

UN
LATO
INCONSUETO
DELLA
PIÙ
ANTICA
CORSA
SU STRADA

IL "SOUND," DELLA TARGA

Filippo
CRISPOLTI

Ben pochi dormono a Cerda, alle quattro del mattino di una certa domenica di maggio. Nessuno dorme sui prati pieni di tende tra Collesano e bivio Polizzi, tra Calvaturo e Scillato quella certa notte, o piú notti di una certa settimana tutta speciale per le Madonie. È l'avventura della «Florio» che rinasce ogni anno miracolosamente come un rito antico (il piú antico dell'automobilismo da corsa) attraverso mille rumori, mille suoni di un mondo che si prepara al gran giorno.

Sembra di assistere alle prove di un'orchestra prima del concerto. Ogni elemento aggiusta lo strumento, ripassa la partitura. Un pubblico incredibile si dispone nei punti migliori come il coro di una sinfonia, a far da sfondo e da sottofondo alla scena e ai suoi protagonisti. La strada è il palcoscenico ed ai due lati la gente è al tempo stesso spettatrice e interprete di questa «corale» a soggetto, proprio come accade in certi pezzi dei cosiddetti classici contemporanei. Tra le case, i paesini che infiorano i 72 km piú esaltanti, piú carichi dell'ultimo capitolo di storia automobilistica sospesa tra tecnica e romanticismo, si è... cantata la «Targa» ogni giorno dell'anno, nelle discussioni al bar durante i pomeriggi assolati, nei giochi dei ragazzini, nelle sfide coi motorini su e giú per i tornanti dove ogni macchia dell'asfalto, ogni sgorbio sul paracarro ha un significato.

Le immagini di questa corsa affascinante colorano le riviste di mezza Terra. Non c'è appassionato di automobilismo in capo al mondo che non abbia sognato di potere una volta vedere la «Targa» dal vivo anzicchè dalle pagine di un giornale sulle quali, bene o male, i colori della «Florio» e della Sicilia arrivano dappertutto.

Ma la «Targa Florio» non è soltanto una festa di tinte, di sfumature, di contrasti cromatici violenti, di accostamenti. C'è tutto un mondo di sensazioni per lo piú sconosciute a quanti non hanno mai assistito a questa corsa, fatto di colori e soprattutto di rumori, che concorre in maniera sostanziale ad un'insieme inimitabile.

Il «sound» della Targa è un cocktail che sa essere dolce e violento, che deve fondersi con i colori, gli odori, senza il quale l'impressione totale sarebbe falsata, irrimediabilmente perduta. I rumori delle altre prove del Mondiale Marche, al confronto con quelli del piccolo circuito delle Madonie hanno qualcosa di anonimo, si assomigliano tutti. Altrove il suono rimbalza dalla pista alle tribune, di nuovo alla pista, creando un frastuono monotono ed anche sui tracciati piú «stradali», come a Le Mans o a Spa, l'abbondanza di rettilinei e la conseguente alta velocità possibile su gran parte del percorso non si presta ad esaltare l'urlo del motore che alla «Targa» invece sale e scende di giri ad ogni metro.

BUONO PER UNA INSTALLAZIONE GRATUITA

**ACCENSIONE ELETTRONICA
HP PLUS a «SCARICA CAPACITIVA»**

(da non confondere col tipo a soli transistors)



+ cavalli + regolarità - consumo

GBC

GBC

GBC

GBC

a cura della ORGANIZZAZIONE IN SICILIA - Palermo - Piazza Castelnuovo, 48 - Tel. 24 88 88

IL "SOUND" DELLA TARGA

Le sere che precedono la corsa dalle officine aperte sulla strada il rumore dei meccanici in azione si mischia con quello degli zoccoli di un asino che si inerpica su per le stradine di Cerda, lo scampanio di una chiesetta tardo barocca fa da sfondo alle «sgassate» di un motore ancora recalcitante. Ricordiamo una di queste notti ad un hotel di Cefalu il cui seminterrato era regno degli uomini Porsche. C'era da sistemare una macchina che aveva avuto in prova una confidenza col paracarro e i meccanici in tuta rosso bordeaux facevano tintinnare chiavi inglesi, soffiare compressori, battere martelli accompagnando il tutto con un dialogo fatto di suoni teglienti, precisi. Al concerto «sui generis» assisteva dall'esterno una piccola folla silenziosa e, dall'interno con un'acustica senz'altro migliore, gli ospiti dell'hotel. Non erano rumori tanto forti da svegliare; bastavano tutt'al più ad ispirare i sogni prima dell'alzataccia; una specie di aperitivo prima della scorpacciata del giorno dopo.

Gli attimi che precedono la partenza qui sono festosi più che elettrici. Anche qui le macchine allineate, ancora mute, sono circondate dalla folla dei «non addetti ai lavori» ma il dialogo del pilota col pubblico è già più diretto, immediato. Per la «suspense» c'è ancora tempo; si è ancora a livello di festa. Partiti tutti c'è un po' di silenzio che lascia spazio ai rumori di sempre.

La vera «Targa» è fuori i box di Cerda, in aperta

campagna o nei paesini dove il prototipo entra facendo vibrare muri e terrazze, e suonare i tombini. L'arrivo di un concorrente si annuncia con urla d'entusiasmo più che col suo stesso rumore. Il motore si sente a tratti solo quando è vicinissimo, per scomparire quasi subito in un applauso. Al passaggio segue il commento immediato. Se i concorrenti sono due insieme anche le urla raddoppiano insieme ai commenti, per non far torto a nessuno.

Ci vorrebbe un registratore per portarsi a casa un campionario di frasi più «colorate» della scena che ci sta intorno. Verso l'ottavo giro, o prima, la selezione determinata dal clima e dal percorso ha fermato parecchie macchine ma ne ha rese altre più... sonore. Scarichi sfondati e cambi più o meno massacrati raccolgono, al passaggio, consensi e prese in giro. Lo sferragliare fa sembrare «carrette» macchine al via agguerritissime.

Il caleidoscopio di suoni assume ormai il colore del vincitore e dei suoi più immediati inseguitori (se ci sono) dei quali si analizza il rumore, per cogliere il possibile colpo di scena in un «buco» della carburazione o nella «grattata» rabbiosa del cambio.

Tutto finisce nell'entusiasmo, com'era cominciato. Chi aveva portato la cinepresa o la macchina fotografica ha finito la pellicola già a metà corsa. «Peccato non prendere quel controsterzo, quel sorpasso...»

Al «sound» della «Targa Florio» pensano pochi, eppure anch'esso è unico, come le immagini, i colori gli odori.

Insieme alla fotocamera porteremo quest'anno anche un registratore.

Filippo Crispolti

Targa

Silvio
OTTOLENGHI

Il nostro amore con la Targa Florio è stato, sin qui, un amore platonico. A vincerla non abbiamo visto, di persona, che Vaccarella nel '65. Una fortunata combinazione. Eravamo a Napoli per un servizio — adesso non ricordiamo neppure bene di cosa si trattasse — non perdemmo l'occasione. Sino allora, la Targa era stata per noi un racconto di primavera, letto, ogni anno, in dieci, venti versioni, su tutti i giornali e le riviste che della favolosa corsa siciliana parlavano. Biondetti, Bornigia, Cortese, Maglioli, Collins, Musso, Bonnier, Von Trips, Mairesse, Siffert, erano per noi gli eroi di romanizzate letture.

Il fatto è che, a maggio, il lavoro ci portava sempre lontani dall'Isola del Sole e dalle Madonie. Seguivamo altre macchine, altri motori piazzati su un telaio e due ruote, dividevamo con gli altri piloti gli Ubbiali, i Provini, i Masetti, i Duke, i Liberati, i Lorenzetti, gli Armstrong, gli Hailwood — gli anni felici e le avventure di un motociclismo italiano che nel mondo dettava legge.

Ma l'auto l'avevamo nel sangue, l'auto era una passione cresciuta con noi, nata nelle interminabili notti della Mille Miglia (vissute da ragazzi alla periferia di Parma: due fari nel buio, un rombo che si avvicina, diventa urlo e, un attimo dopo, si spegne lontano), coltivata in seguito con frequenti pellegrinaggi a Monza.

Ora però l'auto, per noi, non è più soltanto passione ma anche professione, impegno quotidiano. Un piacevolissimo impegno che ci porta laddove avremmo voluto, e non potremmo, essere in passato. Anche in Sicilia, dunque, anche alla Targa Florio. Anzi, soprattutto in Sicilia e alla Targa Florio. Nel giro di pochi mesi, infatti, qui siamo venuti tre volte.

La prima per provare una nuova vettura della Fiat. Era inverno, al Nord si brancolava nella nebbia, si rabbriviva nel gelo. A Palermo trovammo il sole, la «Zagarella» era un trionfo di stelle di Natale, rosse come papaveri. Provammo sul circuito della Targa, quei 72 chilometri che partono dall'azzurro del mare e dal verde di Cerda e s'arrampicano alla conquista difficile della montagna, brulla, solenne. Faceva caldo, a noi, padani, sembrava di vivere in paradiso. Sui paracarri, segni rossi, freccette, numeri, il codice segreto della Targa, scritto dai corridori in allenamento. E perfidamente infasullito — ci disse un contadino — dagli avversari con l'aggiunta di altri segni e di altre freccette... A Cerda, ci fermammo a lungo, entrammo nei boxes, squallidi, sepolcrali come tutti i boxes vuoti. Attorno un silenzio intatto e un profumo di terra. Eppure, con la fantasia, era facile ricreare i rumori assordanti e gli odori cattivi della Targa, restituire alle tribune i colori della folla e alla strada l'impietrita impazienza delle macchine in attesa del via. Fu quel giorno, lì a Cerda, che forse capimmo tutta la bellezza della Targa, e come e perchè don Vincenzo Florio la volle radicata in quel paesaggio e non altrove, per farne qualcosa di assolutamente diverso e di inimitabile.

La seconda volta, venimmo a Palermo convocati dall'avv. Nino Sansone. Al Nord la primavera era uno strazio di pioggia e vento. A Mondello si mangiava all'aperto, a due passi dalla spiaggia, frittelle di farina di ceci, broccoli, carciofi, polipi gommosi. La Targa era in pericolo grave. La CSI del barone Von Einstein (che anche sulle Madonie, con le Porsche, ha costruito la sua fama di stratega ma se l'è dimenticato) l'aveva esclusa dal calendario della stagione 1974. Era una condanna a morte. «Addio Targa», avevano scritto i giornali dell'Isola. L'avv. Sansone e l'assessore Pasquale Macaluso ci dissero, invece, che la Targa avrebbe continuato a vivere. Non più sul circuito stradale della leggenda — ovvio — ma su un autodromo, costruito apposta. Istruttivo incontro, questo con gli uomini di una Sicilia orgogliosa, fiera delle sue tradizioni, disposta a tutto pur di difenderle. Ne restammo impressionati.

La terza volta è adesso, alla vigilia della cinquantasettesima edizione della Targa. Una grande edizione che riconduce il Mondiale Marche alle origini, a quelle vere prove di durata che poi, col tempo, si snaturarono, si trasformarono in gieste noiosucce, senza il fascino dell'ambiente. Così che oggi si sta pensando di cambiare tutto. Nuove Formule, nuove macchine, nuove ipocrisie. L'Italia tenta di opporsi ma è sola, sola con le sue gloriose memorie contro chi alla Ferrari e all'Alfa vorrebbe sostituire macchine bugiarde, vestite con carrozzerie di serie e mosse da mostruosi motori. E ci riuscirà, temiamo. Ma la Targa continuerà ad essere la Targa, al di sopra delle invidie, delle meschine diserzioni, degli intrighi internazionali che qui, qualunque sia il tipo di gara, sempre si scioglieranno al fuoco di una passione antica e popolare.

Silvio Ottolenghi

amore a prima vista



La «Stratos» che con Munari ed Andruet terrà alto il prestigio della Lancia Marlboro alla Targa.

