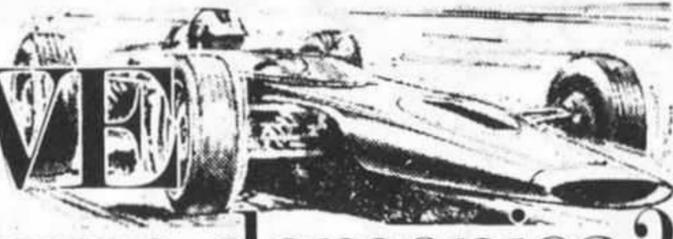


DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOIS
via Radicofani 35
00138 ROMA

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE Soppressi il Rally Perle Adriatiche (Autotorneo, 1-4 giugno), il Rally di Ginevra (camp. Europeo Piloti, 2-4 giugno), il GP di Budapest (camp. Europeo Turismo, 4 giugno), la gara in salita di Bachelierie (18 giugno), la gara Can Am - St. Jovite (25 giugno) e la 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto).

QUESTE DATE CAMBIANO ● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinvio a data da destinare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinvio a data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinvio a settembre ● Autogiro Asparagi - Trofeo Simca: rinvio al 16 luglio ● G.P. Arturo Mercanti

(Monza F. 3, 7 maggio) rinvio a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinvio al 1. ottobre. Il Rally dei Mille Laghi (18-20 agosto) è stato anticipato al 4-6 agosto. La Coppa Teramo (7 maggio) è rimandata al 29 giugno. La Coppa Gallenga (7 maggio) rinvio a data da destinare. Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinvio a data da destinare. Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinvio all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinvio a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinvio a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinvio a data da destinare. Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno), Gara a Vallelunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinvio a data da destinarsi.

GIUGNO

Le corse chiave dall'1 all'8 giugno in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - Arrivo	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
1	Trofeo Autosprint	AC Bologna	Circuito Dino Ferrari km. 5,018	Prove mercoledì ore 10,15-14 Gara giovedì ore 10,30	● T Camp. FISA	Velocità in circuito	Zeccoli (GTAm) 39'31"1 media 152,374 - Giro più veloce: Zeccoli 1'56"7 media 154,796
2	Gran Premio Repubblica	AC Bologna	Circuito Dino Ferrari km. 5,018 - 20 giri	Prove mercoledì ore 15,30-16,30 e 18,45-19,15 Gara venerdì ore 14	● S Camp. FISA	Velocità in circuito	
2	300 Km. di Imola	AC Bologna	Circuito Dino Ferrari km. 5,018 30+30 giri	Prove mercoledì e giovedì gara venerdì ore 15,30	● Trofeo Europa GT	Velocità in circuito	
2	Toimazzo-Verzegnis	AC Udine	Part. ponte Landaia arr. Sella Chianzutan km. 6,2	Partenza venerdì ore 10,30	●	Velocità in salita	Gargan (Abarth 1000) 4'02"3 media 92,117
2/4	Rally 4 Regioni	AC Pavia	Part. Pavia piazza Vittoria arr. Salice Terme km. 1206,6	Partenza 1. tappa venerdì ore 21 2. tappa sabato ore 22	●●● Camp. Italiano Rallies	Rally	Lampinen - Davenport (Lancia HF 1600)
2/4	Rally d'Artibes	FRANCIA			●●●	Rally	Nicolaus-Roure (Alpine)
3/4	Criterium Regolarità	Jolly Club Milano	Partenza e arrivo Boleto (lago d'Orta)	Partenza sabato ore 22,30 Arrivo domenica ore 1,40 circa	●	Regolarità	Pavanello (Lancia HF)
3/4	Rally del Sud	Germania			●	Rally	
3/4	Rally Holsten	Germania			●	Rally	
3/4	Rally del Touquet	Francia			●	Rally	Bourdon-Belly (Alpine)
3/8	Rally di Scozia	Gran Bretagna			●●● Camp. internaz. Rallies piloti	Rally	Sclater-Davenport (Ford Escort)
4	GP del Belgio	Royal AC Belgio	Circuito di Nivelles km. 3,724		●●● Mondiale piloti F. 1	Velocità in circuito	Spa 1971: Pedro Rodriguez (BRM) media 241,308 - Giro più veloce: Amon (March) 3'27"4 media 244,740
4	Corsa a Dijon	Francia	Circuito di Dijon-Prenois km. 3,220		●●● Camp. europeo Marche 2000	Velocità in circuito	
4	Gara Tris Cerrina	Torino Racing Club	Circuito Aeroporto Cerrina (Rivalta) - km. 1,200		●	Gara tris	
4	Gara di Autocross	Club Barcaccia	Barcaccia di S. Polo d'Enza (Reggio Emilia)		●	Autocross	
4	Coppa Salento	AC Lecce			□	Regolarità	
4	Rallycross a Viterbo				●	Rallycross	
4	Corsa di Charnisay	Francia			●	Velocità in salita	
4	300 miglia di Fuji	Giappone			●●● S, GT	Velocità in circuito	
4	Dixon 500	Stati Uniti			●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
4	150 Milwaukee	Stati Uniti			●●● USAC	Velocità in circuito	
4	Salita di Massane	Andorra			●●●	Velocità in salita	
4	Trofeo RACB	Belgio	Circuito di Nivelles		● T	Velocità in circuito	
4	Corsa a Wargau	Germania			●	Velocità in salita	
4	Premio delle Alpi	Germania	Berchtesgaden		● T, GT, S	Velocità in salita	
4	Trofeo TVE	Spagna	Circuito del Jarama		●●● T	Velocità in circuito	
4	GP della Chatre	Francia			●●●	Velocità in circuito	Depailler (Alpine) 25'42"1 - Giro più veloce: Jabouille 37"8
4	Corsa del Pino	Francia			●	Velocità in salita	Daniel (Tecno) - Record: Maublanc 4'08"8 (1970)
4	Corsa di Wissenbourg	Francia			●	Velocità in salita	Jollat (Brabham) - Record: Salomon 1'58"2 (1970)
4	Corsa di Poilly-sur-Serein	Francia			●	Velocità in salita	Perrot (March) 1'16"
4	Coppa dell'Amicizia	URSS	Minsk		●●●	Velocità in circuito	
5	Wanneroo Park	Australia			●●● F. 2	Velocità in circuito	
8	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Circuito Junior di Monza km. 2,405	Partenza ore 21	●	Velocità in circuito	

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



La radio 007
di FLORIO



Attraverso il radiotelefono Cesare Florio sta seguendo la progressione di Marko nel penultimo giro rispetto a Merzario. Le notizie sono serie.

● Pronto? chi è? So' io, passo. Dall'altra parte: lo chi? So' io. Era l'ing. Chiti con quell'infernale aggeggio che si chiama radio da campo, in collegamento con le postazioni sul percorso delle Madonie. Si sentiva poco dalla radio ai boxes dell'Alfa, un po' per la cattiva ricezione un po' per la confusione. In compenso al box della Ferrari un radioamatore professionista dell'organizzazione Florio captava e trasmetteva tutti i dati che gli uomini Ferrari davano dai vari punti del circuito. In più il diabolico Cesare era riuscito a far sintonizzare un altro apparecchio sulla frequenza di quello Alfa. E così i ferraristi sapevano con largo anticipo tutto quello che succedeva alla squadra avversaria. Prima anche che lo sapesse l'ing. Chiti che, col suo infernale aggeggio continuava a ripetere: Pronto, so io, passo e chiudo. Chi è? So' io. lo chi? Passo chiudo. Per la cronaca: l'altro interlocutore era l'ing. Severi.

