



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

collezione
LUIGI TAGLIAVIA



RALLY

mensile di cronaca, attualità e politica dei rallies

anno II - n. 4

aprile 1973

spedizione in abbonam. postale - gruppo III - 70%

L. 500

warmbold vince all'elba
firestone e sicilia: munari senza rivali
TAP e safari: punti mondiali fiat



munari
prova
la lancia
beta

TRN-cesena, siena, forlì
al via il rallycross 73

sicilia

i protagonisti

Cefalù — Commentare un'ennesima vittoria di Sandro Munari si fa compito sempre più arduo; è un risultato questo che sembra ormai quasi scontato, e che potrebbe far pensare ad una gara priva di «mordente», con un solo protagonista in luce, ed uno stuolo di «compri-mari» in secondo piano.

Invece è stato solo dopo aver lottato energicamente che il «Drago» ha potuto tagliare vincitore il traguardo di Cefalù, con alle spalle un esiguo ma significativo numero di agguerritissimi ed altrettanto valorosi avversari.

Una vittoria, quindi, sudata e meritata, e che è costata a Munari uno sforzo non indifferente; dopo due giorni di gara lo abbiamo visto infatti piuttosto provato: prima il mezzo meccanico in non perfette condizioni, poi l'inseguimento del fuggitivo Verini, infine il maltempo, con vento, pioggia, nevischio e nebbia che da anni non facevano una apparizione in questa stagione in Sicilia, lo hanno obbligato ad una continua tensione. Sono state, forse, le avverse condizioni climatiche le maggiori protagoniste del Rally, sia per aver costretto gli organizzatori ad annullare nella seconda tappa ben

5 prove speciali che avrebbero forse potuto mutare l'ordine della classifica, sia per aver ostacolato di non poco la gara dei «privati», convinti di trovare in un rally con così poca «terra» il campo di gara ideale e magari... riposante.

Un vero peccato che i «potentissimi» organizzatori di questo Rally di Sicilia, tra le molte incredibili concessioni ottenute (la gara transitava tra l'altro ripetutamente sull'Autostrada Palermo-Catania) non siano riusciti a «garantire» ai numerosi ospiti convenuti anche un clima più tradizionalmente... isolano! Scherzi a parte l'Automobile Club Palermo questa volta ha fatto centro, e la gara che è riuscito ad organizzare (principale artefice il notissimo barone Antonio Pucci) costituisce, nella novità, un importante passo avanti per il rallyismo nazionale. Chiudendo un occhio sugli inevitabili piccoli «mali» di gioventù e smentendo soprattutto tutte le voci di certe partigianerie che si sarebbero verificate (l'attento Rava certo ce lo può confermare), resta un valido rally «alla francese», con poca terra (finalmente), e molto asfalto invece, dove tutte le doti dei piloti possono estrinsecarsi. Come

d'altro canto anche Munari ha dichiarato, senza la preoccupazione di dover «risparmiare» la vettura sul terreno più sconnesso, il pilota può «concentrarsi» maggiormente, e quindi sfruttare le svariate tecniche in tutta tranquillità.

Non si pensi però ad un percorso riposante, con tutte le migliaia di curve, che solo sulle Madonie remoti progettisti di strade sono riusciti a disegnare, con l'asfalto reso viscido dalla pioggia e dalle frane, con le tante altre insidie date dal già citato maltempo. Senza la terra non è venuto a mancare certo lo spettacolo: Munari, Verini, Ballestrieri, Barbasio, Pregliasco, e tutti gli altri «funamboli» hanno fatto accorrere lungo le strade più sperdute un folto pubblico; ci ha stupiti, tra l'altro, la competenza di certi personaggi in «coppola e mantello nero» che, conversando animatamente con altri «picciotti», abbiamo sentito citare termini come «traiettoria», «intraversata» e «assetto»: non bisogna certo dimenticare che qui è nata la più antica e bella corsa del mondo: la Targa Florio.

Abbiamo parlato dell'organizzazione della gara, vediamo adesso invece come sono andate le cose per i due grandi «squadrone»: Fiat e Lancia. I molti soloperi di questi ultimi tempi avevano certo contribuito a creare problemi e un po' di

Paganelliade ovvero la lotta continua contro la jella! In Sicilia la 124 Abarth 1.8 di Paganelli-Russo prima di abbandonare aveva subito la sostituzione dell'intero ponte posteriore! Poi, nella seconda S. Agata un colpo ben dato riduceva nella maniera che vedete lo spider di Alcide e Ninni. Davanti, tutto a posto, ma dietro...



In piazza Politeama, a Palermo, prima del via Sandro Munari s'è intrattenuto con il « padrino » della Targa Florio, Nino Vaccarella. Naturalmente s'è parlato dell'esordio velocistico della Lancia Stratos HF sul circuito delle Madonie. La rinnovata (per l'occasione) Stratos a 24 valvole e 280 CV sarà guidata il 13 maggio prossimo da Sandro Munari e Jean-Claude Andruet, cioè dai due ultimi vincitori del « Monte ».



nervosismo in casa Fiat: sfumata infatti la partecipazione di Smania e della Tominz proprio a causa della mancata preparazione delle vetture, anche le altre auto portate in Sicilia avevano denunciato nei giorni precedenti la gara un'imperfetta messa a punto. Fortunatamente l'efficiente meccanismo dell'assistenza Fiat ha funzionato e le tre 1800 Abarth di Paganelli, Barbasio e Verini e la 124 ST di Ormezzano hanno preso regolarmente il via. Tuttavia proprio a causa di queste incertezze dell'ultim'ora Verini aveva trascorso nervosamente la vigilia della gara: era la sua, la vettura più in forse. Comprensibile quindi anche la reazione che si è avuta appena abbassata la bandiera dello starter: il giovane Maurizio, forte dell'ottima tecnica di cui dispone e della « carica » nervosa accumulata, ha qui fornito una delle più belle dimostrazioni del suo valore. Verini è ormai degno di « sedere » in casa Fiat accanto al più famosi e glorificati colleghi; certamente una maggiore considerazione in seno alla sua squadra gioverebbe anche alla costanza del suo rendimento.