TARGA FLORIO: COME SEMPRE IL CAMPIONATO A GIRO DI BOA

Per uno strano iterarsi di coincidenze la Targa Florio viene ad assumere, oramai da alcuni anni, il ruolo di gara-clou per le sorti del campionato del mondo marche. Se l'anno passato la gara siciliana permise alla Ferrari di aggiudicarsi con certezza l'iride '72, quest'anno la corsa di Florio, che viene a soli sette giorni dall'imprevista (e imprevedibile) doppietta vincente delle Gulf Mirage alla «1000 Km di Spa», riveste un ruolo determinante per una nostra Casa, la Ferrari, che dopo il *forfait* fin qui dichiarato dall'Alfa Romeo, si trova a dover rintuzzare i validi attacchi della Matra Simca. Come se questo non bastasse la Targa rappresenterà il debutto per l'Alfa Romeo 33 TT 12 che in Belgio non ha potuto provare le proprie reali capacità per un pneumatico galeotto che ha arrestato prematuramente la corsa della vettura (e di de Adamich) contro un *guardrail* durante la prima sessione di prove ufficiali.

La Targa numero 57 vede dunque al via due Ferrari 312 P col non facile compito di aumentare la distanza con la «grande assente», la francese Matra, che si trova ora, dopo Spa, a soli 11 punti dal «cavallino» (Ferrari: punti 75, Matra: 64) nonostante l'attacco (che si può legittimamente prevedere autorevole) dell'Alfa, che con le due 33 TT 12 cercherà in Sicilia, su un terreno che in più occasioni le è stato particolarmente favorevole, la via del riscatto con un'affermazione totale che — ove dovesse arrivare — avrebbe del sensazionale perchè conquistata alla prima uscita in gara di una vettura completamente nuova.

Gli spider modenesi dunque contro i «cupoloni» milanesi: ecco il tema conduttore di questa cinquantasettesima edizione, una «Targa-monstre», in cui ancora una volta, e forse più che mai, gli assenti avranno torto, mentre — sornioni — i tedeschi della Porsche Martini staranno alla finestra, girando con presumibile regolarità con le loro argentee Carrera RSR in tempi estremamente ridotti; non a livello, ovviamente, delle sport tre litri, ma con la ferma speranza che le più rapide spider possano risultare attardate da un qualche inconveniente, magari secondario, col risultato che per l'undicesima volta l'Albo d'oro della corsa di Florio debba vedere scritto il nome della Porsche tra i vincitori.

Tutta da seguire poi la corsa della Stratos. In casa Lancia hanno messo insieme per la Targa un'accoppiata di lusso, con quel Sandro Munari, caparbio e irraggiungibile vincitore della Florio '72 con la Ferrari della riscossa (tutta tricolore) e dei Rally di Sicilia '72 e '73 e con Jean Claude Andruet, vincitore di lusso dell'ultimo Rally di Montecarlo, del Tour de France e del Tour de Corse, tanto per citare le perle più prestigiose del «palmaire» del formidabile pilota italo-francese.

Parlando di uomini, e ritornando ai favoriti d'obbligo, non possono passare sotto silenzio alcune episodi che catalizzeranno l'attenzione del grande, generoso ed inimitabile pubblico della Targa. Prima di tutto, dopo due anni di parentesi alfista, c'è il ritorno di Nino Vaccarella, «l'enfant du pays» come l'hanno definito i francesi, al volante di una Ferrari sulle strade siciliane. L'avvenimento, soprattutto per il pubblico siciliano che in Vaccarella vede l'idolo di casa, il più diretto rappresentante impegnato a difendere l'onore...agonistico dell'isola, è determinante nell'economia «spettacolare» della corsa siciliana.

Di contro Alfa e Ferrari si presentano ognuna con un debuttante di lusso. La Casa milanese ha dalla sua lo svizzero Clay Regazzoni, alla sua prima corsa con una macchina dell'Autodelta e su un tracciato sul quale non ha mai gareggiato, ma del quale ha detto un gran bene durante le prime ricognizioni.

Da Maranello arriva in Sicilia, caricato fino all'inverosimile e letteralmente entusiasta (per non dire innamorato) della Targa Florio, Jacky Ickx che ha già esternato a chiare lettere la propria ferma intenzione di iscrivere il proprio nome nell'albo d'oro di quella che con ogni probabilità sarà l'ultima Targa «stradale», e che certamente batterà ogni record di pubblico.

Perchè, questo è certo, la «vecchia signora», che pure ci ha abituato ogni anno a edizioni mozzafiato, a spettacoli esaltanti di agonismo e di umanità, quest'anno, quasi a voler chiudere in bellezza uno dei suoi cicli più entusiasmanti, offrirà alle centinaia di migliaia di spettatori che da ogni angolo d'Italia e d'Europa affluiranno sulle Madonie, ancora una volta punto focale dell'automobilismo mondiale, uno spettacolo indimenticabile e un ennesimo contributo, essenziale e insostituibile, al progresso e alla validità dello sport motoristico.

| | 24 ORE DI DAYTONA 3/4 FEBBRAIO | 6 ORE DI VALLELUNGA 25 MARZO | 1000 Km DI DIGIONE 15 APRILE | 1000 Km DI MONZA 25 APRILE | 1000 Km DI SPA 6 MAGGIO | TARGA FLORIO 13 MAGGIO |
|-----------|---|---|---|---|---|--|
| 1° | PORSCHE CARRERA RSR 2.7 GREGG HAYWOOD | MATRA SIMCA 670 PESCAROLO LARROUSSE CEVERT | MATRA SIMCA 670 PESCAROLO LARROUSSE | FERRARI 312 P ICKX REDMAN | GULF MIRAGE BELL GANLEY | |
| 2° | FERRARI DAYTONA GTB4 MIGAULT MINTER | FERRARI 312 P SCHENKEN REUTEMANN | FERRARI 312 P ICKX REDMAN | FERRARI 312 P REUTEMANN SCHENKEN | GULF MIRAGE HAILWOOD SCUPPAN | |
| 3° | CHEVROLET CORVETTE HEINZ MC CLURE ENGLISH | FERRARI 312 P ICKX REDMAN | MATRA SIMCA 670 BELTOISE CEVERS | MATRA SIMCA 670 PESCAROLO LARROUSSE | MATRA SIMCA 670 AMON HILL PESCAROLO | |
| 4° | PORSCHE 911 S STONE JENNINGS DOWNS | FERRARI 312 P MERZARIO PACE | FERRARI 312 P MERZARIO PACE | LOLA 2000 GAGLIARDI "POOKY" | FERRARI 312 P MERZARIO PACE | |
| 5° | FERRARI DAYTONA GTB 4 CHINETTI GROSSMAN SHAW | PORSCHE 908/3 JOST CASONI | GULF MIRAGE HAILWOOD SCHUPPAN | ALFA ROMEO 33 TT 3 FACETTI "PAM" | PORSCHE CARRERA RSR 2.7 VAN LENNEP MULLER | |
| 6° | PORSCHE 911 S FITZPATRICK KREMER KELLER | LOLA T 282 WISELL LAFOSSE | LOLA T 282 WISELL LAFOSSE | LOLA 2000 SCHON "PAL JOE" | LOLA 2000 SANTOS MENDOCA | |

QUESTA LA CLASSIFICA DEL CAMPIONATO MONDIALE MARCHE DOPO CINQUE PROVE E ALLA VIGILIA DELLA 57ª TARGA FLORIO:

1° FERRARI, punti 75
2° MATRA SIMCA, punti 64
3° PORSCHE, punti 42
4° GULF MIRAGE, punti 28

4° LOLA, punti 28
6° CHEVROLET, punti 12
7° ALFA ROMEO, punti, 8
8° CHEVRON, punti 7
9° BMW, punti 4

Non l'ho mai visto con il muso. Parlo, naturalmente, di Arturo Merzario, il pilota più magro, più allegro del gran circo; mai un motivo di malumore.

Eppure...

La sua carriera non è stata facile, tutt'altro. Dicevano che si, andava bene sulle due litri a ruote coperte, ma niente più. La monoposto non era per lui insomma; almeno nel giudizio dei più...

O forse, non gli era mai stata offerta una occasione da monoposto? Lui, si sa, è nato e cresciuto all'Abarth, prima con un «Millino» privato, e poi nella manica del titolare dell'azienda. Tanto apprezzato da aver costretto Peter Schetty, a lasciargli una poltrona che troppo comoda, non era Chi riusciva nell'impresa di andare d'accordo con Abath? Chi non aveva mai avuto degli screzi con il costruttore trapiantato a Torino, noto per gli insulti con cui gratifica i suoi piloti, non appena si permettevano una escursione fuori pista, roba da nulla ma che lasciava qualche segno sulla carrozzeria? Lo stesso Lualdi, che pure la sua Duemila l'aveva acquistata (e pagata per intero) era molto preoccupato, in una circostanza del genere. «E adesso, che dirà il signor Abarth?», e che doveva dire? rimproverare un cliente? Pare che fosse nello stile dell'austriaco.

Sembra invece che Arturo Merzario, di rimbrotti ne abbia collezionati pochi; con il suo scorbuto padrone discuteva, ha sempre discusso, pronto a piazzare la battuta che risolveva tutto.

Del periodo Abarth tuttavia, ricorda una massima del titolare dell'azienda torinese: «...arrossisci oggi, se non vuoi impallidire domani». Come dire insomma, abbi coscienza dei tuoi errori, ammettili, sennò corri il rischio di vederteli rinfacciare in futuro. Con gli interessi.

Questo modo di fare, la modestia, gli sono stati di aiuto anche nel passaggio alla Ferrari; lo hanno preso in squadra nonostante il suo passaporto italiano, e si sa quanto questo fatto costituisca — a torto o a ragione — una remora. Di Arturo, pilota professionista con moglie e due figli, si è sempre pensato che fosse un benestante, deciso a paraticare un suo hobby. In realtà, vive di questo lavoro, ci mantiene la famiglia; poteva essere un handicap nel difficile ambiente di Maranello, poteva esserlo soprattutto a motivo di quella famiglia alle spalle.

Lui ha risolto tutto alla sua maniera; sorrisi e battute al momento adatto. Così, ha conquistato Ferrari.

Il limite dei due litri, se lo è scrollato di dosso alla Targa dello scorso anno, quando vinse in maniera insperata, in coppia con Sandro Munari. Una vittoria di livello internazionale, che doveva farne un pilota di primo piano. Sino ad allora, era stato una figura se non di secondo piano, almeno non di notorietà mondiale.

Lui, che pure con un corpo da niente, si era sempre distinto per le sue doti di fondista, accusò la fatica della Targa; provato moralmente, provato fisicamente, sembrava fosse un altro. Poteva diventare un altro, perchè dopo il successo capita che il pilota che credi amico, si riveli un divo. Ti toglie il saluto, non ha più tempo per le confidenze, e lo capisci perchè i suoi minuti diventano preziosi. Giusto dunque, anche se terribilmente antipatico; senti di aver perso l'intimità con un uomo.

Con lui, non è stato così; è rimasto lo stesso, ancora pronto a darti un minuto, a raccontarti un episodio utile per il tuo lavoro di giornalista. In questo, è come Fittipaldi, un modestissimo campione del mondo. Grazie Arturo, grazie Emerson.

Con la Targa passata, Merzario è diventato un personaggio ancora più noto. Via quella patente che lo voleva abile solo alla guida di vetture di mezza taglia, due litri e non più.

La Formula uno, gli è arrivata a portata di mano nel Gran Premio di Inghilterra dello scorso anno. Una Ferrari, naturalmente.

Poteva essere l'occasione buona, o anche l'episodio chiave per bruciarsi, come era accaduto a Nanni in Francia, pochi giorni prima. Naturalmente, perchè Nanni era stato messo in condizione di esaurire in una gara tutte le sue velleità.

Nanni in Francia era agiato, complessato, sottomesso. Merzario in Gra Bretagna, era sollevato, libero da preoccupazioni, in souplesse insomma. Il personaggio di sempre, che sapeva di rischiare grosso, e che ha affrontato questa sua prima esperienza in tutta tranquillità, tanto poteva sempre giustificarsi con una battuta.

Ferrari, che prosegue nella sua politica del ribasso (almeno per quanto riguarda i nostri piloti) dice che non sarà mai un campione del mondo.

Forse è vero.

Ma resta il fatto che Arturo ha ottenuto punti nelle prime prove del Mondiale piloti, a cui ha partecipato.

Niente male insomma.

Bruno Nestola



UN FANTINO DI NOME MER ZA RIO



Jacky Ickx e Nino Vaccarella durante le ricognizioni siciliane del belga nel marzo scorso.