● Quanti sono gli episodi di una Targa Florio? Ci vorrebbe un romanzo ogni volta, drammatici o curiosi come per esempio questo. E' accaduto verso Campofelice, accanto a un albero sotto il quale, protetto all'ombra ma accanto alla strada, uno dei «padrini» preparatori più noti di Sicilia, controllava la corsa dei suoi «picciotti-piloti». Per la cronaca, don Giliberti. Si ferma una sua vettura fumante, con un rumor di motore sferzante chiarissimo. Preoccupato il pilota domanda: «Che dici, l'avrò compromessa?» Don Giliberti, serissimo: «Compromessa? Ormai te la devi sposare!...» In dialetto siciliano l'effetto è ancora migliore.

Un ELFORD a metà benzina

● Sono stati in diversi, anche lettori di AUTOSPRINT, ad accusare i dirigenti Alfa dell'errore di «non aver cambiato» Galli e Hezemans con Elford e Vaccarella nella fase finale della Targa sulle due Alfa superstiti. Ma a parte ciò che documentiamo nelle pagine seguenti, la verità è un'altra, se proprio si vuole fare della «tattica» da corsa. Che i direttori Alfa in pista hanno casomai sbagliato nell'impostazione della corsa. Avendo quattro macchine contro una, non dovevano anzitutto accettare la soluzione del sorteggio. Era meglio se Merzario, col miglior tempo, partisse in testa, con tutte le quattro Alfa a fare da mastini alle spalle del comasco. E magari si sarebbe dovuto far partire Elford con una settantina di litri di benzina. Con la sua macchina più leggera avrebbe potuto attaccare subito a fondo la Ferrari, permettendo di rivolgere a proprio favore il gioco delle successive fermate, con le altre tre 33t3 appostate di rincalzo. Per carità, è solo una idea. Lungi il pensiero di passare per un... Brera dell'automobilismo! Ma a sentire tante chiacchiere assurde ti vien voglia di scrivere di queste cose. Purtroppo quello che manca sul serio nelle squadre da corsa è solo la psicologia (umana) dei dirigenti di team.

STEWART non avrà la Tyrrell '72 in BELGIO

JACKIE STEWART non avrà a Nivelles, come sperava, la nuova Tyrrell della quale egli stesso aveva annunciato il debutto. Per ora è stato realizzato solo un telaio e potrebbe essere che svolga delle prove comparative. Ma è escluso che debutti nel G.P. del Belgio del 4 giugno. Secondo il nostro collaboratore londinese David Hodges, la prima apparizione si avrà a Clermont Ferrand, nel G. P. Francia di fine luglio. E' anche in costruzione, abbastanza accelerata, l'annunciata DART F. 1 e F. 2 del team Rondel. L'ha disegnata Ray Jessop (ex Brabham), che è poi lo stesso vero creatore della BT 38 Brabham.

L'automobilismo è già lo sport n. 2 in BRASILE

Non è riuscito a incontrarsi con Enzo Ferrari a Maranello, il sig. Angelo Juliano, Presidente dell'A.C. S. Paulo e vice presidente dell'A.C. Brasile, uno dei più appassionati autori del rilancio automobilistico sportivo nel suo Paese, del quale era un animatore sin dagli anni di Chico Landi. La sua visita in Italia (ci ha onorati anche in redazione ad AUTOSPRINT) era motivata dal voler concludere alcuni ingaggi di macchine e piloti in vista dei nuovi programmi agonistici in Brasile. A cominciare da una gara per vetture sport prototipo il 28 agosto. Ha già concluso con Osella per tre Abarth, ma naturalmente le Ferrari se le scorda! «Non possiamo impegnarci per programmi extra campionato mondiale», è stata la risposta, nonostante inviti a considerare cosa significa una Ferrari in Brasile, sia per gli emigrati, sia per tutta l'industria italiana. Ma questi discorsi a Maranello si ama farli, non sentirseli riproporre!

Certo però che fa amarezza vedere un appassionato come Juliano, il quale si compiace del boom automobilistico sportivo nel suo Paese, e che però non riesce a trovare udienza e attenzione pur mettendo sul piatto un circuito come quello di Interlagos a S. Paulo, dove una gara di una diecina di F.1 riesce da sola a richiamare duecentomila persone.

«Per noi è un riscatto, quello che avviene. Perché lo sport dell'automobile è oggi il secondo del Brasile, mentre il calcio diminuisce, man mano che aumenta il tenore di vita del Paese. Sei aspiranti calciatori su dieci, da noi, erano analfabeti. E si capisce. Per giocare con una palla di stracci non occorre una preparazione di cultura, sia pure inferiore. Ma per correre in macchina, bisogna saper guidare, conoscere il mezzo, avere infarinatura almeno di tecnica ecc. Però è uno sforzo investire circa 600 milioni per fare 4 corse nella prossima stagione a Interlagos (Sport, F. 1, F. 2 e una formula locale). Perciò abbiamo bisogno di non sentirci snobbati. Per chiamare il pubblico debbo pensare, per esempio anche alle donne. E' per questo che il 28 agosto conto di avere la Hannelore Werner, la Liane Engemann e Rosadele Facetti. Così le nostre donne brasiliane non ostacoleranno i mariti che vorranno venire a vedere la corsa. Anzi verranno anche loro per curiosità!»

E' un discorso molto sensato. Pensate però una cosa, adesso: se un giorno il Brasile il suo boom organizzativo potrà imporlo, decidendo le partecipazioni e non subendole, cosa accadrà?

● All'Alfa tutti hanno ribadito il concetto che il divario con la 312 P è nella potenza del motore. Però si dà il caso che Munari, il suo famoso terzo tempo record in prova l'abbia realizzato con la vettura da gara, subito dopo il preoccupato volo sul burrone di Merzario. Sembrava che la macchina avesse solo una ruota avariata. Venne sostituita e Munari fu mandato a «fare un giro» per vedere se tutto era a posto. E lui «fece il tempo». Poi in garage la sera, l'ing. Caliri constatò che gli scarichi avevano risentito dell'impatto e il 312 boxer aveva risentito di una perdita di almeno 30 cavalli. E con quel motore il debuttante Munari fece meglio degli alfisti...

● Chiesto a Merzario: in che momento credi di aver vinto la Targa? «All'inizio» ha risposto «quando ho attaccato al primo giro. La corsa si è decisa in quel momento. Nei primissimi giri. La situazione era rovesciata.»

● Le cronache non l'hanno messo troppo in risalto, ma è vero. E' stato un momento drammatico quello del primo passaggio, quando ai boxes non c'erano ancora notizie del ritiro di Elford e si vide transitare la Ferrari di Merzario che era partita terza, a due minuti da Elford e uno da Adamich. Dopo Arturo ci furono lunghi minuti di vuoto. All'Alfa erano storditi, e si cercava concitatamente di trovare una risposta dalla radio.

