempre per confermare la regola, cioè che nel nostro paese i super piloti non crescono affatto come i funghi.

«Leggo sovente sulla stampa specializzata che in Italia la carenza di piloti da corsa è cronica. Ma purtroppo per noi giovani principianti, lo sport automobilistico è riservato a quei pochi eletti che possono sostenere le spese ingenti per l'acquisto, la messa a punto, la manutenzione e, l'assistenza in gara della vettura da corsa. Mi chiedo perchè in campo automobilistico non si agisce come in altre discipline sportive, dove viene molto curato il settore giovanile, con vivai di atleti a disposizione delle società sportive e con selezioni annuali dove vengono visionati migliaia di giovani aspiranti alla pratica dei vari sport. Così pure ogni Casa automobilistica dovrebbe avere il proprio vivaio di giovani piloti, selezionato di anno in anno dalla CSAI, addestrarli e, dopo un certo periodo di apprendistato, metterli in pista». Lettere come queste ne arrivano in gran copia nelle redazioni dei giornali e presso le scuderie automobilistiche italiane. Sono «portavoce» dell'entusiasmo dei giovani verso il nostro sport. Vediamo di mettere più a fuoco il problema, tutt'altro che da sottovalutare, facendo un salto indietro di un buon numero di anni.

Nel 1965 si diceva che l'automobilismo sportivo italiano era in aperta crisi. Non avevamo infatti un campione in grado di competere a pari con gli assi della formula uno, perchè i nostri costruttori minori non riuscivano a farsi valere come una volta facendosi superare dai concorrenti stranieri, specialmente inglesi, perchè le beghe delle scuderie impedivano ai giovani più promettenti di cimentarsi al volante delle vetture da corsa (i casi di de Adamich, «Geki» e Casoni lo confermavano) e perchè si aveva una abbondanza di campionati che, appunto perchè troppi, erano svalutati.



# AAA GIOVANE PILOTA OFFRESI

È chiaro che l'automobilismo italiano andava a gonfie vele, in quel periodo, grazie a Ferrari che vinceva i titoli mondiali. Ma dopo Ferrari, il buio. Mancava ad esempio un campione che difendesse il nostro prestigio nei Grand Prix e che guidasse le nostre vetture formula uno. E pensare che dopo la guerra, mentre giocoforza scomparivano dalla scena autentici campioni come Varzi e Nuvolari, c'erano piloti del calibro di Farina, Taruffi, Villorosi, Trossi e poi il fortissimo Alberto Ascari. E dietro di lui i giovani a farsi prepotentemente strada: Castellotti, Musso, Mantovani e Perdisa.

Dopo una pausa, vennero alla ribalta piloti di un certo tono come Bandini Vaccarella e Baghetti. Ma Ferrari, a causa dei tragici incidenti e delle relative polemiche, rinunciava apertamente a valorizzare i piloti italiani. Il problema piloti fu avvertito al Convegno delle Commissioni Sportive dell'ACI, svoltosi a Torino nel 1965. Ne parlò l'allora Presidente dell'ACI Bertett, sottolineando che era un problema di fondo da affidare però alle Scuderie, al CONI, alle organizzazioni sportive, all'industria dell'auto.

Ad otto anni di distanza, cosa è cambiato? Ben poco. Nel corso del XX Convegno delle Commissioni Sportive degli Automobile Club, svoltosi a Taormina nel novembre dello scorso anno, l'ing. Alberto Rogano, Presidente della CSAI, nella sua lunga relazione ha affrontato anche il delicato problema dei piloti. Fra l'altro ha detto: «Altra strozzatura che incide negativamente, ritardando il decollo dello sport automobilistico in Italia, è riscontrabile nel campo dei piloti. Ci è stato fatto osservare che affin-