IL MIO RITORNO

La Targa Florio ha raggiunto l'invidiabile traguardo delle 57 edizioni, quanto a dire il record assoluto tra tutte le corse del mondo, un record che la pone in una posizione di preminenza per la sua tradizione, le sue particolari ed interessanti caratteristiche, e la sua fama. Purtroppo, dopo tante meravigliose battaglie sportive, che hanno entusiasmato le appassionate folle siciliane, la corsa madonita non potrà più effettuarsi, per motivi di sicurezza, sull'abituale e tormentato circuito stradale di 72 km., che ha visto impegnati i più famosi piloti e le migliori macchine, e così, forse per l'ultima volta, si ripeterà questa magnifica avventura, che sembrava non dovesse mai tramontare, e che arrecherà un profondo rimpianto in tutti coloro che da anni la vivevano da attori o da spettatori.

Si aprirà pertanto un nuovo ciclo, che vedrà la Targa Florio iniziare la sua nuova vita nell'autodromo che urgentemente e necessariamente dovrà ospitarla.

Questa 57ª edizione coincide con il mio ritorno alla Ferrari, un ritorno gradito e dal punto di vista sentimentale e da quello sportivo; infatti alla macchina di Maranello è legato il ricordo più bello della mia attività sportiva e cioè la mia prima vittoria alla Targa Florio del 1965 con il compianto Lorenzo Bandini, una vittoria entusiasmante che mi fece provare l'emozione più grande per le manifestazioni di simpatia e di tripudio dei miei conterranei. Inoltre la 312 P., campione del mondo '72, che piloterò, rappresenta oggi uno dei mezzi più collaudati e dotati tecnicamente, per cui sarò nelle condizioni ideali per puntare al successo; un successo importantissimo, il terzo, che mi permetterebbe di eguagliare il fantastico record delle vittorie assolute detenuto soltanto da Gendebien e da Maglioli.

Certamente non sarà una impresa facile, perchè vincere la Targa è estremamente difficile per la durezza del tracciato e le difficoltà non comuni, e per gli avversari qualificati che cercheranno di conquistare questa 57ª edizione.

Le nuovissime Alfa 33 a 12 cilindri, le Gulf-Mirage, le Lola, le Porsche, che ritornano a gareggiare sulle Madonie, contribuiranno a rendere la corsa più emozionante e combattuta.

Comunque farò di tutto per eguagliare questo prestigioso record nella corsa più vecchia ed affascinante del mondo con una vittoria significativa, che accomunerebbe il mio successo a quello di tutta la Sicilia sportiva.

Nino Vaccarella

CON LA FERRARI

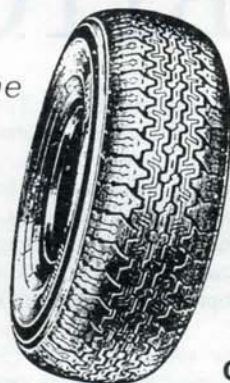


CENTRI: PALERMO - VIA G. F. PIPITONE N. 83 - TEL. 260306
VIA SALINAS N. 32/34 - TEL. 295412

CALTANISSETTA - VIA NAP. COLAJANNI N. 90 - TEL. 25848

VENDITE

*Gomme delle migliori marche
Cerchi in lega
Accessori
Lubrificanti*



SERVIZI

*Assetto ruote
Equilibratura elettronica*

cinturato



LANCIA
SERVIZIO AUTORIZZATO

OFFICINA AUTORIPARAZIONI
ROSA FRANCO

AUTOCARROZZERIA E VERNICIATURA

PALERMO

VIA LEONARDO DA VINCI, 277 - TELEFONO 401536

LA TARGA FLORIO SI VINCE O SI PERDE ANCHE CON I RIFORNIMENTI

Il fascino della Targa Florio, l'ultima grande corsa su strada del mondo, si trova in mille motivi: dal tracciato irto di ostacoli, al titanico sforzo di uomini e mezzi, alla tattica di gara impostata a tavolino con mesi di anticipo e poi aggiornata minuto per minuto quando le sorti cambiano. Oggi con il campionato mondiale marche disputato con vetture abbastanza diverse tra loro come i prototipi e le gran turismo, si può guardare alla Targa Florio proprio come all'unico banco di prova dove queste vetture diverse trovino una possibilità di competere su un piano comune.

Come è noto i prototipi sono in pratica vetture da corsa di Formula 1 ma carrozzate: hanno i motori che superano facilmente i 450 CV di potenza massima ed i 10.000 giri al minuto, spesso anche gli 11 mila; rispetto alle monoposto hanno una grossa limitazione, quella del serbatoio di carburante che è di soli 120 litri sui prototipi contro i 250 litri sulle monoposto. Questo significa in pratica che, con i consumi che si realizzano ci si trova a poter percorrere poco più di due giri, forse tre, con un «pieno» di carburante sui prototipi.

Le gran turismo hanno ovviamente motori meno potenti, al massimo sono sui trecento cavalli, in media sono anche meno, e con lo stesso serbatoio possono ovviamente percorrere una distanza maggiore.

Il problema ed il pronostico diventano appassionanti dal momento che, se non intervengono novità, l'edizione del 1973 dovrebbe anche essere l'ultima da disputarsi nella veste tradizionale e sul tracciato classico «Madonie Corto» che esattamente da quarant'anni con qualche interruzione, ospita la gara siciliana.

Tre marche in particolare sono più interessate delle altre e più agguerrite per ottenere la vittoria e cioè le italiane Alfa Romeo e Ferrari e la tedesca Porsche: le statistiche dicono che la Porsche con dieci vittorie ha il record assoluto in fatto di classifica nella gara siciliana e non a caso il modello più prestigioso della Casa di Stoccarda si chiama «Targa». A questa corsa più che ad ogni altra i tecnici Tedeschi si sono dedicati con passione e con tenacia; hanno compiuto lunghe sessioni di allenamento ed hanno addirittura inventato un modello di vettura speciale, quella 908/3 che ha causato sensazione per il telaio tubolare di alluminio, il posto di guida avanzatissimo ed un rapporto peso potenza eccezionale.

L'Alfa Romeo dal canto suo ha nove vittorie e potrebbe, vincendo quest'anno, eguagliare il record della Porsche; la Ferrari ha sette vittorie, tra cui quella bellissima del 1972, ottenuta con una vettura solitaria guidata dai due piloti più promettenti della attuale generazione, Merzario e Munari.

Ferrari ed Alfa Romeo partecipano coi prototipi, Porsche con la gran turismo, dal momento che ha deciso di

attendere l'evoluzione degli eventi per quanto riguarda i regolamenti futuri del mondiale marche. Ebbene la battaglia tra i tre massimi contendenti (con qualche possibile, ma poco probabile terzo incomodo) avrà caratteristiche particolari perchè Ferrari ed Alfa Romeo si batteranno ad armi pari, cercando di adattare vetture ed equipaggi alle esigenze del circuito, e facendo il massimo uso della esperienza accumulata in tanti anni di spedizioni siciliane.

Altrettanta esperienza conta la Porsche, che questa volta userà armi diverse ma non inusitate: basti dire che già la prima vittoria, del 1956, fu ottenuta da Maglioli e Von Hanstein con una vettura non certo tra le più potenti e così pure quella del 1964 di Pucci e Davis fu dovuta più alla accortezza dei piloti che alla potenza della macchina.

Ecco perchè poniamo la Porsche tra i candidati alla vittoria nel 1973, dal momento che le vetture possono compensare ciò che difettano in velocità e ripresa, con il minor numero di fermate necessarie per i rifornimenti: quattro fermate sicure per i prototipi, due soltanto per le Porsche Carrera RS.

Se il rifornimento è fatto bene, una fermata non dovrebbe durare più di un minuto, rallentamenti compresi, quindi il vantaggio delle GT è di due minuti per una corsa che dura (alla media dell'anno scorso) circa 6 ore e mezza, cioè in pratica dello 0,5 per cento.

Un margine esiguo all'apparenza e tuttavia sufficiente a cambiare le sorti di una gara, perchè si son viste edizioni dove tra primo e secondo il distacco era di qualche decina di secondi.

Teoricamente le Porsche non dovrebbero perdere più di 11 secondi al giro rispetto prototipo più veloce, e questo genere di prestazione sembra impossibile, almeno sulla carta, perchè dieci secondi al giro può essere la differenza addirittura tra un prototipo e l'altro, differenza data dall'equipaggio, dalle gomme, dalla migliore scelta dei rapporti del cambio in base alla curva di potenza del motore. Però queste stesse differenze ci possono essere tra i prototipi e le gran turismo, talchè la differenza può ritornare entro i limiti indicati in linea teorica.

La lotta è aperta e la «suspense» si rinnova ad ogni giro: i piloti sanno che i posti di rifornimento sono a decine di km tra loro e non a poche centinaia di metri come sui circuiti; e tuttavia come in circuito conta la velocità massima che si riesce a sviluppare sul giro; vince l'equipaggio e la macchina che riesce a sintetizzare tutte le migliori qualità ed a lievitarle con un pizzico di fortuna.



MERCEDES-BENZ

Concessionaria regionale:

INDUSTRIALE AUTOGERMANICA S.p.A.

PALERMO - Via Libertà 157 - Tel. 266840

CATANIA - Via A. De Gasperi 7 - Tel. 262364

INCOS MEDITERRANEA automobili

**Incos simpaticamente ti dà subito
la tua auto preferita (anche tutte
le sportive)... vieni a trovarci!
INCOS: il prestigio della serietà!**

PALERMO - Via XII Gennaio, 7 (p. ammezzato) - Tel. 203415

Nino
CANGELOSI

LA TARGA sulle lancette

La vecchia classica Targa Florio, dopo 67 anni di vita fervida e dinamica, si accinge quest'anno con la sua 57ª edizione a lanciare la sigla di chiusura, senza aria di rassegnazione ma con la vigoria di sempre.

Il campo dei partenti è quanto di meglio possa offrire oggi lo schieramento dell'automobilismo europeo per una competizione tanto impegnativa; vi saranno vecchie e nuove glorie dello sport che non hanno voluto mancare all'appuntamento con una delle più gloriose competizioni internazionali, fatta di agonismo e di spettacolo. Alla prova di attaccamento dei piloti e delle case costruttrici, l'organizzazione ha voluto rispondere con generosità mediante una igente ed onerosa mobilitazione di mezzi e di uomini per la fase realizzativa, dimostrando una singolare prova di maturità sportiva.

Ai concorrenti, ai conduttori, ai dirigenti sportivi, ai meccanici, ai giornalisti, ma soprattutto al pubblico che sarà presente lungo i 72 chilometri dell'avvincente e chiasoso carosello, l'Automobile Clubs Palermo ha voluto offrire la perla più lucente della meravigliosa collana delle proprie organizzazioni.

Il servizio di cronometraggio, con piena rispondenza e viva comprensione dello storico avvenimento, sarà caratterizzato dal tema

«L'Ultima Targa minuto per minuto».

Trenta cronometristi, per tutto l'arco della corsa, secondo un preciso programma che nulla ha da invidiare ad un calcolatore elettronico, elaboreranno i dati rilevati sin dalla partenza di un «*Time-Record's*» al centesimo di secondo, in modo da potere fornire una miriade di notizie che avvinceranno tutti, attraverso la voce dello *speaker*, i servizi speciali della Rai-Tv ed i comunicati stampa. Sarà una fatica alla quale i *cronomen* si sottoporranno ben volentieri, nonostante le poco favorevoli condizioni ambientali, pur di assicurare partenze impeccabili, tempestività di notizie e classifiche a tempo di primato.

Ed ora non ci resta che attendere la grande giornata perchè la Targa diventi una realtà, diventi un'altra Targa, forse la più storica, da aggiungere al proprio attivo, un attivo di amarezza, di sacrifici, di piccole soddisfazioni, ma soprattutto di passione, quella passione che li sostiene, quella passione per la quale domani «14 maggio 1973» sarebbero disposti a ricominciare.

Nino Cangelosi

CAPO DEL SERVIZIO CRONOMETRAGGIO
DELLA 57ª TARGA FLORIO



Junior 1.3/1.6

la Giulia che vince

La vostra GT Junior è identica per linea, arditezza sportiva e sicurezza alla GTA 1300 Junior che anche nel '72 ha vinto il Cam-

pionato Europeo Turismo. Con qualcosa in più: la silenziosità, il confort e le finiture di una macchina da grandi viaggi.