● Un lettore, dopo un articolo del sottoscritto su «Stadio», mi chiede: «Ma è vero che un collaboratore di Ferrari disse un mese prima della Targa: io so che se Ferrari avesse potuto non avrebbe fatto correre Munari? Che cosa significa? Che è stata la Fiat a imporre la coppia italiana?» Rispondo: questo non posso giurarlo. Ma è certo che nessuno, dico nessuno, dello staff di Maranello voleva Munari (e Merzario) in Targa Florio. Lo «scorno» per la vittoria-tutta-italiana purtroppo lo avvertiremo in seguito. Perché gli avversari di questa politica a Maranello, speravano in una sconfitta per chiudere di nuovo il capitolo dei piloti nazionali a Maranello. Ed ora il dispetto li incattivirà.

● CSAI al gran completo alla Targa Florio. Non atterravano gli aerei ma i dirigenti del nostro massimo organo sportivo non hanno rinunciato e hanno raggiunto Palermo in treno! Gran sfoggio delle nuove fasce (a dire il vero molto brutte). Ce ne erano per tutti i gusti. Rogano e Saliti (presidente e segretario della CSAI) le avevano bianche, Anzio Zucchi aveva ancora quella rossoblu del '71. Quando Cevenini lo ha notato il presidente della sottocommissione per la velocità, gli ha fatto vedere anche quella del '72 (segno che non aveva restituito la vecchia per avere la nuova). C'erano anche le nuove fasce per i commissari, alcune (per i commissari più importanti) avevano la scritta Commissari, con tre esse.

● Cesare Fiorio aveva preparato un cartello con una freccia in su. Significato (per il pilota): accelerare! Ma l'ing. Caliri gli ha detto: «No, quel cartello alla Ferrari non si espone più da qualche tempo. Noi diamo i distacchi. E' il pilota che deve decidere se è in grado di spingere. Per noi sarebbe una responsabilità troppo grande!»

● L'avv. Gianni Agnelli telefonò a Ferrari subito la sera della vittoria siciliana. Aveva saputo del risultato solo ascoltando la «Domenica Sportiva».

● Dopo il trionfo, il martedì Merzario e Munari sono stati a pranzo da Ferrari a Maranello. C'era anche l'ing. Caliri con la consorte ed alcuni intimi. Regazzoni e Ickx invece erano collaudatori a Fiorano con le F.1 per il Belgio e le 312 P per il Nurburgring.

Attenti ai numeri

● Sembra che le prime F. Italia pronte fossero 17. Per fortuna la consegna inaugurale è stata fatta con sei (sotto i riflettori TV che queste scene inaugurali le ama molto anche se si tratta di macchine da corsa). Adesso però resta il problema di un altro 17: il giorno del debutto. Non potrebbe l'AC Roma spostare al 18 giugno (mattina) la «prima» di F. Italia? La coincidenza è eccessiva, anche per i non superstitiosi.

● La sorte dei serbatoi sicurezza Auto-delta si deciderà il 13 giugno a Londra. Figura all'ordine del giorno in una riunione della Commissione Tecnica CSI, che visionerà i responsi dell'Istituto del Fuoco di Parigi.

● Le nostre rivelazioni sul B.3 Ferrari e sul motore 12 cilindri Alfa da 15 mila giri non hanno avuto (e non potevano avere) smentita. Anzi... Casomai hanno scatenato la «caccia alla fuga di notizie». Per fortuna che non c'è un segreto istruttorio da invocare, altrimenti avremmo fatto la fine del «Corsera»!...

● La riunione del Consiglio di Amministrazione della Ferrari, pare sia stata più «calda» del previsto. Molta carne al fuoco. Forse più di quanto se ne pensi, per il futuro. La visita in jet dell'avv. Gianni Agnelli a Maranello qualche giorno dopo potrebbe avere un nesso!...

● QUIZ: chi ha visto bene in faccia a un certo punto il pilota che figura quarto classificato nella corsa (non proprio velocistica) svoltasi domenica 21 maggio in zona veneta? (il resoconto figura nello scorso n. 21 di Autosprint a pag. 32)

● C'è «don» e «don». Ma voi sapreste dire chi è «don Zizzania», nel mondo del nostro sport?

Marcellino

LEGGETE SUBITO

E' in edicola



nelle pagine che seguono

Documento sensazionale



Così l'ALFA ha perso la TARGA!

il pallottoliere delle rubriche

domenica SPRINT

il giornale di mezzanotte

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 ZANZARA

40 KARTING

46 MOTORAMA TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 INFORMATORE industriale

51 COMPRAVENDITA



Questo che presentiamo ai lettori di AUTOSPRINT è un documento eccezionale. Lo dobbiamo a quello che è il nostro vero e più ricco patrimonio: l'intuizione, la capacità e la fiducia di uno dei tanti appassionati lettori, che la sorte ha voluto fosse stavolta tra i testimoni oculari del vero momento-chiave della Targa Florio 1972, vinta da Merzario-Munari con la Ferrari 312 P.

Ve lo confessiamo. Abbiamo ponderato a lungo prima di portare alla conoscenza di tutti questa testimonianza fotografica. Quando vi diremo che l'immagine di questo rifornimento d'emergenza dell'Alfa 33t3 n. 5, quella che poi si sarebbe classificata seconda assoluta alla fine con 16'9 di distacco dalla rivale vittoriosa, è stata scattata nel corso dell'8. giro, tre chilometri prima di Campofelice, avrete già capito.

E' questa la vera chiave della sconfitta Alfa. Macché testacoda di NANNI GALLI. In questa operazione fuori controllo (perché non si è svolta né ai boxes del traguardo, né in quelli del rifornimento ufficiale di Polizzi) il pratese ha perduto esattamente 1'40". Quel giro l'ha poi portato a termine in 37'06"3, contro i 35'10"2 del settimo.

Non avremmo pubblicato questa foto per comprensibili ragioni regolamentari, se alla fine della corsa proprio questi quasi 2 minuti non fossero stati considerati, in particolare dal Presidente dell'Autodelta ing. Bordini, la causa determinante della sconfitta Alfa contro la Ferrari! Non l'avremmo pubblicata se i dirigenti milanesi non avessero deciso, con sorprendente coincidenza, di ridurre dopo la Targa a 2 sole vetture la partecipazione alla 1000 Km del Nurburgring e guardacaso facendo rimanere a piedi proprio il pilota incriminato « accusato » purtroppo anche da alcuni colleghi che col senno-di-poi hanno scritto dell'errore dell'ing. Chiti di non aver sostituito Galli con Elford. (Per la cronaca dobbiamo aggiungere

Per rimanere sempre coerenti con quello che sentiamo essere il dovere professionale e giornalistico che AUTOSPRINT ha sempre tenuto come linea, specialmente in difesa dei piloti italiani sin troppo abitualmente umiliati e per non permettere il « linciaggio » sportivo di un ragazzo come Nanni Galli, sfortunatissimo in questi ultimi due anni, non possiamo che presentarvi queste foto. Sono un tributo di verità sportiva. Giudicate voi! E' il meno che potessimo fare per ridare la patente di qualità che il toscano si è meritata anche nella Targa di quest'anno. Parlano chiaro le cifre dei suoi 5 giri di corsa:

I tempi di GALLI sull'Alfa Romeo n. 5

Giro	Tempo	posizione	dist. dal 1.
1. giro	36'50"3 partenza da fermo	2.	a 41"9
2. giro	35'20"0 con arresto al box	3.	a 1'47"4
6. giro	36'30"8 partenza da fermo	1.	—
7. giro	35'10"2 con testa-coda leggero	2.	a 56"5
8. giro	37'06"3 rifornimento di emergenza a Campofelice	2.	a 1'35"5

Chi l'ha cronometrato (nel punto galeotto di Campofelice) tra il settimo e l'ottavo giro, assicura che Galli era arrivato con 50" guadagnati alla Ferrari di testa in quel punto del percorso rispetto al passaggio precedente.

re che un comunicato Alfa ha precisato che la partecipazione di Galli e Vaccarella alla 1000 Km tedesca non era prevista).

Il pilota pratese, come qualsiasi altro pilota italiano, merita questo DOCUMENTO-VERITA', anche perché lui — alla fine della corsa — si era pur sacrificato, non facendo menzione, a suo danno, dell'episodio. (Un testa-coda l'ha fatto veramente al 7. giro, ma aveva pur girato in 35'10"2!). Il fatto che questa generosa assunzione di responsabilità sia stata seguita dall'appiedamento in Germania, non ci ha offerto altra decisione se non quella di pubblicare le eloquenti foto che vedete.

m. s.



Ecco COME e DOVE l'ALFA ha perso la TARGA FLORIO:

non si può accusare NANNI per un testacoda, quando all'8. giro ha perso 1'40" così:

GALLI era rin



In questa foto, « vegliato » dai militi dell'Arma, Galli sta facendo rifornimento subito dopo Campofelice. Esso si è reso necessario forse perché al box il rifornimento non era stato totale perché effettuato con la vettura inclinata per il cambio delle gomme, oppure forse c'è stato un guasto od un contatto nella spia della riserva

Caro AUTOSPRINT domenica scorsa mi trovavo in Sicilia per assistere alla 56. edizione della Targa Florio, il cui fascino particolare mi spinge da due anni a percorrere tanti chilometri per la passione dell'automobilismo.

E domenica, durante la gara sono stato spettatore di un importante avvenimento ai fini della classifica finale, evento del quale non ne vedo notizia sul vostro giornale.

Esattamente all'ottavo giro, Nanni Galli, in pieno inseguimento della Ferrari n. 3 pilotata da Munari, è stato costretto ad una sosta di circa un minuto presso il posto di soccorso a circa due-tre chilometri da Campofelice verso Collesano, uno dei sette posti di soccorso dell'Alfa Romeo dislocati lungo il percorso.

Io mi trovavo là perché avevo



Dopo aver sentito, con alti dirigenti CSAI, i commenti negativi su Galli, l'avv. Sansone ha voluto andare a consolare Galli dopo la conclusione della corsa

deciso di seguire la corsa da quel punto.

Ora leggo sul vostro articolo sulla Targa Florio del numero 21 di AUTOSPRINT, che motivate la sconfitta Alfa Romeo con un testa-coda di Galli proprio all'ottavo giro.

Avrà contribuito senz'altro all'aumento del distacco il testa-coda ma non posso credere che il forzato rifornimento non abbia avuto il suo peso.

Naturalmente ho scattato alcune fotografie a testimonianza di quello che affermo, fatte nel momento stesso del rifornimento.

Sono sicuro che la cosa vi interesserà e penso che sia una importante esclusiva che offro con piacere ad AUTOSPRINT in quanto unico giornale automobilistico-sportivo che riconosco come tale.

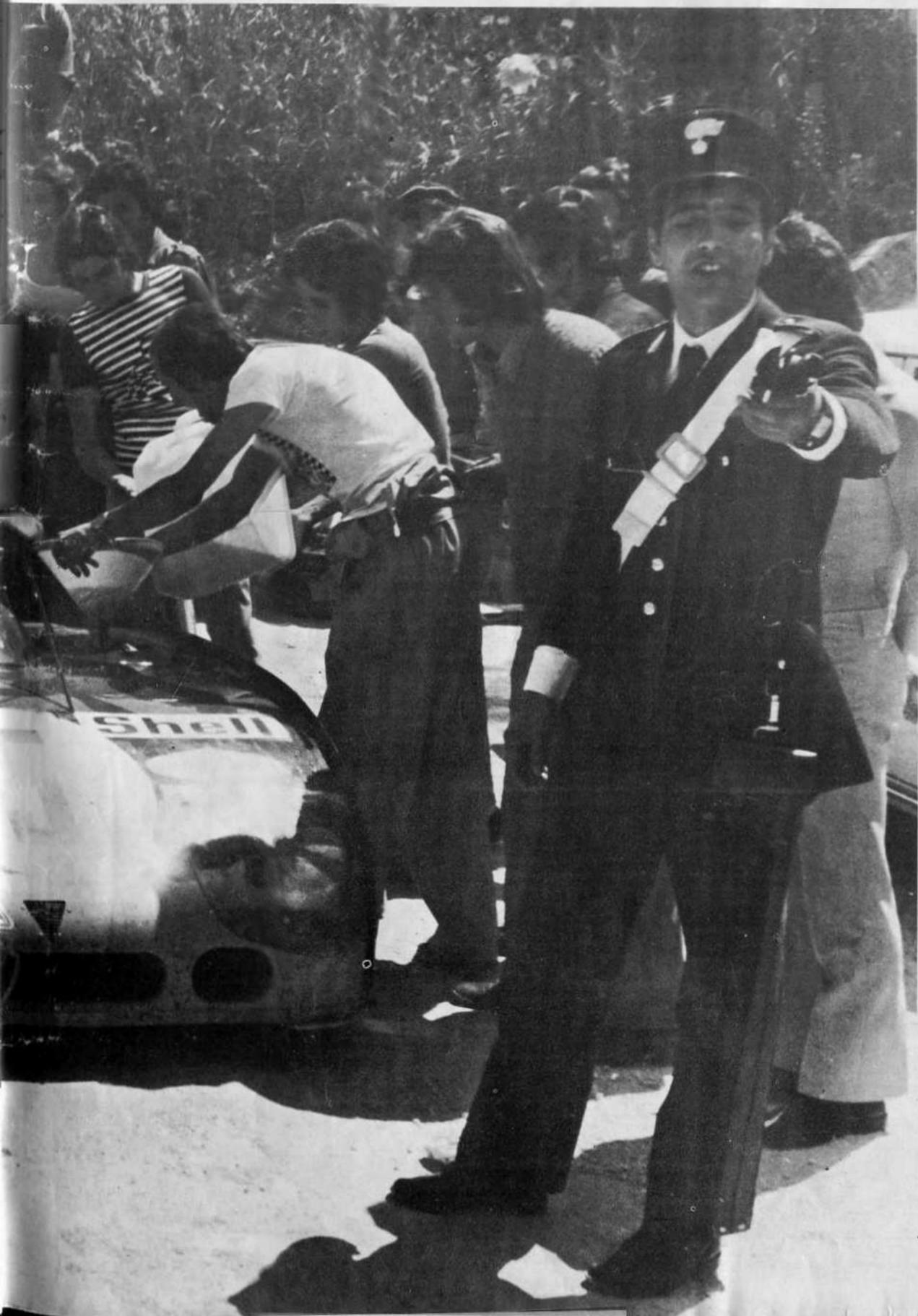
m. b.