Palermo  
Ippodromo alla Favorita  
15 maggio 1973

# XVII GRAN PREMIO DELLA REGIONE SICILIANA

INGRESSO LIBERO

*chè nel nostro paese l'automobilismo divenga uno sport di massa, è necessario in primo luogo ritrovare i grandi nomi che un tempo ci ponevano alla ribalta mondiale. È certamente vero, come è indiscutibile che da noi esiste il materiale umano idoneo per ottenere questo risultato. Occorre chiedersi, dunque, che cosa lo impedisce. Un'incidenza negativa deriva dalle già illustrate deficienze delle nostre strutture: una base più larga offrirebbe maggiori possibilità di rivelazioni; un maggior numero di gare consentirebbe una fase formativa più completa. Vi è un po' ovunque un certo «professionismo» ristagnante e non propulsivo. Vi sono piloti che gareggiano solo in salita, anche quando dispongono di vetture, di possibilità e di opportunità per gareggiare in circuito. Ve ne sono altri che da anni preferiscono la comoda, ma sterile posizione di primo piano nelle formule minori, o nei rallies meno impegnativi o addirittura nelle gare di regolarità o nel Karting. La situazione più inquietante è quella della F. 3 dove da anni constatiamo la presenza di un buon numero di piloti animati da spirito sportivo ma per i quali è ormai lecito dubitare di una effettiva spinta e, forse, di una reale possibilità all'avanzamento. Il campo della F. 2 è piuttosto povero con risultati alquanto deludenti. Infine c'è da registrare una presenza poco incisiva dei nostri massimi piloti a livello della F. 1 e delle Sport 3 litri. Tuttavia, ciò che più preoccupa è una obiettiva mancanza di ricalzi, di nuovi uomini di primo piano sui quali indirizzarsi le scelte delle nostre Case. Di fronte a tale stato di cose, quello che ci sembra necessario conseguire è una maggiore dinamicizzazione dell'intero campo dei piloti italiani. In basso, attirando nuovi elementi, rimuovendo i ristagnanti e sospingendoli verso livelli più impegnativi. In alto, concretizzando una razionale ed incisiva azione formativa e di perfezionamento dei migliori per renderli di valore mondiale e propiziarne così l'impiego nelle massime categorie».*

Il programma, da quanto detto dall'ing. Rogano si presenta globalmente valido ma dobbiamo convenire che per quanto concerne la riuscita molto dipenderà dalla buona volontà di un po' tutti. E ben sappiamo come, spesso argomenti di un certo interesse si esauriscano in una bolla di sapone, o si arrestino per ostacoli imprevedibili. Otto anni, e le sabbie mobili continuano a insidiare il problema del futuro dei piloti.

Adesso dopo la triste vicenda Giunti è il turno di Merzario, a recitare un ruolo preminente: avere cioè affidata una vettura di formula uno competitiva come la Ferrari.

Ma quando i vari «Nanni» Galli, Vaccarella, de Adamich andranno in pensione chi prenderà il loro posto? Bisogna quindi affrettare i tempi, studiare un piano per «selezionare» i piloti giovani più promettenti, dapprima a livello regionale per poi indirizzarli meglio, in settori a loro più confacenti. Le corse si stanno trasferendo quasi tutte all'interno di autodromi; le costituenti Commissioni Sportive Automobilistiche Regionali oltre ai propri mandati dovrebbero seguire più da vicino i piloti meritevoli.

Soltanto in questo modo, cioè tendendo ancora di più la mano ai giovani simpatizzanti per il nostro sport, potremo forse un giorno ricominciare a parlare di nuovi campioni italiani a livello internazionale. Occorrerà del tempo, ma sapremo aspettare, con fiducia.

Vincenzo Bajardi



**INNOCENTI**

**è dovunque in Italia**



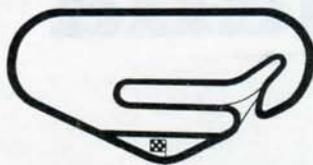
Con i suoi 1500 punti di assistenza tecnica  
la Leyland Innocenti vi assicura,  
dovunque in Italia, un lavoro rapido e accurato  
e ricambi originali a prezzi contenuti.



**INNOCENTI**

Mini Austin Morris Triumph Rover Jaguar

**1) 24 ore Daytona  
(3-4 febbraio)**



km 6,130

**Vincitore '72 e primati**

Ferrari (Andretti-Ickx) alla media di 186,644 km. orari. L'anno passato la corsa si è svolta sulla distanza di 6 ore. Il primato sulla distanza di 24 ore appartiene alla Porsche che nel 1970 vinse con Rodriguez-Kinnunen alla media di 184,186 km orari. Il record sul giro è stato stabilito da Donohue (Ferrari 5000) con 1'41"25. Quest'anno ha vinto dopo 24 ore di corsa una Porsche Carrera RSR.