Parlando della Lancia, doveroso citare un altro nome relativamente « nuovo »: quello di Pregliasco. Il ligure, tornato clamorosamente alla ribalta dopo il famoso campionato « fantasma » di Auto-cross del 1972, anche qui in Sicilia ha mostrato le unghie, tanto da stare più volte davanti al « maestro » Munari. Ancora « in prova » in squadra Marlboro-

Lancia, Pregliasco ha costretto addirittura il D.S. Audetto ad intervenire, per frenare il suo... eccessivo ed irraguardoso impeto!

Audetto è sembrato qui in Sicilia degno erede del D.S. per eccellenza: Cesare Florio; l'organizzazione delle assistenze è stata perfetta, merito anche di un Bianchi sempre più positivo, e la felice idea dei collegamenti via radio tra assistenze e direzione gara ha permesso nel momento cruciale (nella seconda tappa, il calare della nebbia) la messa in atto di una particolare condotta di gara (di cui parleremo più avanti), e che ha permesso ai due Lancisti di testa di distaccare ulteriormente e definitivamente gli inseguitori.

Non altrettanto felici le direttive di gara Fiat, con un continuo alternare di gomme che è costato a tutti gli equipaggi un accumulo di ritardi decisivo ai fini della lotta per il primato. Curioso osservare che, come da parecchio tempo accade, la Lancia « amministrava » anche qui personalmente le proprie gomme Pirelli, mentre per la Fiat erano presenti sia i tecnici (Gariboldi...) e la sua spedizione in Sicilia) che numerosi furgoni della Casa milanese.

Non possiamo concludere questo commento al 2° Rally di Sicilia senza prima citare i « non-professionisti », che qui hanno dato una delle più belle prove del loro valore sul piano umano: Brai, Dal-

l'Ava, Cambiaghi, Besozzi, Ambrogetti, Ferraris, hanno sempre lottato accanitamente, senza perdere il contatto col gruppetto, sempre più sottile, dei primi. Al termine dei due faticosi giorni di gara tra loro l'ha spuntata il forte equipaggio Brai-Rudy, portando l'Ascona Correro gr. 1 al 5° posto assoluto, ed alla vittoria di gruppo.

Un altro eccellente risultato, questo, che conferma la validità del binomio Opel-Brai; il simpatico Salvatore (sardo di nascita, ma da tempo residente a Cesena), ritrovato il navigatore di sempre, dimostra di gara in gara di possedere eccellenti qualità « tecniche » e soprattutto una spiccata « intelligenza tattica », qualità quest'ultima che pochi piloti provenienti dalle più brevi gare del TAN possono vantare. L'Ascona, invece, è al momento la più forte vettura di gruppo 1, e questo successo dopo quello sfuggito per un soffio a S. Marino ne è la riprova. Alla luce dei tempi fatti segnare da Brai e dall'altra rivelazione Opel, Cambiaghi, questa vettura, se opportunamente « potenziata », non manca certo delle doti necessarie ad ancor meglio figurare nelle classifiche generali. A Moncalieri già tre Ascona gr. 2 (di cui una vedrà il passaggio in questo gruppo di Fausto Carrello) sono in preparazione: con 175 CV e 885 Kg. di peso riuscirà questa vettura ad impensierire anche le sorelle maggiori?

La Simca Rallye 2 anche qui in Sicilia ha potuto ben figurare grazie alle notevolissime capacità di Trucco e Besozzi; pensiamo però che non tarderà a venire anche per questa piccola ed economica vettura il « momento magico ». Curati infatti i piccoli difetti di « potenza », Claudio Maglioli (preparatore ufficiale della Chrysler Italia) dovrebbe senza dubbio ottenere il miglior rendimento possibile dal robusto 4 cilindri Simca, accompagnandolo magari da un adeguato irrobustimento delle sospensioni, uno dei punti fino a questo momento più soggetti a rotture.

Mancata la partecipazione dello « squadrone » 4R Lloyd-Fiat, forse per l'eccessivo onere imposto da una simile trasferta, dalle vetture di un'altra grande scuderia, il Jolly Club, è venuta la lotta (e la vittoria) nel gruppo 3. Abbiamo rivisto con soddisfazione un buon Dall'Ava combattere, se di lotta si può parlare, con il compagno di colori Ambrogetti, già vincitore di gruppo al S. Marino, mentre nel tentativo di inserirsi tra i due Ferraris, qui per i colori della Grifone Erg, si è lasciato trascinare dal consueto nervosismo, concludendo fuori strada la gara.

Nessuna « dama », infine, al traguardo: un'indisposizione ha infatti impedito alla « solitaria » Serena Pittoni una scontata vittoria, facilmente ottenibile sulla carta, dopo il già citato forfait della Tominz.

A. S.