Ancona, 24 maggio 1972



Ancora Nanni fermo al posto di controllo Alfa. Le valvole speciali sui serbatoi hanno reso il rifornimento anche più lungo

...nasto senza benzina!



Il posto di emergenza Alfa a Campofelice era un luogo frequentato. Con i suoi problemi, si è fermata lì anche l'Alpine di Barraco

Chi l'aveva accusato

CERDA - La partenza della 56. Targa Florio era fissata alle ore nove. Ma data l'impossibilità di entrare dal rettilineo di Bonforrello dopo le ore sette alle 7,30 del mattino, piloti, meccanici e dirigenti erano già sul posto. Ai boxes Alfa troneggiava l'ing. Bordini, « gran capo » dell'Autodelta, in cravatta, camicia e giubbotto Dunlop impermeabile, tanto per un tono « sportivo ».

L'ing. Bordini ha seguito la corsa minuto per minuto con il cronometro in mano fino alla fine. Alla fine, quando tutti si era sulla linea di traguardo per aspettare il vincitore, ho chiesto all'ing. Bordini se la vettura di Marko-Galli ce l'avrebbe fatta. « No, è impossibile. A 15 chilometri il distacco era di 15". Troppi da riagguantare a quello scatenato Merzario. Se non fosse stato per il testa-coda di Nanni... »

Si aveva l'impressione che il famoso testa-coda di Nanni fosse caduto come si suol dire come « il cacio sui maccheroni », per spiegare una sconfitta non preventivata da nessuno. La strategia dei responsabili dell'Alfa era a pennello e tutto quadrava, grazie all'odio di Ferrari per la corsa siciliana. Chi poteva preventivare che anche una sola macchina, con alla guida un debuttante, e un altro pilota che

era alla sua seconda esperienza sulla 312 P, avrebbe battuto, sia pure per soli 16"9, lo squadrone Alfa, composto da quattro macchine, un muletto, nove piloti, trentasei meccanici, e nove dirigenti?

Nella tribunetta riservata ai vincitori, insieme all'avv. Sansone e a tutti i personaggi dell'ACI di Palermo, ecco ancora una volta l'ing. Bordini. Gli chiediamo un suo parere sulla corsa: « Bella, bella » dice « entusiasmante come un Gran Premio. E' stata una bellissima gara. Se Nanni non avesse avuto la sfortuna di fare quel testa-coda, non che ne abbia nessuna colpa, (infatti, poi per il Nurburgring, il pratese è stato appiedato) però... L'eccezionale rimonta di Marko, ricorda quella di Elford di due anni fa. Qui più che da un'altra parte, abbiamo fatto da vedere di valere quanto la Ferrari. Se non fosse stato (no, non dice del testa-coda di Nanni) per quel pizzico di iella, forse ce l'avremmo fatta a vincere questa magnifica corsa. Abbiamo perso Elford dopo appena 13 chilometri, e sul finale se non fosse stato per... (avete già capito) si sarebbe potuto vincere, le nostre macchine hanno migliorato e si avviano ogni giorno di più sulla via della competitività completa. »

cev.



Alla maniera di "Questi fantasmi"
la premiazione della Targa Florio
(in una felice "interpretazione"
del Presidente SANSONE)

Tutti cercavano FERRARI che applaudiva...

A destra, l'abbraccio di Munari, sul podio, ad Arturo Merzario, reduce stremato dai suoi sette giri — anche se non consecutivi — di Targa Florio. Sandro Munari in corsa è stato prudente, dopo aver dimostrato in prova quello che poteva fare con la Ferrari 312 P



SPECIALE PER AUTOSPRINT

CEFALU' - La Targa Florio numero 56, con la sua incredibile ed esaltante altalena di emozioni, è riuscita a vivacizzare non solo il Campionato del mondo Marche che aveva vissuto sonnecchiando sulla strepitosa superiorità del dodici boxer modenese su tutti gli altri antagonisti, ma perfino una cerimonia solitamente scontata, pur se piacevole, come una premiazione ufficiale.

Questo perché domenica sera all'Hotel S. Lucia di Cefalù insieme a piloti, sportivi e autorità dell'automobilismo agonistico, da Rogano a Saliti, a Zucchi, a Cannizzaro, al conte Zanon, dalle squadre Alfa e Ferrari al gran completo (compreso l'ing. Bardini) alle più piccole scuderie, fra tutti loro dicevamo c'era con la sua presenza impalpabile anche il protagonista di quella giornata, Enzo Ferrari, che col suo tira-e-molla, con la sua partecipazione «riservata», aveva movimentato oltre che la corsa le settimane di vigilia.

E se il « Commendatore » era fisticamente a Maranello, la sua battuta polemica, il suo spirito battagliero e contestatore era fra gli « interpreti » della Targa Florio.

Logico quindi che a Ferrari si rivolgesse, nel suo discorso, anche l'avvocato Nino Sansone, presidente dell'Automobile Club di Palermo, con una felice interpretazione oratoria che ha ricordato nella trovata introduttiva il felice lavoro teatrale di De Filippo, «Questi fantasmi», col famoso «dialogo al balcone».

Sansone infatti, dopo aver ricordato che la corsa siciliana aveva tenuto avvinti per una giornata mezzo milione e passa di sportivi, regalando una risposta agli interrogativi di tutta una corsa solo negli ultimi sedici secondi, quasi un attimo fra le mille e mille vicende di una corsa, ha preso a dialogare in prima persona con Ferrari, come se il « drake » fosse lì, fra gli intervenuti, fra Chiti e Caliri, tanto che più d'uno del pubblico si è guardato intorno alla ricerca di un ciuffo di capelli bianchissimi.

« Questa corsa — ha detto Sansone — che lei ritiene prova valida per mettere in luce le qualità delle sue vetture, questa gara, ingegnere Ferrari, che lei non voleva venire a correre e che ha cercato di sottovalutare, è stata quella che più di ogni altro ha esaltato la completezza della sua vettura, è stata quella che con due piloti italiani le ha dato la certezza matematica di aver riportato in Italia il titolo mondiale. Perché la Targa Florio, una corsa che si decide per sedici secondi dopo ottocento chilometri di inseguimento, rivaluta prima di tutto le qualità degli uomini e le caratteristiche più genuine dei mezzi. Non esistono nella corsa di Florio scaramanzie particolari: vince la macchina migliore e gli uomini più forti. Così la vittoria della Ferrari di Merzario e Munari e il successo dell'Alfa, che ha quasi eguagliato la vostra prestazione accaparrandosi anche la tornata più rapida, è la conferma della validità delle vetture, dei piloti e della formula di questa corsa unica.