**CLASSIFICA 1972**

**6 ORE DI DAYTONA**  
1. Mario Andretti-Jacky Ickx (Ferrari 312P) che compiono nelle 6 ore 194 giri pari a 1.186 km alla media di 186,644 kmh; 2. Peterson-Schenken (Ferrari 312P) 192 giri; 3. Elford-Marko (Alfa 33T3) 190 giri; 4. Regazzoni-Redman (Ferrari 312P) 179 giri; 5. de Adamich-Galli (Alfa 33-3) 175 giri; 6. Kleinpeter-Waugh (Lola T 212) 166 giri; 7. Gregg-Haywood (Porsche 911 S) 166 giri (1. delle vetture GT); 8. Heinz-Johnson (Corvette) 163 giri; 9. McCaligh-McCaligh (Lola T 212) 161 giri; 10. Locke-Bailey (Porsche 911 S) 161 giri; 11. Mitchell-Christiansen (Camaro) 158 giri (1. Turismo).

**2) 6 ore Vallelunga  
(25 marzo)**

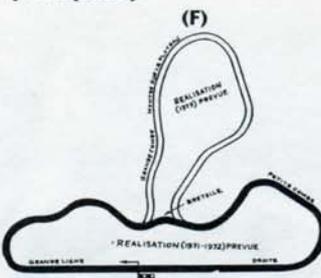


km 3,200

**Vincitore '72 e primati**

Per la prima volta si è disputata una corsa di durata riservata alle Sport. La «6 Ore» di Vallelunga, che è stata vinta dalla Matra Simca di Pescarolo-Larrousse Cevert, ha sostituito quest'anno la «12 Ore» di Sebring annullata.

**3) 1000 km Digione  
(14 aprile)**

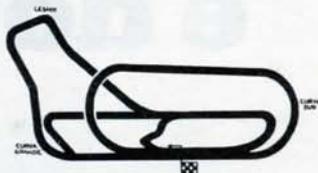


km 5,000

**Vincitore '72 e primati**

Anche su questo circuito per la prima volta si è disputata una corsa di durata riservata alle vetture sport, che è stata vinta dalla Matra Simca di Pescarolo-Larrousse. La 1000 km di Digione ha sostituito quest'anno la 1000 km di Brands Hatch annullata.

**4) 1000 km Monza  
(25 aprile)**



km 5,750

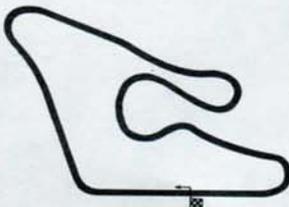
**Vincitore '72 e primati**

Ferrari (Regazzoni-Ickx) 174 giri in 5 ore 52'05"6 (media 170,494 km orari). Quest'anno ha vinto a tempo di record, dopo una accesa battaglia con la Matra Simca, la Ferrari 312 di Ickx-Redman.

**CLASSIFICA 1972**

1. Ferrari 312P (Regazzoni-Ickx) 174 giri in 5.52'05"6, media 170,494 kmh; 2. Porsche 908-3 (Jost-Schuler) 170 giri; 3. Ferrari 312P (Peterson-Schenken) 165 giri; 4. Porsche 907 (Matti-Bayard) 153 giri; 5. De Tomaso Pantera GTS (Locatelli-Pal-Joe) 147 giri; 6. Tondelli BT10 (Tondelli-Formica) 129 giri; 7. De Tomaso Pantera (Casoli-Pooky) 122 giri.  
Giro più veloce: Peterson (Ferrari 312P) in 1'46"1 media 195,098 kmh.

**9) 1000 km Zeltweg  
(24 giugno)**

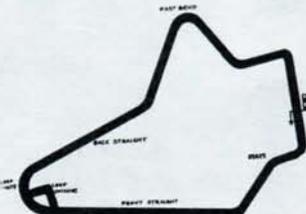


km 5,911

**Vincitore '72 e primati**

Ferrari (Ickx-Redman) 170 giri in 4 ore 58'46"28 alla media di 201,920 km orari. Questo è anche il primato sulla distanza. Il primato sul giro appartiene a Rodriguez che con una Porsche 5000 fece segnare nel 1971 il tempo di 1'39"35 alla media di 214,090 km orari.