Alfa Romeo

UNA LEGGENDA IN MARCIA SULLE STRADE SICILIANE

VECCHIE ALFA ROMEO SUL PERCORSO DELLA FLORIO

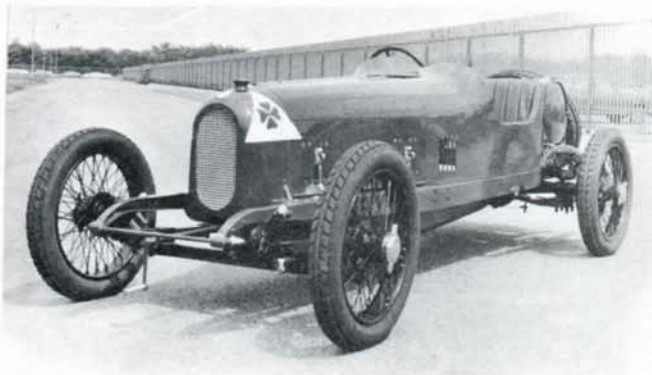
La Targa Florio è l'anima stessa della Sicilia sportiva, afferma Vaccarella, sintetizzando lo spirito di questa corsa, l'ultima rimasta, tra le grandi, ad essere disputata su strada. E questa edizione, la cinquantasettesima, potrebbe essere l'ultima, almeno nella formula che l'ha resa famosa nel mondo. In contrapposizione alla mostra novella, quasi un monito, o un auspicio, l'Alfa Romeo riporta le sue vetture più famose a ripercorrere quelle strade delle Madonie che per la casa milanese furono motivo di legittimo orgoglio. E non solo per essa, che di orgoglio nazionale può parlare!

L'Alfa Romeo ha nel cuore la Targa Florio... e viceversa. È cosa detta e ridetta e per ciò vera. È questo dunque il motivo per cui un carosello di auto col biscione sul radiatore percorre quest'anno quel tracciato caro a tutti gli appassionati di automobilismo.

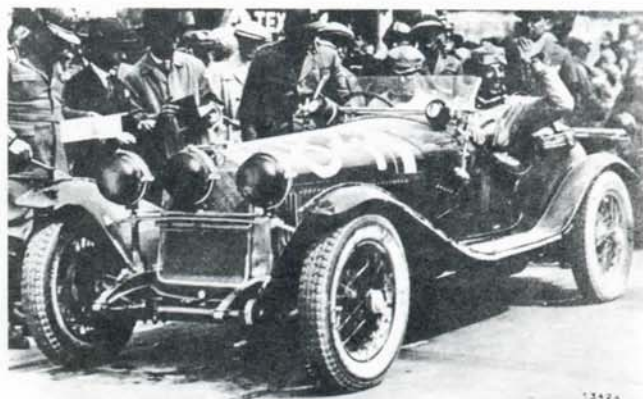
C'è poi anche una coincidenza: 50 anni fa un'Alfa Romeo vinceva la Targa, inaugurando una serie di successi ripetuti nel 1930, 31, 32, 33, 34, e 50 per concludersi, almeno per ora, con l'apoteosi del 1971 che, è bene ricordarlo, spezzò l'egemonia della Por-

sche, proprio nel momento in cui i tedeschi sembravano imbattibili. Quello fu sicuramente il giorno più lungo per i siciliani, che, generosi per tradizione, certo non si fecero pregare per riservare trattamento da trionfatore al loro Vaccarella.

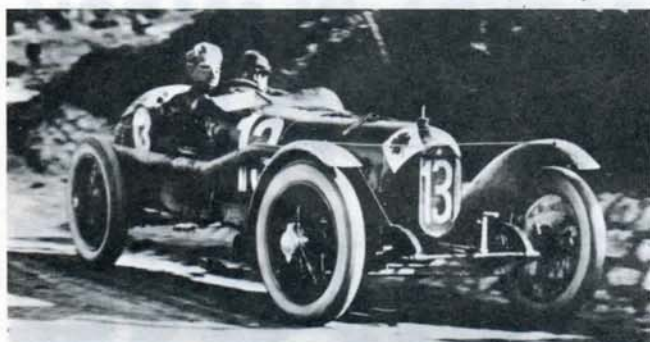
Splendenti nella loro immutabile bellezza, sotto il sole di Sicilia, sfilano ancora una volta le Alfa Romeo che sono uscite dalla cronaca per entrare pari pari nella leggenda. Certo, tra le persone assiegate lungo il percorso, ve ne sono molte che le riconoscono, che le additano, pronunciando nomi che la polvere non ha saputo cancellare: Ascari, Sivocci, Guatta, Masetti, Varzi, Tabacchi, Campari, Nuvolari, Bignami, Borzacchini, D'Ippolito, Arcangeli, Zehender, Ghersi, Brivio, Chiron ed i fratelli Bornigia. Sono nomi che ancora risuonano nelle silenziose contrade di Cerda, ancora accomunati a quello che, oltre alle vittorie naturalmente, ha permesso all'Alfa Romeo, con poche altre marche nel mondo, di entrare nella leggenda sportiva.



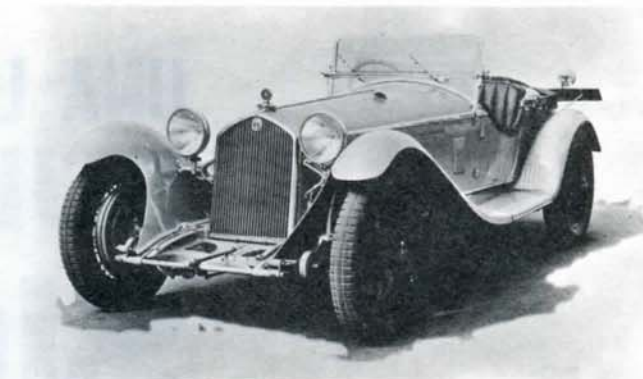
Vettura da corsa tipo R.L. cil. 6 - Targa Florio 1923 (Museo Arese).



Spider 6C 1750 SS - 1929 Mille Miglia.



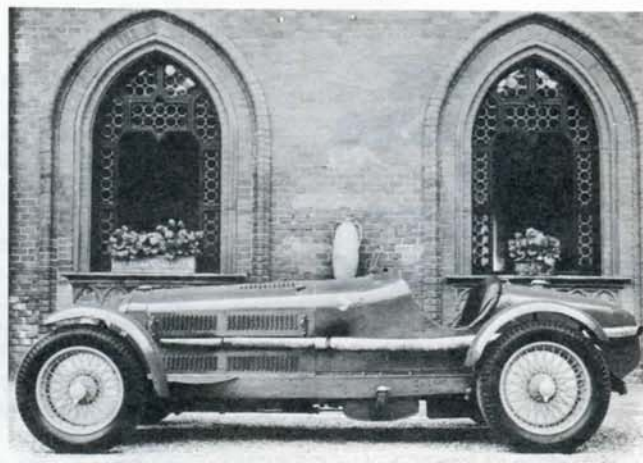
RL Targa Florio 1923 - Sivocci in corsa alla Targa del 1923.



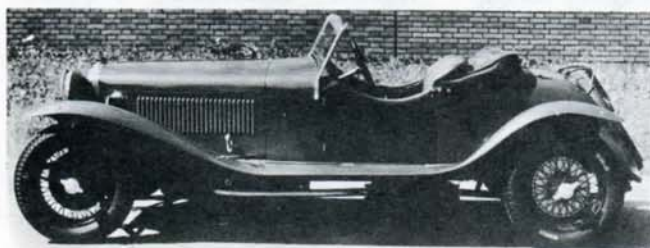
Spider 8 cil. 2300 Gran Sport Zagato 1931.



R.L. Targa Florio - con Wagner 1924.



8 cil. 2600 tipo Monza 1931-34.



Spider 6C 1500 Super Sport - Mille Miglia 1928.



Spider Tipo B Mille Miglia 1935 con Pintacuda.

LE VETTURE D'EPOCA ALFA ROMEO ALLA TARGA FLORIO STORICA

Ricorre quest'anno il cinquantesimo anniversario della prima vittoria alla Targa Florio con una vettura Alfa Romeo. Il modello che la vinse era il tipo RL nella versione da corsa, versione che dopo quella vittoria venne denominata «RL Targa Florio 1923». Ugo Sivocci fu il pilota che portò quel modello alla vittoria assoluta. Il suo motore a sei cilindri in linea da 3 litri erogava una potenza di 95 CV a 3800 giri.

Tra i modelli partecipanti a questo importante raduno di vetture d'epoca Alfa Romeo riveste un particolare significato storico la RL Targa Florio di Mr. Philip Mann la quale, in origine, cioè prima della trasformazione nel modello RL Targa Florio 1924, era una delle vetture della squadra ufficiale Alfa Romeo del 1923. Verrà pilotata dal suo proprietario che fu dal 1969 al 1971 Presidente del Vintage Sport Car Club inglese e ora è Presidente della F.I.V.A. (Federazione Internazionale Voitures Ancienne).

L'altra RL Targa Florio del Presidente del Registro Alfa Romeo, conte ing. Giovanni Lurani, è una delle quattro partecipanti alla Targa Florio del 1924. F.W. Stiles, fondatore dell'Alfa Romeo British Sales Ltd., dopo la corsa acquistò questa vettura di 3,6 litri che si classificò seconda assoluta alla guida del conte Giulio Masetti. In Inghilterra essa passò nelle mani di diversi proprietari ed al termine dell'ultimo conflitto, ormai ridotta al solo chassis fu acquistata dall'inglese Mr. Crowley-Milling che la restaurò e partecipò a gare di vetture d'epoca. Nel 1969 il conte Lurani prese per sé il prezioso cimelio e con un nuovo restauro lo fece riportare nelle identiche condizioni meccaniche ed estetiche di quando uscì dalla Fabbrica del Portello nel 1924. Sulle strade siciliane ripeterà il percorso compiuto mezzo secolo prima.

Tra le vetture 6C 1500 quella di Francisca Lurani è una delle due con compressore. Appartenuta nel 1928 al pilota piemontese Carlo Bona, che vinse in quel periodo diverse gare, fu in seguito acquistata dal conte Lurani

che la fece revisionare e applicò alla carrozzeria parafranghi di tipo avvolgente. Con questo modello partecipò a molte gare di vetture d'epoca organizzate sia in Italia che all'estero.

La 6C Super Sport con compressore della Segretaria del Club inglese Alfa

Romeo, Signora Angela Cherrett, è una delle vetture della squadra della Casa che parteciparono alla Mille Miglia del 1928. Anche il Segretario del Club inglese A.R., Mr. Allan Cherrett, parteciperà pure lui alla Targa commemorativa pilotando un'altra 6C

NOTE SULLE ALFA ROMEO ISCRITTE ALLA TARGA FLORIO STORICA NEL 50° DELLA PRIMA VITTORIA DELL'ALFA ROMEO

Le 31 vetture Alfa Romeo accettate sono così suddivise:

- 2 spider 2 posti RL Targa Florio del 1924
- 2 spider 2 posti 6C 1500 Super Sport del 1928
- 3 spider 2 posti 6C 1500 Sport del 1928
- 1 berlina 4 posti 6C 1500 Normale del 1928
- 10 spider 2 posti 6C 1750 Gran Sport del 1929-32
- 2 berline 4 posti 6C 1750 Gran Turismo del 1930-31
- 5 spider 2 posti 8C 2300 corsa del 1931-33
- 1 cabriolet 2 posti 8C 2300 sport del 1933
- 1 spider corsa 2 posti 8C 2600 Monza del 1933
- 1 spider corsa 2 posti Tipo B (P3) Mille Miglia del 1935
- 1 berlina 4 posti 6C 2300 B Pescara del 1936
- 1 cabriolet 2 posti 6C 2500 Super Sport del 1949
- 1 coupé 2 posti 6C 2500 Super Sport del 1950
- 1 spider 2 posti 6C 300 CM del 1953

Queste vetture provengono dai seguenti Paesi

- 1 (Tipo B 2 posti MM 1935) dall'U.S.A.
- 12 (6C 1500 - 6C 1750 - 8C 2300) dall'Inghilterra
- 1 (6C 2500 SS 1949) dalla Francia
- 17 (6C 1500 - 6C 1750 - 8C 2300 - 6C 2300 B - 6C 2500) dall'Italia

1500 Sport, avendo come passeggero lo storico inglese dell'Alfa Romeo Mr. Peter Hull.

Significativa sarà la presenza della 6C 1500 Sport della Signora Edna Slater, recentemente portata in Italia e completamente restaurata come quando partecipò alla «Sei tre di Brooklans» del 1928 e pilotata da Carlo

Bruno, il quale si classificò secondo dietro a Giulio Ramponi che vinse sull'Alfa 6C 1500 con compressore la classe di 1500 cc.