L'unica sua vettura — ha concluso Sansone — ha finito, caro ingegner Ferrari, per trionfare. Venga fra di noi il prossimo anno e potrà rendersi conto di cosa significhi la Targa Florio per le sue macchine, per i suoi piloti, e cosa sia la Ferrari per il mezzo milione di spettatori della nostra corsa. Venga fra di noi, ingegner Ferrari, Saremo felicissimi di farla ricredere sulla gara che lei non vuole mai correre... »

Dopo aver esternato con trasporto e calore sorprendente il proprio pensiero, Sansone è passato alle stelle l'entusiasmo per i formidabili vincitori. Un momento particolarmente toccante si è avuto per la consegna del « memorial Ignazio Giunti », un grande trofeo in bronzo che effigia un'aquila, messo annualmente in palio (senza contributi o finanziamenti di nessun genere!) da un gruppo di sportivissimi ragazzi del « Club sportivo di Mussomeli ».

L'anno scorso il trofeo che ono-

ra l'indimenticabile Ignazio era andato a Vic Elford, autore del giro record con la 908-3, quest'anno è andato alla Ferrari, come Casa costruttrice della macchina vincitrice. Quando Caliri si è presentato a ritirare il trofeo, Sansone ha chiamato al palco anche l'ing. Chiti e i due responsabili tecnici si sono scambiati una calorosa stretta di mano.

In precedenza, proprio sul podio dei vincitori, appena si era conclusa la corsa e Munari aveva ancora al collo la corona di alloro, Sansone aveva pubblicamente chiesto al microfono al pilota di Cavazzere se ritenesse valida una gara come la Targa-Florio. La risposta, che ha strappato un applauso fragoroso, non poteva che essere affermativa; non solo, ma Munari ha detto che la sua vittoria alla Targa, una gara massacrante per uomini e macchine, da cui emerge solo il binomio più valido, è una prova esaltante, superiore per lui anche al trionfo di Montecarlo.

Giulio Mangano

ASA racing-line

Per una moda giovane e sempre all'avanguardia, una vasta gamma di prodotti di classe a disposizione di tutti gli sportivi e gli appassionati.

Equipaggiamenti completi per piloti, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, scarpe, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volantini, magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali.

A tutti gli interessati, che ci ritorneranno l'unito tagliando, verrà inviato **GRATIS** il nuovo listino prezzi — illustrato a colori — della ASA RACING LINE, oltre ai nominativi dei rivenditori più qualificati della loro zona.

RITAGLIARE (possibilmente incollare su cartoncino) SPEDIRE SENZA AFFRANCARE.

MITTENTE
(scrivere chiaro in stampatello)

COGNOME

NOME

VIA

C.A.P.

CITTA

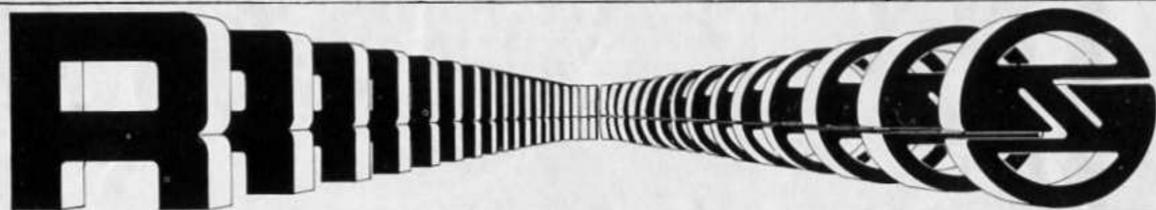
Francatura a carico del destinatario da addebitarsi sul conto di credito n. 4148 nell'Ufficio Postale di Milano A.D. (A. Dir. Prov. P.T. di Milano N. D/154109 3 Febbraio 1970)

NON
AFFRANCARE

L'AUTOACCESSORIO

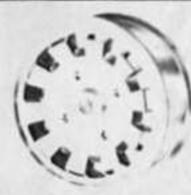
20124 MILANO
Via G. B. Pirelli, 5

FONDMETAL - Palosco (Bg) ITALY - statale l'Ogliese



RUOTE IN
LEGA LEGGERA

2P



designer riccardo vecchiati architetto

Non siamo al Rally di Montecarlo, ma a Cerda. Non ostante ciò, Florio e Munari erano ancora una volta d.s. e vincitore, ed il loro abbraccio è «in tema»



A destra, Flavia Munari ha fatto da spettatrice, entusiasta, ai box assieme alla moglie di Merzario



Arturo Merzario, stanchissimo, subito dopo l'arrivo. C'è da dire che il comasco era partito per la gara digiuno, per un disturbo intestinale dovuto — forse — all'avidità ingestione di questo gelato il sabato



Sotto, Florio e Caliri. Dopo la «vacanza» di Schetty, l'ex d.s. Lancia era stato proposto proprio dall'ing. Gobatto. La sua direzione, radiocomunicazioni comprese, è stata impeccabile



Nessun incidente «fantasma» in TARGA

A proposito della notizia, apparsa nel resoconto della Targa Florio nel numero scorso di AUTOSPRINT, riguardo ad eventuali altri incidenti non segnalati, i dirigenti hanno lamentato la «cattiveria» di questa informazione. Si tiene a precisare che nessun altro incidente è accaduto, a parte quelli che già avevano fatto oggetto di un comunicato stampa.

Per quanto riguarda le condizioni del giovane spettatore ANTONINO CILONA, ferito dalla uscita di strada della Opel GT (non GTA...) di Paolo Monti, esse sono nettamente migliorate, ed il giorno dopo il suo ricovero è stato dichiarato fuori pericolo.

Null'altro, anzi possiamo dire che gli elicotteri dei carabinieri hanno effettuato, durante la corsa, due soccorsi ad abitanti del luogo e spettatori, rimasti infortunati senza alcun nesso di causalità con la corsa, e che senza la Targa Florio sarebbero stati soccorsi in un tempo senz'altro superiore.

Una FULVIA stava per costar cara a MUNARI...

CERDA - Una gara che vede 78 equipaggi al via, cioè ben 155 piloti (dal momento che Maurizio Zanetti ha corsa «contemporaneamente» con due vetture, la Lola Alfa Romeo con Ugo Locatelli e G.T.A. di Renato Giono, ambedue della Monzeglio Corse) è un mosaico di 150 tessere decine, decine di protagonisti. Le vicende da raccontare sono quindi tantissime e al di fuori degli attori che tenevano banco sulla Ferrari e sulle quattro Alfa il tacchino dei cronisti è a fine corsa traboccante di osservazione e di punti interessanti.