**10) 6 ore Watkins Glen  
(21 luglio)**



km 5,430

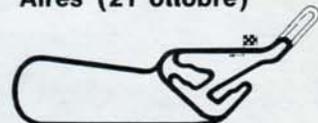
**Vincitore '72 e primati**

Ferrari (Ickx-Andretti) 195 giri alla media di 174 km orari. Il primato per le vetture sport appartiene alla Porsche 5000 di Rodriguez-Kinnunen che nel 1970 vinsero alla media di 194,090 km orari. Il primato sul giro è stato stabilito nel 1971 da Bell con una Porsche 5000 con il tempo di 1'08"29 alla media di 210,798 km orari.

**CLASSIFICA 1972**

1. Jacky Ickx-Mario Andretti (Ferrari 312P) giri 195 alla media di kmh 174; 2. Peterson-Schenken (Ferrari 312P) giri 195; 3. Bell-Pace (Gulf Mirage) 181; 4. Dean-Brown (Porsche 908) 171; 5. Jost-Casoni (Porsche 908/3) 166; 6. Jarier-Young (Ferrari GTB) 156; 7. Keyser-Beasley (Porsche 911 S) 155; 8. Helmick-O'Stean (Porsche 911 S) 153; 9. Chierson-Barber (Chevron) 144; 10. Kepler-Orr (Corvette) 136; 11. Reynolds-De Lorenzo (Ferrari GTB) 135; 12. Aechle-Laughlin (Corvette) 134.  
Giro più veloce: il 188. di Ickx alla media di kmh 182,026.

**11) 1000 km Buenos Aires  
(21 ottobre)**



km 3,413

**Vincitore '72 e primati**

Ferrari (Peterson-Schenken) 168 giri in 5 ore 45'58"22 alla media di 173,886 km orari. Il primato sulla distanza appartiene alla Porsche 5000 di Siffert-Bell che nel 1971 vinsero alla media di 186,224 km orari. Il primato sul circuito di 5,968 km appartiene alla Lola 3000 di Wisell che nel 1972 fece segnare il tempo di 1'58"39 alla media di 181,481 km orari.

**CLASSIFICA 1972**

1. Ferrari 312 PB (Peterson-Schenken) 168 giri in 5 ore 45'58"22, media 173,886 kmh; 2. Ferrari 312 PB (Regazzoni-Redman) a 2'04"75; 3. Alfa Romeo 33-3 (Faccetti-Alberti-de Adamich) 162 giri; 4. Alfa Romeo 33T3 (Elford-Marko) 160 giri; 5. Chevron-FVC B 19 (Juncadella-Hine) 158 giri; 6. Porsche 908-3 (Fernandez-De Bagration) 157 giri; 7. Lola-DFV T 280 (Larrousse-Craft) 156 giri; 8. Chevron-FVC B 19 (Bosch-Bridges) 156 giri; 9. Alfa Romeo 33-3 (Vaccarella-Pairetti) 153 giri; 10. Ferrari 312 PB (Ickx-Andretti) 152 giri.  
Giro più veloce: Wisell 1'58"39 media 181 e 481 kmh.

**MONDIALE  
MARCHE  
1973**

**CLASSIFICA 1972**

1. Ferrari 312P (Ickx-Redman) 170 giri in 4.58'46"28 alla media di 201,920 km (nuovo primato); 2. Ferrari 312P (Marko-Pace) a 1 giro; 3. Ferrari 312P (Peterson-Schenken) a 4 giri; 4. Ferrari 312P (Merzario-Munari) a 6 giri; 5. Chevron B21-BMW (Stommelen-Hezemans) a 6 giri; 6. Chevron B21 (Juncadella-Bridges) a 12 giri; 7. Lola T290 (Swietlick-Salles) a 16 giri; 8. Chevron B21 (Twaites-McInerney) a 17 giri; 9. Porsche 911S gr. 5 sperimentale (Stieckkonig-Waldegaard) a 28 giri.  
Giro più veloce: il 38. di Jacky Ickx (Ferrari 312P) in 1'41"88 alla media di 208,830 kmh.

**5) 1000 km Spa (6 maggio)**



km 14,100

**Vincitore '72 e primati**

Ferrari (Redman-Merzario) 71 giri in 4 ore 17'19"1 alla media di 233,429 km orari. Quest'anno invece vittoria a sorpresa della Gulf Mirage di Bell-Ganley.