Una squadra di dieci magnifici spider 6C 1750 con compressore sarà presente a Cerda, dove faranno rivivere le memorabili gesta dei Nuvolari, Campari, Borzacchini, Ghersi, Mag-



VOLKSWAGEN



PORSCHE 914 2,0

PORSCHE

CARRERA RS 2,7 - 911 T - 911 S

è solo un problema di scelta!

Floridia

Via Marchese di Villabianca, 175



gi, D'Ippolito che alla Targa del 1930, sullo stesso modello completarono il trionfo dell'Alfa Romeo, vinta da Achille Varzi sulla P2. Quattro di questi spider saranno pilotati dai loro proprietari inglesi e sei da italiani, soci del Registro Alfa Romeo.

A dare però l'atmosfera vivace degli anni trenta al Raduno storico saranno i sette spider 8 cilindri prodotti dall'Alfa Romeo per le corse sport dal 1931 al 1933. Fu alla Targa Florio del 1931 che Tazio Nuvolari, su questo modello, subito dopo lo sfortunato debutto alla Mille Miglia, vinse di forza sul grande Circuito delle Madonie. Vittoria che lo stesso Nuvolari confermò nell'anno successivo col medesimo modello. Ed è sempre con una 8 cilindri tipo Monza che Antonio Brivio vinse la Targa Florio del 1934.

Dei sette spider 8C presenti a Cerda cinque saranno pilotati dai loro proprietari inglesi, uno da un socio residente in Svizzera, ed un altro dal Vice Presidente del Registro italiano A.R., Corrado Cupellini.

Tra le vetture d'epoca che compiranno il giro sul Piccolo Circuito delle Madonie ci sarà anche l'Alfa Romeo Tipo B che, nella versione Sport, ha

vinto con Carlo Pintacuda la Mille Miglia del 1935. Il suo motore di 3 litri a otto cilindri erogava una potenza di oltre 250 CV a 5500 giri, e sarà certamente una gioia risentire ancora il suo rombo. Questa vettura giungerà dall'America ed il suo pilota sarà lo stesso possessore Mr. Henry Wessells.

Nel 1934 fu lo stesso modello nella versione monoposto a vincere la dura corsa siciliana per merito di Achille Varzi, vittoria nuovamente conquistata nel 1935 con lo stesso modello da Antonio Brivio.

È pure iscritta la vettura spider 6C 3000 CM, con un motore a sei cilindri di 3,5 litri di cilindrata, che sviluppa una potenza di 250 CV a 6500 giri. Questa fu tra le protagoniste nella Mille Miglia del 193 e sarà pilotata al suo proprietario Sig. Puglisi Fiorentino di Catania.

Quattro berline, una 6C 1500, due 6C 1750 e una 6C 2300 B Pescara, ed inoltre un coupé ed un cabriolet modello 6C 2500 SS completano il gruppo delle 31 vetture al Raduno Alfa Romeo, che precederà il carosello dei bolidi in gara sul percorso della più vecchia corsa del mondo.

Luigi Fusi



ETIOPPI

PELLICCE DI CLASSE

PALERMO - Via Libertà, 26 - Tel. 215406
MONTECATINI - Portici Gambrinus, 22 - Tel. 2735



per LEI

**ELIZABETH ARDEN
BIOTHERM
INNOXA
LANCÔME**

per LUI

**ARDEN FOR MEN
BALAFRE
DRAKKAR**

da

Profumeria ALINE

DI R. AVOLIO & C.

VIA SCIUTI, 172/C - TEL. 254165 - PALERMO

Profumeria

Monna Lisa

di
FRANCESCA SMERALDI

VIA L. DA VINCI, 117 - TEL. 567083 - 90145 PALERMO

1931: TEMPORANEO RITORNO AL GRANDE CIRCUITO MADONIE NUVOLARI E LA TARGA DEI CORSI E RICORSI STORICI

Della romantica e gloriosa storia della piú vecchia corsa del mondo, in questa specifica occasione, ci sembra piú opportuno rievocare in particolare la 22ª edizione, cioè quella del 1931, perchè ricca di singolari motivi e degna del piú attento esame per il burrascoso periodo che sta attraversando la Targa.

Motivo primario è quello che riguarda soprattutto Tazio Nuvolari, ricorrendo quest'anno il ventesimo anniversario della scomparsa. Un secondo si riferisce al percorso della Targa che quell'anno, per cause di forza maggiore, era costretto ad un ritorno alle origini. Per un terzo motivo consideriamo quello del laborioso debutto della Alfa Romeo «8C/2360»-compressore, macchina assolutamente sperimentale, per la quale non si dava credito di tenuta dopo la magra esibizione della Mille Miglia. Ecome quarto rileviamo quello della «Bugatti» che, dopo essere stata presente alle Madonie con massicce formazioni, e vittoriosa per 5 anni consecutivi, quell'anno inviava in Sicilia una sola macchina.

Per quanto riguarda Nuvolari

niente di piú doveroso e riverente ci sembra ricordarlo proprio con una delle sue piú epiche vittorie. Per gli altri motivi, invece osserviamo come essi siano stranamente legati alla attualità di questi tempi per quell'originale succedersi dei corsi e ricorsi storici nelle vicende della vita.

Anche in quell'ormai lontano anno la Targa si apprestava a vivere un drammatico momento per la sua sorte a venire. Era accaduto che, per le abbondanti piogge, di parecchio precedenti l'avvenimento, sulle strade dell'allora Medio Circuito delle Madonie si erano abbattute delle grosse frane e in piú parti si erano verificati degli smottamenti. Dovunque, era uno spettacolo triste per la rovinosa devastazione e regnava e per l'incertezza per lo svolgimento della corsa. È da notare che sul Medio Circuito delle Madonie e la Targa si era disputata dal 1919 in poi sino al precedente 1930 sulla distanza di 5 giri per un totale di 432 km, mentre dal 1906 al 1911 si era svolta sul Grande Circuito delle Madonie.

Era difficile trovare una soluzio-

ne immediata, ma per Vincenzo Florio le contrarietà erano di sprone per estrose iniziative, con decisioni rapide e categoriche. E così fu pure in quella occasione. Senza disarmare disse ai suoi collaboratori piú vicini: «*Non disperiamo affatto! La Targa si farà lo stesso. Siccome non possiamo ovviare altrimenti torneremo al primo circuito.*» E cioè su quel glorioso vecchio Grande Circuito dove il 5 maggio 1906, precedendo di poche settimane la nascita del primo storico Gran Premio del mondo, quello di Francia, la corsa del grande pioniere siciliano aveva visto la luce. Allora, però, la competizione, essendo il percorso di 146 km. si era gareggiata sulla distanza di 3 giri pari a 446 km. Ma ora, tenendo conto delle piú elevate prestazioni velocisti che dei piú perfezionati veicoli, Florio decideva di portare a 4 il numero dei giri per un totale di km. 595.

L'aumento di un giro in piú non era affatto uno scherzo per un percorso già abbastanza terribile. Le difficoltà erano superiori per uomini e macchine. Ma, d'altro canto Florio giustamente pensava che se 25



NUVOLARI E LA TARGA DEI CORSI E RICORSI STORICI

anni prima si erano fatti 3 giri, perchè con meccanica rinnovata non erano accessibili 4? Anzi, ancora meglio la Targa sarebbe stata piú dura e piú probante per tutti.

E di ciò, quando lo venne a sapere, fu felice Tazio Nuvolari che si profuse in complimenti a Vincen-

zo Florio. Per il «figlio del diavolo» si poteva correre meglio, se le asperità da affrontare erano piú ardue. Del resto, anche gli altri corridori come Varzi, Campari, Borzacchini, Minoia, Arcangeli, Magistri, condividevano il pensiero di Tazio. Dunque, nessuna lamentela nei confronti del percorso; viceversa di quanto accade in questo periodo, quando vediamo gli attuali corridori che si adontano anche per le piú agevoli asperità. Protestano per la lunghezza del circuito o per le condizioni del suo fondo, rumoreggiano continuamente per ogni minimo ostacolo. E alcuni di essi conquistano dei titoli; ma non sono che «campioni da salotto».

Alla vigilia di quella Targa che tornava alle origini, Giuseppe Campari che era un veterano e profondo conoscitore delle Madonie, con una dozzina di edizioni all'attivo, nel corso della tradizionale «asta dei corridori» venne acquistato da Nuvolari per lire 2300! E questo dava a dimostrare come «el negher» fosse tenuto nella massima considerazione dagli stessi suoi colleghi.

Come dicevamo, l'Alfa Romeo inviava alla Targa le sue ancora fresche «2360/Compressore» 8 cilindri che all'esordio nella Mille Miglia avevano figurato negativamente. Non riscuotevano molto credito per un tracciato come quello delle Madonie, se addirittura sulle piú veloci strade della Mille Miglia non avevano retto. E questo perchè apparivano, in teoria, ancora fragili a motivo di quella combinazione meccanica elaborata al Portello. Quest'ultima, per la nuova potente versione Alfa, consisteva nell'avere utilizzato lo stesso celebre motore della «750 6C Gran Sport», montato sul medesimo telaio, ma portato da 6 a 8 cilindri. In tal modo, la cilindrata originaria da i 1750 cc. aumentava a 2360 cc. con l'adozione dello stesso tipo di compressore. Vi era da osservare, però, che il nuovo motore era costituito da due blocchi di 4 cilindri ciascuno, con testate montabili e annesso carburatore doppio corpo. La potenza di questo motore era superiore di un terzo a quella del meraviglioso propulsore della 1750. Nel complesso una versione molto piú veloce della stilizzata «tubo/6 C», ma

più delicata e soggetta a cedimenti su strade tortuose. Così sembrava!

Tanto è vero che lo stesso Ettore Bugatti, la snobbava inviando in Sicilia una sola delle sue agilissime «anguille» 8 cilindri/compressore.

Bugatti, come abbiamo rilevato, su sei anni di partecipazioni consecutive aveva conquistato ben cinque vittorie, soltanto nel 1930 aveva ceduto in extremis le armi dopo la drammatica corsa di Achille Varzi con la «P2» Alfa in fiamme. La presenza della Bugatti sulle Madonie aveva fatto sempre effetto per la sua formidabile organizzazione, per il numerosi macchine in corsa e per il nome dei piloti. Ora, egli, molto superbamente, sfidava con sicumera sufficienza gli avversari, sostenendo che una sola macchina si poteva vincere, senza ricorrere ad alcuna tattica di squadra. Tanto più, se quella macchina era affidata ad Achille Varzi, il più raffinato stilista del mondo.

Ed ecco l'attualità di quella iniziativa dello esteta della meccanica da corsa: a distanza di 41 anni, cioè lo 1972, Enzo Ferrari ripeteva pari, pari il gesto di Bugatti, inviando in Sicilia un solo veicolo con lo «sfilatino» Merzario e Munari («rallymen») non esperto di Madonie. Ma se lo scorso anno Ferrari, clamorosamente, «vinceva una Targa che voleva perdere», e l'Alfa Romeo in forze era costretta a cedere, nel '31, le cose andarono diversamente per Bugatti e per la Casa dell'allora «giovane» Discione. E ciò lo si deve al diabolico Nuvolari in combutta con l'astuto Vittorio Jano, progettista della «P2» e di quella «2,3/C» sembrava volersi rompere, e anche alla accurata organizzazione Alfa.

Le condizioni del Grande Circuito non erano ideali a motivo delle piogge che lo avevano reso tutto fangoso. Le «2360», che erano state affidate a Campari, Nuvolari, Borzacchini, Arcangeli, Magistri (il palermitano conoscitore del circuito), D'Ippolito (mentre Pellegrini guidava una vecchia «RL»), erano tutte senza parafranghi perchè fossero più leggere.

Considerate come andavano le cose, invece Jano dispose che alle sue 8 cilindri venissero montati i parafranghi, così da assicurare una marcia tranquilla evitando che i suoi piloti venissero investiti da

violenti schizzi e da micidiali proiettili fangosi. A quel tempo non esistevano caschi «integrali», ma soltanto cuffiette e occhiali, e qualcuno portava soltanto il berretto girato all'indietro. Ma «quei» corridori non si lamentavano del percorso!