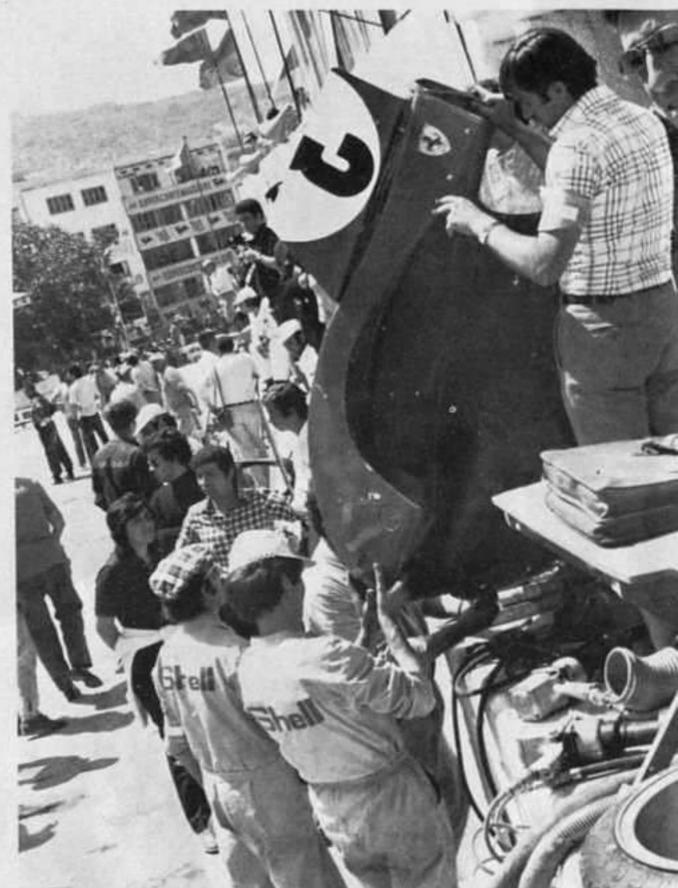
Virgilio Conrero, che proprio lo scorso anno aveva avuto parecchie soddisfazioni sulle Madonie con le sue Opel GT, si è visto quest'anno ripagato con la jella più nera. Pianta non riusciva neppure a prendere il via per un guasto della pompa d'iniezione; Paolo Monti vedeva finire la sua corsa mentre era in buona posizione al quinto giro, per l'incidente di cui si legge a parte, al Km. 2,4 in cui restavano coinvolti anche tre spettatori. Fuori combattimento ben presto anche la Beaumont e Rosadele Facetti che in prova avevano trovato un motore eccellente e qualche problema di assetto, ritrovandosi poi con la situazione completamente rovesciata durante la gara.

Le guarnizioni delle testate delle Abarth hanno tolto di scena un paio di equipaggi particolarmente interessanti. Il primo, ovviamente, è quello notevolissimo che vedeva su una delle due Osella ufficiali Facetti-«Pam», i quali dopo aver accusato un cedimento al cambio nel corso delle prove, vedevano andare in fumo — proprio per la guarnizione della testa — un sesto posto assoluto, al quarto giro. Un inconveniente analogo metteva K.O. la Fiat Abarth 2000 di Restivo-«Apache».

Il rischio di Sandro

Due prove maiuscole sono state fatte dalle due litri di Zadra-Pasolini con la Lola T 290 della Scuderia Brescia Corse e dall'argentino Beppe Virgilio, vecchia volpe della Florio, in coppia con Gigi Taramazzo con la seconda Osella in gara. I due equipaggi sono finiti quarto e sesto fra l'entusiasmo generale. Soddisfatto anche l'intramontabile avv. Capra, una istituzione della corsa siciliana, finito terzo con la sua Porsche 911 in coppia con Lepri.

Una storia a parte va raccontata per il primo posto di De Bartoli-«Benny» con la Fulvia HF 1300 che ha preceduto l'Alpine Renault di Ramoino-Varese. Proprio sul finire, per una errata interpretazione di una traiettoria nei pressi di Collesano, Sandro Munari speronava De Bartoli, la cui Fulvia piroettava allegramente per qualche



Dopo la segnalazione di una «toccata» di Munari ad una vettura più lenta, (una Fulvia...!) ai box Ferrari si era già predisposta una carenatura anteriore di emergenza, fortunatamente non utilizzata

tempo prima di andarsi a fermare ai margini della strada. L'episodio veniva a fine corsa simpaticamente chiarito tra Munari e il palermitano De Bartoli, tutti e due affratellati da un comune amore per la Fulvia. Qualche rampogna pare invece sia venuta da parte di Cesare Florio, il quale avrebbe detto a Munari:

«Una volta che c'è in testa finalmente una Fulvia davanti ad un'Alpine devi essere proprio tu a metterla k.o.»

L'altalena delle posizioni alle spalle delle tre litri vede nella prima parte della corsa una supremazia di Facetti nelle due litri sport e dell'Alpine di Rosselli sulle varie Porsche, ma già a metà gara Bonetto-Alberti tenevano la quarta posizione assoluta mentre Steckkonig-«Von Huske» (sotto questo pseudonimo tanto teutonico si nasconde invece un siciliano, ispettore di vendita di una nota Casa automobilistica il quale non vuol far sapere che lui corre con le macchine della concorrenza) cominciavano l'escalation, troppo presto interrotta. Una buona prova anche quella del rientrante Armando Florida, che dopo tre anni di assenza ha dimostrato col nono posto della sua 914 di non aver ancora perso lo smalto dei tempi migliori.

g. m.

● Fra le innumerevoli coppe offerte da enti e ditte private in palio alla 56. Targa Florio anche Autosprint ne aveva messa in palio una. Sapete a chi è stata assegnata dagli organizzatori? A Sandro Munari.

● Il gentile, sempre simpatico eterno studente (anche se da un anno si è laureato) Tonino Niccodemi, alla sua solita festa al venerdì prima della gara, ha offerto un cocktail di sua invenzione agli amici. L'ha battezzato Targa. Questi gli ingredienti: Angostura, Zucchero, Cognac, Grand Marnier, Champagne millesimato.

● Dopo l'arrivo Merzario è stato male, ormai lo sappiamo tutti. Il lunedì mattina all'aeroporto di Punta Raisi prima di partire, Arturo aveva trovato la soluzione ai suoi problemi. D'ora in avanti ai box vuol tenere sempre due bombole d'ossigeno per ogni evenienza.

● La sera del sabato della Targa, dopo le prove alcuni signori si sono presentati al gerente dell'Hotel Tourist dove faceva base l'organizzazione della 56. Targa Florio, hanno ordinato una cassa di champagne. Mille lire di mancia al facchino dell'albergo che ha caricato in macchina la cassa e via per ignota destinazione. 24 ore dopo. Gli stessi personaggi. Guardandosi attorno circospetti, hanno dato altre 1000 lire al facchino perché scaricasse la cassa (restituita) di Champagne «quando nessuno vedeva». Indovinate di quale squadra fossero?

● Che gli ambienti Ferrari fossero scontenti della partecipazione della casa alla Targa Florio lo si sapeva da parecchio tempo. In testa al «disertori» della Sicilia era Schetty, il quale, visto poi che non riusciva ad avere ragione, ha chiesto nel periodo della Targa alcuni giorni di permesso. Dopo però si è subito giustificato, col far sapere che

doveva essere il venerdì a Londra per una riunione della Associazione Costruttori F. 1.