**CLASSIFICA 1972**

1. Ferrari 312 P (Redman-Merzario) 71 giri in 4.17'19"1, media 233,429 kmh;
  2. Ferrari 312 P (Ickx-Regazzoni) 70 giri;
  3. Chevron B 21 (Hine-Bridges) 65 giri;
  4. Gulf-Mirage M6 (Bell-Van Lennep) 64 giri;
  5. Lola-Ford T 280 (Larrousse-De Fierlant) 64 giri;
  6. Chevron (Humbley-May) 60 giri;
  7. De Tomaso Pantera (Jacquemin-Deprez) 59 giri;
  8. Porsche 911 S (Kremer-Fitzpatrick) 59 giri;
  9. Chevron B 21 (Twaites-McInerney) 55 giri;
  10. De Tomaso Pantera (Muller-Chasseuil) 53 giri.
- Giro più veloce: Jacky Ickx (Ferrari 312P) n 3'20", media kmh 252,914.

**6) Targa Florio (13 maggio)**



km 72

**Vincitore '72 e primati**

Ferrari (Merzario-Munari) 11 giri in 6 ore 27'48" alla media di 122,537 km orari. Questo è anche il primato sulla distanza. Il primato sul giro appartiene a Kinnunen che nel 1970 con una Porsche 3000 ha fatto segnare il tempo di 33'36" alla media di 128,571.

**CLASSIFICA 1972**

1. Merzario-Munari (Ferrari 312P), 792 km in 6.27'48", media 122,537 kmh;
  2. Gallin-Marko (Alfa 33t3) in 6.28'04"9;
  3. de Adamich-Hezemans (Alfa 33t3) in 6 ore 46'12"2;
  4. Zadra-Pasolini (Lola T290) a 1 giro;
  5. Pica-Gottifredi (Porsche 911) a 1 giro;
  6. Steckkonig-Von Huchke (Porsche 911) a 2 giri;
  7. Virgilio-Taramazzo (Abarth 2000) a 2 giri;
  8. Zanetti-Locatelli (Lola AR) a 2 giri;
  9. Schmid-Flordia (Porsche 914) a 2 giri;
  10. Barth-Chesler (Porsche 911).
- Giro più veloce: Marko (Alfa 33t3) in 33'41" media 128,253 kmh.

**7) 1000 km Nurburgring (27 maggio)**



km 22,835

**Vincitore '72 e primati**

Ferrari (Peterson-Schenken) 44 giri in 6 ore 01'40"2 alla media di 166,683 km orari. Il primato sulla distanza per le vetture sport appartiene alla Porsche 3000 di Elford e Larrousse che nel 1971 vinsero alla media di 171,400 km orari. Il primato sul giro è stato stabilito da Ickx con la Ferrari 3000 nel 1971 con il tempo di 7'40"8 alla media di 178,412 km orari.

**CLASSIFICA 1972**

1. Ferrari 312 P (Peterson-Schenken) 44 giri, 1004 km in 6.01'40"2 alla media di 166,683 kmh;
  2. Ferrari 312 P (Redman-Merzario) a 4'29"7;
  3. Alfa Romeo 33t3 (de Adamich-Marko) a 1 giro;
  4. Gulf Mirage Ford M6 (Bell-Van Lennep) a 2 giri;
  5. Chevron B21 (Hine-Bridges) a 3 giri;
  6. Lola T290 (Bonnier-Larrousse) a 5 giri;
  7. Ford Capri 2600 (Glemser-Mass) a 6 giri;
  8. Ford Capri 2600 (Soler-Roig-Stuck) a 6 giri;
  9. Porsche 911 (Kremer-Fitzpatrick) a 6 giri;
  10. Porsche 911 (Steckkonig-Schmid) a 7 giri.
- Giro più veloce: Stommelen (Alfa 33t3) in 7'42"2 media 177,900 kmh.

**8) 24 ore Le Mans (9-10 giugno)**



km 13,459

**Vincitore '72 e primati**

Matra-Simca (Pescarolo-Hill) 343 giri alla media di 195,472 km orari. Il primato sulla distanza appartiene alla Porsche 5000 di Marko-van Lennep che nel 1971 vinsero alla media di 222,304 km orari. Il primato sul giro appartiene a Rodriguez che nel 1971 fece segnare il tempo di 3'18"4 alla media di 244,297 km orari.