Per la solitaria Bugatti/Compressore di Achille Varzi, il tecnico della Casa di Molsheim non prendeva alcun provvedimento anche perchè non esisteva più tempo per farlo date le caratteristiche e lasciava che l'aerodinamica «botticella» azzurra partisse a ruote scoperte come ai Grand Prix. E Varzi non fece obiezioni, perchè tanto meglio così era più leggero; si trovava poi avvantaggiato sull'Alfa del suo acerrimo «nemico» Nuvolari, al quale combinava anche un bel dispetto. Ma, Tazio, previdente quanto mai, nel corso della notte prima della Targa, fece apportare una modifica alla macchina a lui destinata, anzicchè di normali parafranghi volle che essi venissero sostituiti da semplice lamierino che compresse appena le ruote. In tal modo, il geniale «Nivola» risolveva due problemi con unica soluzione: si preservava dai terribili effetti degli spruzzi fangosi e restava leggero lo stesso.

Quando il giorno dopo ebbe inizio la corsa, Varzi partiva in testa con la sua Bugatti, seguito da Borzacchini e Nuvolari restandovi fino alla fine del 1° giro e così anche a quella del secondo. Ma all'inizio della terza tornata per Varzi la corsa cominciò a diventare drammatica per via del fango. Era partito con una candida tuta e dopo due giri sembrava ormai una statua, cosperso, di mota, da capo a piedi. Ciononostante, il galliatese resisteva mentre Nuvolari incalzava rabbioso come al solito.

Al quarto giro il duello si svolse tutto fra la «maschera di fango» che soffriva, ma orgogliosamente non cedeva e il suo implacabile avversario demolitore che non perdonava.

Nuvolari ormai aveva raggiunto Varzi, e questo era stato possibile non soltanto perchè il fango aveva giuocato il suo ruolo, ma anche perchè esistevano sul Grande Circuito soprattutto sette curve con le cunette mascherate di mota. Nes) suno osava fare «derapage» per

non finire con le ruote dentro, e «mollavano». Tazio, invece, riusciva a sfiorare le cunette-trappola, prendendo le curve «di taglio» in piena accelerata senza agire sul volante per non patinare. Anche Varzi sapeva fare altrettanto, ma era senza parafranghi!

Nell'ultimo giro Nuvolari non tolse mai il piede dall'acceleratore, e arrivò al traguardo vincendo una Targa che per l'Alfa Romeo sembrava quasi disperata dopo la fulminea azione iniziale di Varzi.

Dopo quella corsa le «8 C/2360» si affermarono in grandi prove come a Le Mans e successivamente al Gran Premio d'Italia. L'esame delle Madonie era stato veramente severo, ma la lezione della Mille Miglia era servita al Portello.

In quella memorabile Targa, mentre Nuvolari aveva vinto, Varzi era terminato terzo superato nel finale anche da Campari che era rinvenuto forte.

La cara vecchia Targa vive ora di altre ansietà in un ambiente che sembra contrastare con quella che è una perenne sua realtà, come abbiamo visto, nel verificarsi di fatti non dissimili in tempi diversi. Ma noi pensiamo che più che le cose siano gli uomini a creare questo ambiente, i quali nel tentativo di giustificare la propria incoerenza, affermano che la Targa non è aderente al tempo in cui viviamo. E, invece, è tutto il contrario, proprio perchè essendo mutati i tempi, la corsa di Florio ha qualcosa di nuovo da proporre con una formula semplice e innocente. Difatti, se noi vediamo che i corridori in genere si lamentano per le strade anfrattuose, è perchè le macchine sono in regresso, non riuscendo più a resistere su strade tormentate.

Si dice che il Circuito delle Madonie non offre più garanzie di sicurezza per nessuno. Perchè, le offrono forse certi autodromi attrezzati e costosi? Oppure le nostre strade? E le autostrade?

Già, gli uomini di questo ambiente e di questo tempo presente che fanno? Pensano soltanto a distruggere ciò che serve a costruire. Niente altro. E così dicono che la Targa non è più sicura e ha fatto il suo tempo. E lo dicono persino commuovendosi.

E, allora, viva gli uomini!

Pino Fondi



COSTRUZIONE-RIPARAZIONE AUTOMOBILI SPORTIVE

S.A.S.

PALERMO

VIA ALFONSO BORRELLI N. 14 - 18 - TEL. 201320

Uno dei più moderni complessi nazionali per l'assistenza, l'elaborazione e la manutenzione delle automobili di alte prestazioni, presenta alla 57ª Targa Florio la CR - cds tipo 134B vettura sport 1300.

**Noi
adottiamo**

PNEUMATICI



IMPIANTI ELETTRICI



ACCENSIONE ELETTRONICA

alla GROS - AUTO

di Nino Torregrossa



troverete l'auto per voi nuova e usata
Via Serradifalco, 95/A/B/C/D - PALERMO - Tel. 569486

TARGA FLORIO

10 in turismo

La Targa Florio è giunta al suo canto del cigno? Personalmente non lo ritengo, o forse spero soltanto che non sia così, ma è fuor di dubbio che si corre il rischio di chiudere, di cancellare, con una semplicità che ha dell'incredibile, la piú vecchia, gloriosa e amata corsa del mondo, addirittura una pagina dell'automobilismo mondiale.

I termini della questione o, se vogliamo, della polemica, sono a tutti ben noti. Sappiamo anche che a fine mese, a Indianapolis, i rappresentanti italiani e lo stesso presidente dell'automobile club di Palermo, avv. Sansone, tenteranno di giocare le loro carte perchè la «Targa» si disputi sul tradizionale circuito anche per il 1974, e sappiamo che nel '75 dovrebbe esser pronto l'autodromo che assicurerebbe alla corsa di Vincenzo Florio vita lunga e tranquilla.

Ma se in teoria tutto può sembrare semplice, se è indubbiamente positivo il fatto che almeno le idee siano già ben chiare, è in dubbio che la realtà è ben diversa e le difficoltà da superare enormi, forse anche troppo grandi per un ente organizzatore che non ha quei miliardi che probabilmente renderebbero «automaticamente» il piccolo circuito delle Madonie «sicuro» a tutti gli effetti.

Ma al di là di una polemica che affiora nostro malgrado, è indubbio che la recente decisione della sottocommissione circuiti e sicurezza della CSI di non iscrivere nella bozza di calendario per il 1974 la Targa Florio ha suscitato un mare di polemiche, di vivaci reazioni. Si è parlato di incomprensione, peggio di boicottaggio e di invidia. Affermazioni, forse, anche un pò pesanti, ma il fatto è che i siciliani amano la Targa e ancora di più l'amano gli abitanti delle Madonie, che non vorrebbero privarsene, che finirebbero per accontentarsi magari di un surrogato (una prova internazionale per vetture gran turismo, su «quel-

le» strade, è stata espressamente chiesta dall'assessore regionale al turismo, arch'esso madonita) ma che con la Targa alla vecchia maniera perderanno una parte di loro stessi, specie i piú anziani, i quali ricordano ancora le prime edizioni, su quelle strade polverose e impossibili che tanti manifesti hanno reso familiari un po' a tutti.

Allora l'automobilismo rappresentava il simbolo del progresso che arrivò nei centri attraversati proprio con la Targa Florio. Ma oggi il problema si pone in termini leggermente diversi.

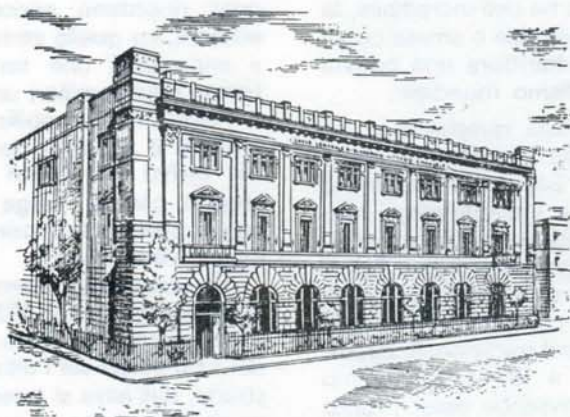
Da una parte si spera di ottenere una proroga per il 1974, con il rischio, come ho detto, che quella del 13 maggio sia l'ultima Targa su strada, dall'altra si intende costruire, non sappiamo se a tempo di record, ma comunque celermente, l'autodromo della... salvezza. L'obiettivo principale è quindi costituito da questo impianto, che comporterà certamente una spesa piuttosto forte, ma a questo punto tutti noi, politici, amministratori, opinione pubblica, dobbiamo chiederci: cosa significa, la Targa Florio, cosa rappresenta, nella tradizione, ma anche e soprattutto come fatto turistico? È la corsa con il maggior numero di spettatori del mondo, la corsa con la piú massiccia partecipazione straniera, la corsa famosa in ogni parte del globo per la sua completezza tecnica, insomma la manifestazione che piú ci qualifica in campo internazionale, perchè tutti ne parlano, e bene.

A ragione, dunque, è considerata la «numero uno» tra quelle che la Regione intende continuare ad appoggiare, sulla base di una decisione adottata, all'inizio di quest'anno, dal consiglio regionale per il turismo, che intende sfoltire e meglio qualificare il calendario delle manifestazioni ammesse a contributo. Il finanziamento a favore della Targa, che copre l'85% delle spese, potrà quindi in futuro essere aumentato, e questa è una buona premessa per

CASSA CENTRALE DI RISPARMIO V.E. PER LE PROVINCE SICILIANE

PRESIDENZA E DIREZIONE GENERALE: PALERMO

Piazza Cassa di Risparmio



Fondata nel 1861

222 DIPENDENZE IN SICILIA
CORRISPONDENTI IN TUTTA ITALIA
E NELLE PRINCIPALI PIAZZE DEL MONDO

Ufficio di Rappresentanza: ROMA - Via Paisiello, 40

Tutte le operazioni di Banca

CREDITI SPECIALI: AGRARIO - ALBERGHIERO - ARTIGIANO
FONDIARIO - INDUSTRIALE D'ESERCIZIO
PESCHERECCIO - PIGNORATIZIO
OPERAZIONI DI CESSIONE V STIPENDIO
OPERAZIONI DI "LEASING"

Banca Agente per le operazioni di commercio con l'Estero e per la
negoiazione di valuta estera

LA CASSA RILASCIAMO LIBRETTI DENOMINATI "RISPARMIO PER L'ABITAZIONE",
E "RISPARMIO ASSICURATIVO", CON PARTICOLARI AGEVOLAZIONI

le edizioni degli anni a venire, ma quel che conta in questo momento è assicurare la continuità della Targa, sempre a livello mondiale, trovare, cioè, i mezzi per costruire l'autodromo, attraverso quella volontà politica (che pare ci sia) quella convergenza di opinioni, capaci di smuovere anche i sassi. Ed è proprio qui che potrebbero sorgere i veri ostacoli, anche se sono convinto che non c'è siciliano capace di trovare argomenti contrari alla sopravvivenza della Targa.

Comunque, la domanda da porsi è ben precisa: rappresenta, cioè, la Targa Florio un investimento produttivo oppure no; vale la pena, per la sola tradizione per il divertimento di sei o settecentomila persone; per la passione, se vogliamo, di un centinaio di esaltati (ma siamo proprio sicuri che si possa, oggi, definire esaltato chi corre in auto?) che per disputare, almeno per una volta nella loro carriera, la «Targa» vengono da tutta Europa e perfino dall'America, vale la pena, dicevo, affrontare una spesa che può obiettivamente anche essere considerata notevole? Certo! Vale la pena. Qualsiasi imprenditore di buon senso, non si lascierebbe sfuggire l'affare, perchè la Targa rappresenta tutto quello che abbiamo detto, il divertimento, la tradizione, la passione, ma rappresenta anche un investimento redditizio, e non propriamente a lunga scadenza, tanto più produttivo dal momento che in Sicilia si va completando la rete autostradale e sempre più numerosi gli sportivi, italiani di altre regioni e stranieri, saranno presi dalla voglia di venire ad assistere ad una corsa della quale parlano ormai due generazioni, e non soltanto di sportivi.