**CLASSIFICA 1972**

1. Matra Simca (Pescarolo-Hill) giri 343, km 4.961,343, media 195,472 kmh;
2. Matra Simca (Gevert-Ganley) giri 333, km 4.554,833, media 19,788;
3. Porsche 908-2 (Jost-Casoni-Weber) giri 324, km 4.420,904, media 184,573;
4. Alfa 33t3 (Vaccarella-de Adamich) giri 306, km 4.179,632, media 174,151;
5. Ferrari 365 GTB4 (Ballot Lena-Andruet) giri 305, m 4.162,660, media 173,444 (1. delle GT);
6. Ferrari 365 GTB4 (Posey-Adamowicz) giri 303, km 4.137,733, media 172,405;
7. Ferrari 365 GTB4 (Parkes-Larrousse-Cochet) giri 301, km 4.110,051, media 171,252.

# UN'IRIDE DI UNDICI COLORI

**ALBO D'ORO DELLE SINGOLE PROVE DI CAMPIONATO**

Anno	1000 km di Buenos Aires	500 km di Daytona	2000 km di Daytona	6 ore di Daytona	12 ore di Daytona	24 ore di Daytona	12 ore di Sebring	1000 km di Monza	Targa Florio	24 ore di Le Mans	500 km di SPA	1000 km di SPA	1000 km del Nurburgring	BOAC 500 di Brands Hatch	BOAC 1000 di Brands Hatch	6 ore di Watkins Glen	500 km di Zeltweg	1000 km del Osterreicherung	Marca campione
1953							Cunningham			Jaguar			Ferrari						FERRARI
1954	Ferrari						Osca			Ferrari									FERRARI
1955	Ferrari						Jaguar		Mercedes	Jaguar									MERCEDES
1956	Maserati						Ferrari			Jaguar			Maserati						FERRARI
1957	Ferrari						Maserati			Jaguar			Aston Martin						FERRARI
1958	Ferrari						Ferrari		Ferrari	Ferrari M.			Aston Martin						FERRARI
1959							Porsche		Ferrari	Aston M.			Ferrari						ASTON M.
1960	Ferrari						Porsche		Ferrari	Ferrari			Maserati						FERRARI
1961							Ferrari		Ferrari	Ferrari			Maserati						FERRARI
1962		Ferrari					Ferrari		Ferrari	Ferrari			Ferrari						FERRARI
1963		Ferrari					Porsche		Ferrari	Ferrari			Ferrari						FERRARI
1964		Ferrari	Ferrari				Ferrari		Ferrari	Ferrari			Ferrari						FERRARI
1965			Ferrari				Chaparral	Ferrari	Ferrari	Ferrari	Ferrari								FERRARI
1966							Ferrari	Ferrari	Porsche	Ford		Ferrari	Chaparral						FORD
1967							Ford	Ferrari	Porsche	Ford		Ford	Ford	Chaparral					FERRARI
1968							Ferrari	Ferrari	Porsche	Ford		Ford	Ford	Ford					FORD
1969							Porsche	Ford	Porsche	Ford		Porsche	Porsche	Porsche					PORSCHE
1970							Ferrari	Porsche	Porsche	Porsche		Porsche	Porsche	Porsche					PORSCHE
1971	Porsche						Ferrari	Porsche	Alfa Romeo	Porsche		Porsche	Porsche	Porsche					PORSCHE
1972	Ferrari			Ferrari			Ferrari	Ferrari	Ferrari	Matra		Ferrari	Ferrari	Ferrari	Porsche	Alfa Romeo			FERRARI

# **A112**

***l'idea giusta***



***A112 A112 Elegant A112 Abarth***

**AUTOBIANCHI**

CONCESSIONARIA

# **MESSINEO**

VIA MARCHESE VILLABIANCA 18 - TEL. 261818 - PALERMO

# LE VETTURE SILHOUETTE E LA TARGA FLORIO

Paul  
FRÈRE

Anzitutto bisogna accordarci sulla locuzione «vettura silhouette» e sapere perchè se ne parla a proposito della Targa Florio.

Nell'ambiente dello sport automobilistico, c'è una corrente d'opinione favorevole alla sostituzione delle odierne macchine «sport», le famose «Formula Uno matrimoniali» come le chiama Ferrari, con delle macchine del carattere molto più «stradale». L'espressione «vettura silhouette» è stata suggerita dalla possibilità di basare tali macchine su dei modelli di normale produzione omologati nei gruppi «Turismo» e «Gran Turismo» che potrebbero venire elaborate praticamente senza limiti, pur mantenendo il gruppo cilindri, l'impostazione generale del modello e un peso minimo compatibile con le caratteristiche d'una vera vettura stradale. Solo la «silhouette» della macchina rimarrebbe così immutata. Si ricerca poi una possibilità di aggiungervi anche delle vetture non omologate, pur strettamente definite in tale modo che abbiano delle caratteristiche di base analogiche, cioè delle macchine che potrebbero prefigurare dei futuri modelli di produzione.

In ogni modo, sembra che, in principio, negli anni futuri, cioè dopo la scadenza del regolamento attuale, il Campionato Mondiale Marche verrà disputato sulla base di macchine molto più vicine a quelle di produzione di quanto lo sono oggi.

D'altra parte, la creazione d'un gruppo di macchine «silhouette» molto elaborate permetterebbe di tornare ad un concetto più realistico delle competizioni per macchine «turismo» e «GT», che potrebbero essere riservate a modelli di serie elaborati, ma non del tutto trasformati con delle teste, dei cambi, dei freni e delle sospensioni completamente diversi da quelle che il normale utente può ottenere.

Una evoluzione delle «sport-prototipo» nel senso d'un ritorno a delle macchine molto più vicine, specie nel loro peso e le loro dimensioni, a delle macchine concepite per un normale uso su strada potrebbe rimettere in discussione l'argomento della qualificazione del Circuito delle Madonie per una prova del Campionato Mondiale Marche.

Ovviamente, il circuito, così come lo conosciamo, non corrisponde alle norme di sicurezza richieste dalla CSI e dai piloti, e non si può pensare di sistemare 72 km di strade pubbliche, quasi tutte limitate nella loro lar-

gezza da ostacoli naturali, in modo di accordarle con le norme moderne. Però, nonostante le limitazioni del tracciato per quanto riguarda gli accorgimenti possibili, bisogna tenere conto del fatto che, proprio per le sue particolarità il Circuito delle Madonie non consente velocità molto elevate, salvo per i 6 km del lungomare, e che statisticamente, è il più sicuro di tutti i circuiti oggi in uso. Sono dei fatti che non si possono negare e che hanno aiutato anche il circuito di Monte-Carlo a mantenersi in vita nonostante non corrisponda agli odierni orientamenti della sicurezza.

E ovvio, però, che la sicurezza dei piloti dipende non solo del circuito, ma anche del mezzo che portano in corsa. Le macchine del genere della Ferrari 312P, della Matra 670 e dall'Alfa 33 sono concepite per raggiungere delle prestazioni molto elevate su circuiti il cui fondo è di solito molto buono. Le loro sospensioni e i telai leggerissimi non sono progettati per un uso su delle strade come quelle del Circuito delle Madonie, e il rischio della rottura di un organo vitale non è da escludere. Per di più, nel caso d'una uscita di strada, la leggerissima struttura della macchina consente al pilota solo una limitata protezione.

Le condizioni sarebbero ben diverse se la corsa fosse disputata da macchine inizialmente progettate per andare su strada, come avverrebbe se una formula «silhouette» o simile venisse adottata. In tale caso, tenendo conto del migliore adattamento della macchina al fondo stradale, della maggiore protezione di cui gode il pilota da parte dell'abitacolo più robusto e più spazioso e del leggero calo della velocità raggiunta da queste macchine più grandi e più pesanti, il caso del Circuito delle Madonie potrebbe — anzi dovrebbe — essere riesaminato. Non si può sacrificare una corsa come la Targa Florio, la corsa più vecchia del mondo, l'unica vera corsa su strada che rimane in calendario internazionale e, dal punto di vista sportivo, la più bella di tutte, senza pensarci e ripensarci. Bisogna anche tenere conto di quanto porta alla Sicilia, sia sul piano economico che turistico. Bisogna tenere presente ch'è diventata parte della tradizione siciliana e che in quasi 70 anni e più di 50 edizioni, ha ucciso un paio di piloti. La formula «silhouette» sarebbe un argomento in più per farla sopravvivere.

Paul Frère

# LE ALPINE RENAULT

Aldo  
SEREGNI

Le Alpine Renault sono vetturette di razza. Una razza minuta piccola, modesta, ma leggera, saettante, creata e realizzata per la «strada». Suo vero ed incontrastato regno.