«Salviamo la Targa» non vuole quindi essere un semplice appello, al buon senso. È una realtà sentita soprattutto dall'opinione pubblica, ma anche da certa classe dirigente, ed è per questo che ci piace chiudere con le parole augurali pronunciate dall'assessore Macaluso a conclusione del suo intervento alla conferenza stampa per la presentazione del progetto dell'autodromo: «non diciamo addio alla Targa — ha affermato, parola più parola meno — ma soprattutto auguriamoci che la Targa viva sempre!

Luigi Tripisciano

Giuseppe
SIRAGUSA

LA TARGA

NON DEVE MORIRE

Non c'è davvero bisogno di luoghi comuni, per definire la Targa Florio: bastano, ad alimentarne il mito, l'interesse che essa suscita, la preparazione di vetture e piloti che richiede, le difficoltà che il sinuoso percorso comporta, la tradizione che la nobilita. La Targa, lo sappiamo tutti, ha una sua forza maestosa, quasi ieratica, una sua storia composta da tante pagine che vanno lette avidamente per ricostruirvi i lineamenti della Sicilia.

Dal 1906 ad oggi ha mantenuto intatta la sua attualità: gli anni non hanno corroso nè la sua straordinaria formula di successo presso il pubblico, nè la sua caratteristica di validissimo banco di prova per l'industria automobilistica. Come acutamente osserva il presidente dell'Alfa Romeo Giuseppe Luraghi, «la Targa ha imposto alle case costruttrici un impegno assiduo per presentare macchine in grado di aggiudicarsi la gara. Scomparendo, dunque, essa lascerebbe un vuoto non soltanto sentimentale ma soprattutto tecnico, che nessuna delle altre prove mondiali può colmare».

Negli anni del pionierismo, il curioso carosello delle macchine avvolte nel mistero della polvere destava meraviglia; ora lo sfrecciare dei bolidi suscita ammirazione: eppure ieri come oggi il rito della Targa si consuma esaltando i valori concreti che ne hanno fatto un «monumento» dello sport.

Nonostante i progressi della tecnica, le differenti condizioni ambientali, la Targa conserva il suo spirito d'avventura umana, perchè i piloti lungo l'interminabile sgranarsi delle curve vivono in una dimensione particolare, arricchita di fremiti e di fatica, di esaltazione e di solitudine.

Per eccellere in una gara dai connotati così particolari, non occorrono solo calcolo o rigorosa perfezione tecnica: ci vuole anche l'improvvisazione. Non la fredda analisi come sui bolidi di formula uno, ma l'estro, il continuo rinnovarsi del rapporto uomo-macchina in funzione della strada. Conoscenza del percorso e delle sue innumerevoli insidie, certo, ma anche fantasia e coraggio, a render più elettrizzante questo «viaggio attraverso il tempo».

In questa chiave, la Targa è un richiamo irresistibile

DETECTIVES SIAM

... e so tutto
ovunque!

- CONTROSPIONAGGIO INDUSTRIALE
- INFEDeltÀ CONIUGALE
- PRE-POST-MATRIMONIALE
- PROVE DIVORZIO
- INDAGINI SU REATI A QUERELA DI PARTE
- INFORMAZIONI COMMERCIALI
- PRE-ASSUNZIONI
- RICERCHE DI PERSONE E COSE
- RECUPERO CREDITI
- INCHIESTE ITALIA-ESTERO

VIA TRAPANI, 1/D TEL. 249296 - 201952
90141 PALERMO

come il canto delle sirene: lo spettatore comprende e vive la palpitante realtà di una sfida continua fra l'uomo e la natura e da questa sfida che erode i confini dello «spettacolo-economia» trae spunto per tuffarsi a capofitto in un mondo che gli appare diverso, meno pianificato. Il sudore acre del pilota impegnato in una vertiginosa girandola che si traduce in un'infernale battaglia suscita rispetto; il paesaggio agreste libera gli umori repressi della civiltà tecnologica; l'emozione per le fasi della corsa e l'affetto che i siciliani nutrono per la Targa condisciono poi questa pietanza dagli aromi così prelibati.

La Targa attraversa centri che l'economia curtense ed il dissanguamento dell'emigrazione hanno gradualmente depurato e li rinvigorisce, sia pure per un giorno, con l'ossigeno del movimento turistico.

In cinquecentomila punteggiano questo scenario luccicante, vivono una leggenda che si rinnova riannodandosi al passato: l'esodo verso le Madonie è la testimonianza più lampante di un affetto geloso, della nostra gente verso la Targa.

Il valore tecnico della gara intitolata a Vincenzo Florio, la sua bellezza spettacolare, il suo significato profondamente umano, la sua importanza turistica sono tutti elementi che concorrono ad imporre la continuità della Targa ed a sfilacciare le tenaci resistenze dei suoi nemici, siano essi in Italia o all'estero. Questo bagno di semplicità e di passione popolare, in cui bruciano i falò della società consumistica, non può essere cancellato con un colpo di spugna, con la noncuranza di chi è attratto da altri interessi: deve sopravvivere, specie adesso che il progetto di adeguare il percorso alle nuove esigenze dell'automobilismo moderno è già passato alla fase esecutiva.

La Regione Siciliana ha dimostrato che le promesse per la costruzione del nuovo circuito permanente non sono scritte sulla sabbia, dal momento che il primo stanziamento è stato approvato: dunque la CSI può misurare su parametri ormai evidenti la disponibilità dei siciliani a trasferire su un palcoscenico conforme alle norme di sicurezza la loro corsa. Ad Indianapolis fra pochi giorni, quindi, la Commissione Sportiva Internazionale recepirà i cenni di questa volontà e speriamo receda dalla sua intransigenza per consentire la continuità della Targa, per l'ultima volta prima dello spostamento nel nuovo impianto, che riprodurrà sostanzialmente le difficoltà dell'attuale percorso.

La Targa non deve morire perchè sempre saldissimi sono i legami che la tengono avvinta al suo pubblico attraverso il mastice della passione e perchè si sono affievolite le obiezioni dei suoi detrattori: troppo prezioso è il suo messaggio per disperderlo in rivoli spenti, troppo caloroso il dialogo con la sua folla per interromperlo bruscamente. Il discorso della Targa non si esaurisce nella pur avvincente vicenda sportiva: adopera la piattaforma di una cornice senza eguali per disegnare torrenti di entusiasmo popolare.

Quando si possiedono ricchezze così intense, non si possono dilapidare a cuor leggero: e il fascino della Targa, il suo imponente seguito, il cospicuo patrimonio che contiene esigono che tutti i nodi vengano sciolti. La Targa sopravviverà, con le dovute trasformazioni, perchè nella cassaforte dei suoi ricordi e dei suoi significati non c'è spazio per i rimpianti.

Giuseppe Siragusa

L'IMPEGNO DELL'ACI PER IL FUTURO DELLA TARGA

La convinzione che questa cinquantasettesima edizione della Targa Florio sia l'ultima che vedremo sulle meravigliose e tremende strade delle Madonie induce a molteplici riflessioni e ad una sola brevissima domanda: e dopo?

Per caercare di vedere quello che sarà il futuro della Targa non bisogna affidarsi alla chiromante, ma più concretamente bisogna ascoltare chi nei prossimi mesi potrà contribuire a salvare la corsa siciliana, chi potrà in qualche misura partecipare alla costruzione di quel nuovo «tempio di velocità» destinato ad ospitare ogni anno per molti anni a venire il rito sempre affascinante, voluto nel lontano 1906 da Vincenzo Florio.

In breve, gli amici della Targa ci hanno chiesto di ascoltare ciò che l'Automobile Club d'Italia vuole e vorrà fare per il futuro della corsa siciliana.

Il presidente dell'ACI, avvocato Carpi de Resmini non ha avuto difficoltà ad esprimere il suo parere, le sue speranze. «*Legata alla parola tradizione c'è il nome della Targa Florio che è stata ed è grande vanto del nostro sport nazionale ed internazionale. Una gara irripetibile, di cui gli sportivi siciliani e noi tutti siamo estremamente gelosi. Posso garantire che in sede internazionale i nostri rappresentanti hanno fatto e continueranno a fare l'impossibile affinché alla Targa venga conservata la continuità quale prova mondiale anche per i prossimi anni.*»

Per quanto riguarda il futuro immediato della corsa, la situazione del massimo rappresentante dell'ACI è di trepida attesa. Attesa per ciò che riguarda il nuovo circuito, attesa per quanto attiene alla iscrizione a calendario anche per il 1974: «*A fine maggio a Indianapolis la Commissione Sportiva Internazionale si riunirà per varare il calendario definitivo per il '74. La Targa Florio fa parte del patrimonio che difendiamo non solo per orgoglio nazionale, ma perchè appartiene al vero mondo dello sport. È per questo che già a Taormina, in occasione del Convegno delle commissioni sportive, e non a caso, mi dichiarai impegnato affinché essa continui a svolgersi sempre e regolarmente.*»

Fin qui il pensiero del massimo esponente dell'ACI, i suoi desideri, le sue aspirazioni, le sue promesse, i suoi

impegni. Venendo al pratico, però, vediamo cosa intende fare la CSAI per salvare la gara, per garantirle un futuro «mondiale».

«*Amiamo la Targa come i siciliani — dice il segretario Saliti — e rifiutiamo categoricamente ogni discorso che suoni di accusa nei nostri confronti. Non parliamo di disinteresse, di scarso impegno. La CSI ha una sua posizione obiettiva e la sottocommissione ai circuiti ebbe più volte a dirci di non parlare più della Targa, poichè essa era agli antipodi di ciò che si intende oggi per quanto concerne la sicurezza. Agli organizzatori di Montecarlo, ci hanno detto gli esponenti della sottocommissione, noi possiamo suggerire molte cose, ma come si può pensare di applicare su 72 chilometri le misure di sicurezza che noi riteniamo indispensabili?*»

Saliti ricorda anche che per tre anni gli esponenti della CSAI hanno lottato per conservare alla Targa Florio la validità mondiale. «*Nel 1972 ci hanno detto chiaro e tondo che sarebbe stato l'ultimo anno. Pensateci in tempo, ci hanno anche detto. Se volete la gara come prova del campionato Gran Turismo, noi non abbiamo alcuna difficoltà, è stata la proposta di chi compilava il calendario 1973.*» Ma il segretario della CSAI ricorda che il traguardo era quello di mantenere la validità mondiale per il Campionato Marche ed è su questo punto che gli italiani si batteranno nella prossima riunione che la CSI ha in programma a Indianapolis. «*Il 29 maggio si deciderà il calendario definitivo per il prossimo anno. Noi ci batteremo con tutte le nostre forze per reinserire in calendario la Targa. Diremo che per il 1975 non ci saranno problemi, diremo che per il prossimo anno porteremo i concorrenti a Pergusa. Ci batteremo perchè sia salva la tradizione, perchè non sia interrotta la disputa della grande gara siciliana.*»

Il futuro della Targa Florio è dunque in bilico fra il rispetto delle tradizioni (un sentimento tipicamente latino) e l'inesorabile evolversi dei tempi, che richiede ogni giorno un nuovo e più pesante sacrificio. A fine maggio, dunque, sapremo se la vittoria sarà andata ai veri amanti dello sport del volante o ai freddi tecnocrati di stampo americano.



Mingrino, Sansone e Carpi De Resmini: Pergusa e la Targa Florio si tendono la mano. Attraverso l'ACI la Sicilia è sempre più piccola.

più siciliana che mai la targa dell'autostrada

Avete, sotto gli occhi, la cartina della Sicilia? Ecco, vedete, proprio qui, nel cuore della regione, dove sembra che Dio abbia dimenticato di posare il suo benevolo sguardo e la terra è arida come il cuore degli uomini che la bagnano del loro sudore, esiste un secondo muro di Berlino, lungo centinaia di chilometri. Certo, non vi sbatterete mai contro, ma la muraglia c'è e divide in tutti i sensi la Sicilia Occidentale dalla Sicilia Orientale.

Queste due Sicilia mal si sopportano da secoli e le due città che meglio le rappresentano, Palermo e Catania, si guardano in cagnesco e da lontano si lanciano furiosamente strali: Palermo sbandiera le sue origini storiche, il suo prestigio di capitale e di sede del governo regionale, il suo aspetto nobile, distinto, che il tempo non ha scolorito; Catania storce il naso e si definisce polo industriale di prima grandezza, si identifica con il dinamismo, lo spirito d'iniziativa, la vivacità.

Le incomprensioni, ingigantite dalla distanza, sono dilagate in tutti i campi, e quello sportivo non ne è stato certo escluso.