Targa Florio: la regina delle corse su strada. Astrusa, fuori dei tempi, quasi ancestrale, criticata ma avvolta in un velo di fascino quale nessuna altra competizione automobilistica potrà mai vantare di aver posseduto.

Ed ormai si parla di annullarla, di svilarla in nome del progresso e dell'attualità in una «pista», una delle tante





# ALLA TARGA

esistenti nel mondo delle corse. La Targa Florio in pista! Si dovrà fare? Vincenzino Florio starà rabbrivendo, lassù, nel Regno dei Forti! Ma tant'è. Così va la vita.

Prima o poi si farà, si «dovrà fare».

Alpine Renault e Targa Florio.

Non si è mai parlato, e mai si potrà, di vittorie assolute, di folle trepidanti in piedi al passaggio di una piccola «voiture bleu» guidata da Nino Vaccarella, l'altro grande della Targa. Si è parlato di Ferrari, di Alfa Romeo, di Porsche, di grosse vetture di tre litri di cilindrata, di cinque litri di cilindrata, che più volte, normalmente, hanno tagliato lo striscione di arrivo vittoriose.

E le Alpine Renault? Le piccoline si nono sempre ben difese, hanno più volte vinto le loro classi, ma la modesta cilindrata le ha sempre relegate al ruolo di «cenerentole» della Targa.

Le millecento, milletrecento, milleseicento Alpine Renault sono nate per la strada, ma, naturalmente la politica sportiva della Casa francese si è rivolta, sempre,

verso i grandi rallies internazionali, più consona queste vetture e, in questi ultimi anni, specializzazione sportiva automobilistica verso la quale si sono riversate le...cure e gli interessi delle grandi Case automobilistiche, quali, la Renault, la Fiat, la Lancia, la Ford... eccc.

Oltretutto un'altra importante considerazione va fatta. I motori delle Alpine Renault, sempre per una politica della Casa, sono, tutti, derivati dai motori che equipaggiano vetture di serie della gamma Renault (quello delle Alpine 1600 e 1800 dal 1500 montato sulla Renault 16, quello dell'Alpine 1300 dal 1300 montato sulla Renault 8 Gordini...) quindi le potenze sono obbligatoriamente ridotte rispetto a motori «realizzati», pur su vetture di serie o piccola serie, in funzione delle corse.

Quello su cui si punta nelle Alpine Renault è il rapporto peso-potenza. Carrozzerie leggere in vetroresina (o plastica rinforzata), elastiche, in grado di assorbire le peggiori asperità stradali; modeste dimensioni... in sintesi, dei veri «guanti da corsa», pur se vetture costruite in serie.

È infatti estremamente emozionante guidare un'Alpine Renault sulle strade della Targa... da bivio Caltavuturo ci si avventa con la piccola macchina in un misto che non permette errori, tra rocce gigantesche, una brutta curva aperta si delinea, il fondo stradale non è dei migliori, salti, avvallamenti, si arriva alla discesa di Scillato. Curvoni, una discesa molto tortuosa, la coda della nostra piccola Alpine Renault sbanda, controsterzo, acceleriamo, si viaggia «di traverso»...il ponte di Scillato, è e si va via così, frenando, accelerando, con i pneumatici che miagolano sull'asfalto, attraversando paesaggi poeticamente meravigliosi. Ma chi li vede?

La Targa Florio è la «Tagga», come dicono in Sicilia, e, pur se non farà mai un primo assoluto, l'Alpine Renault vi effettuerà sempre delle corse splendide, mozzafiato, lasciando negli occhi degli spettatori questo saettante lampo blu: è passata una Alpine Renault!

Aldo Seregni



# SICILAUTO s.p.a.

Concessionaria

*Alfa Romeo*



Sede: Via Ammiraglio Rizzo, 43/A-45 - Telef. 29.62.82 - 29.62.32  
Agenzia: Via Emerico Amari, 105 - Telef. 21.30.27

**PALERMO**

# HOTEL ZAGARELLA

**SANTA FLAVIA - Tel. 63.17.15**



**43** VILLETTE SUL MARE  
Piscina - Parco - Giardino

● RISTORANTE  
● DANCING

SALONI E TERRAZZE PER TRATTENIMENTI