Attorno ai due centri, i «satelliti»: Ragusa, Siracusa e Messina dalla parte di Catania; Trapani, Agrigento e, in parte Caltanissetta da quella di Palermo. Enna se n'è stata sempre neutrale, schiacciata dai suoi problemi che né Palermo né Catania potrebbero risolvere.

Adesso, improvvisamente, qualcosa sembra cambiato. Un velocissimo nastro d'asfalto, lungo più di 250 chilometri, ha sbriciolato la muraglia e ha costretto quasi le due città a stringersi la mano.

Già, perchè l'autostrada non vuol dire soltanto progresso e benessere per le città che languiscono, afflitte dalla povertà, nell'ombelico della Sicilia, ma significa soprattutto sconvolgimento di una mentalità settoriale che stava rischiando sul serio di paralizzare una regione già smembrata da decenni di malgoverno.

L'autostrada è percorribile da pochi mesi eppure già si può dire che Palermo conosce meglio Catania e Catania conosce meglio Palermo.

La Sicilia, dunque, diventa più piccola, più raccolta; «siciliani» comincia a pretendere l'iniziale in maiuscolo, i rapporti tra «orientali» e «occidentali» si intrecciano in tutti i campi e di un'iniziativa qualsiasi che si prende a Palermo usufruisce anche Catania, e viceversa.

Il discorso, l'abbiamo detto, comprende anche lo sport e l'automobilismo, che qui maggiormente ci interessa. Anche nello sport esiste un castello di incomprensioni e di rivalità costruito, mattone dopo mattone, negli anni, e anche nello sport l'autostrada ha avuto il significato di una brusca svolta positiva.

Catania, automobilisticamente parlando, è stata sempre una città depressa, pur potendo vantare migliaia e migliaia di appassionati. Dalla parte orientale dell'isola, s'è sempre invidiata Palermo per la ricchezza delle corse che vi si disputano e il cumulo di attività rivolte allo sport dell'auto. Era come vedere la luna con un telescopio.

Non parliamo della Targa Florio: nonostante tutto, centinaia di migliaia di catanesi, siracusani, ragusani, messinesi si sono riversati ogni anno lassù, sulle Madonie, lungo i ghirigori che disegna il percorso della Targa. E tuttavia non c'è mai stato entusiasmo, la corsa più vecchia del mondo aveva per i siciliani orientali lo stesso fascino che poteva ammaliare gli appassionati di Trento o di Bolzano o di Cantù. Insomma, la Targa veniva interpretata come una conquista palermitana, non siciliana.

L'autostrada, adesso, può fare anche questo miracolo, può rendere la Targa siciliana come non lo è mai stata. Lo dimostrano, del resto, lo sgomento seguito alla notizia, che la corsa non si sarebbe più fatta e l'entusiasmo che ha incontrato anche sulle coste joniche l'iniziativa di costruire un autodromo proprio nel cuore delle Madonie, sulle stesse strade in cui è nata e si è sviluppata la leggenda della Targa.

Del resto cosa rimane alla Sicilia, automobilisticamente parlando? Le corse in salita vanno scomparendo e tra un paio d'anni saranno solo un ricordo. Così, quante centinaia di migliaia di appassionati resteranno privi della loro piccola corsa provinciale? Siracusa ha Avola e Sortino, Catania ha la corsa dell'Etna, Ragusa la Monti Iblei, Caltanissetta la Coppa Nissena, Trapani la corsa di Erice. Ma per quanto tempo? E su chi o su che cosa si riserverà la passione di piloti e tifosi? Non si scappa: sul futuro autodromo «Targa Florio» e su quello di Pergusa. Enna, così, sarà probabilmente risucchiata dal settore orientale dell'isola, mentre quello occidentale sarà servito dal circuito palermitano. Un'altra spaccatura, un'altra occasione per suscitare gelosie, invidie? No, a questo pensa l'autostrada, che diminuisce le distanze, che unisce aspirazioni, progetti e cervelli. E i programmi si possono unificare, concertare insieme, in modo da evitare concomitanze e rendere la stagione automobilistica siciliana densa di corse aperte soprattutto ai piloti dell'isola.

La «regina» rimarrà comunque sempre la Targa Florio, che non costituirà soltanto il vanto di Palermo, ma sarà una bandiera della Sicilia intera, una delle poche, vere conquiste siciliane in campo mondiale.

il bolide 3+1

(3 passeggeri + il pilota)

CITROËN  SM



CONCESSIONARIA

MESSINEO

VIA M. DI VILLABIANCA, 18 - TEL. 261818 - PALERMO

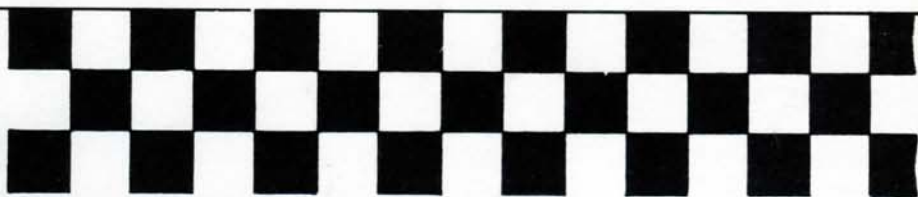


MOBILI BARRAJA

PALERMO CATANIA

MOTORI MIHAMELLI

VIA NUNZIO MORELLO, 11 - 90138 CATANIA (PA)



pos
s
g
i
c
a
r

MODERNAUTO di Sandro Gentile



1-1
2-2
3-3
4-4
5-5
6-6
7-7
8-8
9-9
0-0
+
-
/

ACCESSORI - NOVITÀ - EQUIPAGGIAMENTI SPORTIVI
VIALE DELLA LIBERTÀ 37-A TEL. 240524 PALERMO

CORSAUTO S.R.L.
AUTOMOBILI - MOTOCICLI
CONCESSIONARIA

VELOMOTOR

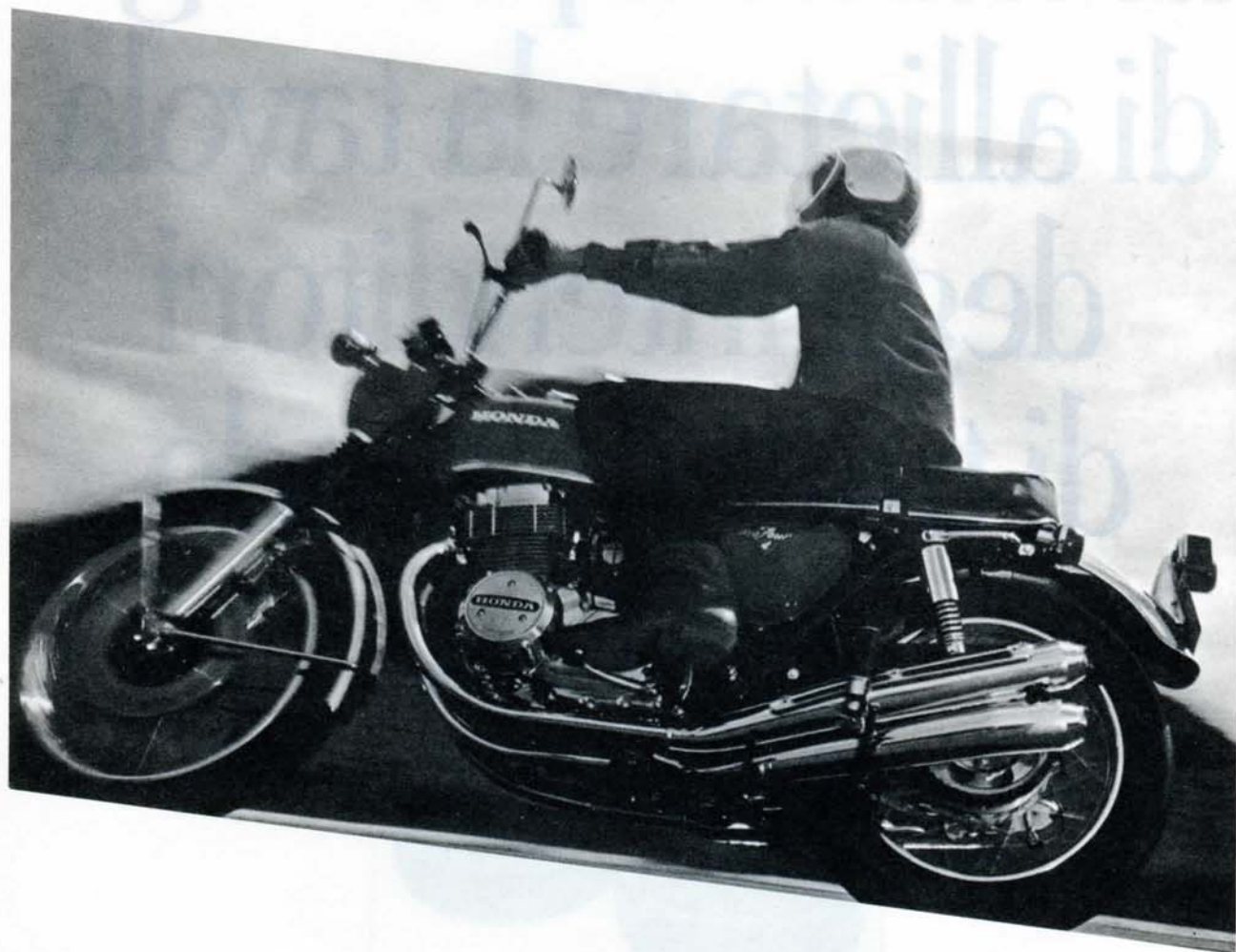


MOTORI MINAMELLI

VIA NUNZIO MORELLO, 11-11/A-11/B-11/C TEL. 297241 PALERMO

HONDA

le più belle motociclette del mondo!



CONCESSIONARIA PER PALERMO E PROVINCIA

MESSINEO

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



WORLD'S LARGEST MOTORCYCLE MANUFACTURER
HONDA
HONDA MOTOR CO., LTD. TOKYO, JAPAN

Dal 1824
abbiamo il privilegio
di allietare la tavola
degli intenditori
di tutto il mondo.



casa vinicola

Duca di Salaparuta Spa

Casteldaccia-Palermo

LA
SIMCA

dove?

da

TODARO S.C.S.

concessionaria

VIA LEONARDO DA VINCI, 214
TEL. 401110 - 401157 - PALERMO

ESPOSIZIONE · VENDITA
OFFICINA · CARROZZERIA · VERNICIATURA
RICAMBI



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

**IN ANTEPRIMA
ASSOLUTA**



**LA NUOVA
MATRA-SIMCA
"BAGHEERA,,**

**i buoni propositi dei normali oli si perdono per strada:
nell'Agip Sint 2000 no.**

Perché con olio di sintesi*



AGIP SINT 2000 contiene il lubrificante che protegge i reattori dei jet: l'olio di sintesi, un lubrificante non tradizionale realizzato per ridurre il contenuto di additivi, in modo da eliminare quelle sostanze non lubrificanti che si degradano più facilmente con l'uso e si depositano sulle delicate parti del motore.

AGIP SINT 2000 dura più di tutti gli altri oli. La sua massima viscosità a caldo consente meno rabbocchi, minor consumo d'olio e il mantenimento della pressione anche alle temperature più elevate.

Con **AGIP SINT 2000** il risparmio è notevole: chi lo usa se ne accorge subito.

AGIP SINT 2000 assicura una lubrificazione costante, previene cioè il logorio di tutte, proprio tutte, le parti in movimento del motore. Di più, gli speciali componenti sintetici di **AGIP SINT 2000** consentono di ottenere un'elevatissima untuosità che, ancorando saldamente un velo d'olio alle superfici in movimento, facilita l'avviamento del motore sia a caldo, sia a freddo: infatti, nell'attimo critico che precede la circolazione dell'olio, l'immediata lubrificazione è garantita da questo velo untuoso. Anche dopo lunghe soste.

Con **AGIP SINT 2000** la vostra automobile vive più a lungo e voi stessi controllerete facilmente i vantaggi che **AGIP SINT 2000** vi assicura:

- **Minori spese di manutenzione**
- **Facili partenze**
- **Minor consumo d'olio**
- **Mantenimento della pressione**
- **Massima protezione del motore**



all'Agip c'è di più

* l'olio dei jet 