● Chiti al 4. giro: «Dice de Adamich di aver visto che la macchina di Elford perdeva olio. Deve aver preso un sasso, oppure ha toccato in una cunetta, e ha rotto la coppa dell'olio. Questa deve essere la ragione perché si è fermato.» Arriva l'elicottero, sopra c'è Elford. Scende e spiega: «Grosso buco sotto motore, per la strada c'è un grande impasto di acqua e olio, motore bum, e non sono più riuscito a metterlo in moto.»

● Vic Elford ai boxes di Cerda, mentre la gara proseguiva, ha atteso per molto tempo in tuta che ci fosse bisogno di lui. Poi Vic si è svestito e ha seguito la corsa a torso nudo con un paio di pantaloncini da bagno. Gli ho chiesto un suo parere sull'Alfa mi ha detto: «Molto bene, al via la mia vettura ha risposto che era un incanto. Andavo molto forte, quando si è rotto il motore (ha detto proprio così) ero in vantaggio sulla Ferrari di circa 30'». Merzario quando gli ho chiesto se aveva visto il cartello «Slow» (lento) che gli avevano messo fuori a Cerda, ha detto: «Sì l'ho visto, e ho capito che dovevo andar piano, perché già dal primo giro avevo guadagnato in 10 chilometri 20' all'Alfa di Elford, prima di passarvi davanti a Campofelice quando aveva il motore rotto. A chi credere? Il risultato risponde: Merzario.»

● Che la Targa Florio fosse la corsa più vecchia del mondo nessun dubbio. Ma che la prima edizione fosse stata disputata nel 1792 lo sapevate? Almeno si leggeva così su un permesso sfoggiato da un Alfa Romeo «56. Targa Florio, permesso per i box, anno 1792.»

● Nelle prove di sabato alla vettura di Vaccarella, quando il pilota siciliano si apprestava a fare il tempo, si è

bloccato il limitatore di giri sulla sua 33t3 e la macchina non ha più potuto rendere il meglio di se stessa.

● Poteva essere la Targa dei «rapiti»: c'era Vassallo e doveva venire anche Spatafora, ma all'ultimo momento quest'ultimo ha dato forfait.

● Lotta serrata fra le due nostre maggiori case automobilistiche, per avere l'onore (a suon di lire) di «chiudere il percorso» della Targa domenica mattina. Le vetture in lizza erano le Fiat 130 coupé, e l'Alfetta, proprio in quel giorno ufficialmente presentata al pubblico. Ha vinto la Fiat. L'Alfetta hanno fatto però lo stesso un giro prima della chiusura del percorso, guidate da abili collaudatori della filiale di Palermo. Durante questo giro nell'abitato di Caltavuturo, un bambino di sei anni attraversava di corsa la strada con una bottiglia di coca cola in mano, proprio davanti all'Alfetta che era seconda in colonna. Il collaudatore è stato bravissimo, ma si è sentito un gran colpo contro il vetro e il bambino è volato in mezzo alla strada. Attimi di sgomento, sono andati a raccogliere il bambino sul ciglio della strada, ma è con grande sorpresa di tutti non aveva il minimo graffio! Il gran colpo era stato della bottiglietta che si era spezzata contro il vetro. Quando abbiamo raccontato l'episodio a quelli della Ferrari, Merzario ha detto: «Normale, quaggiù di cosa ti meravigli? capita anche quando corriamo noi.»

● A poche decine di chilometri dal traguardo finale, grazie alla radio-Florio viene segnalato a Merzario che l'Alfa di Marko è a 18''. Sul rettilineo di Bonfornello Arturo, per non farsi prendere, tira come un matto. La fantastica 312 P risponde bene e prende 11.400 giri di quinta, corrispondenti a 315 kmh di velocità.

g. c.

**Aveva GOMME diverse da tutti
(anche dal «partner» GALLI)**

Il segreto del MARKO pesante...



Helmut Marko e Nanni Galli sono saliti anche loro sul podio e li vediamo col presidente della CSAI Rogano e col presidente dell'A.C. Palermo Sansone. Poco più di 16" non sono una sconfitta in Targa

Leggete un po'...

Avevano detto alla vigilia

Dopo le prove di sabato queste le «battute» di alcuni dei protagonisti:
MUNARI: «Potevo fare meglio, ma che pro rischiare?»

GALLI: «Non riesco a capire come mai io rimanga sempre senza benzina sulla mia Alfa.»

MERZARIO: «Non male, spero di non forare più dei pneumatici. Ho preso, fra trucioli di ferro e chiodi, tanti tanti che non ce ne dovrebbero più essere sul circuito!»

ELFORD: «Ho fatto il tempo con il muletto senza rischiare. In gara cercherò di rendere la vita dura alla Ferrari. La Targa è il circuito in cui riesco ad esprimere il meglio di me stesso.»

DE ADAMICH: «La macchina va bene, e parto con buone probabilità di fare bella figura, ma la Targa è una roulette, e non si sa mai che cosa possa succedere.»

STOMMELEN: «Molto bene la mia 33, certo che va meglio della Formula uno, che assomiglia più a una roulotte che a una monoposto.»

HEZEMANS: «L'altr'anno ho vinto, perché non dovrei fare il bis quest'anno?»

MARKO: «Io sono un debuttante, non chiedete troppo alla mia prestazione. Il circuito è molto difficile da imparare.»



L'acceleratore bloccato ha provocato l'uscita di strada della Autobianchi Giliberti 1300 di Barba, che dopo aver tamponato una Abarth è finito in questa scomoda posizione. Transita Ed Negus



L'Abarth di Giubar (69), tamponata dalla Autobianchi di Barba, si è dovuta fermare subito, col motore sbilenco ed il radiatore olio rotto. Arriva la Opel di Monti nella zona inondata dall'olio della Abarth ma se la casa grazie al «filler» cosparsa sulla chiazza d'olio. Più tardi però investirà tre spettatori

CERDA - Helmut Marko, biondo austriaco che in sostanza è stato la rivelazione della Targa Florio, aveva il suo segreto. Un segreto che gli ha permesso di ottenere quei tempi sul giro, e non casuali, che hanno suscitato ammirazione in tutti.

Nelle prove libere dei giorni precedenti la corsa, durante la fase di messa a punto, sulle Alfa erano state montate anche delle gomme Goodyear di differenti diametri e sezioni, oltre che di differenti mescole. Appunto per la scelta delle combinazioni migliori.

Tra queste erano ruote con cerchi da 10 pollici e ruote con cerchi da undici pollici, e gomme con sezione da 9,4 pollici e con sezione da 9 pollici, per le ruote anteriori. Solo tra tutti, Marko ha voluto utilizzare i cerchi da undici pollici, e le gomme da 9,4, mentre gli altri avevano cerchi da 10 e gomme da 9. Più larghe e più grandi, le gomme che ha usato Marko rappresentavano indubbiamente un sovraccarico di fatica, perché la maggior superficie aderente rendeva naturalmente più duro lo sterzo; e se si pensa che nelle macchine da corsa lo sterzo è sempre piuttosto pesante, si capisce come egli si sia volutamente penalizzato, almeno in fatica muscolare, rispetto ai compagni.

La maggior zona di contatto col suolo tuttavia rappresentava anche un certo vantaggio ai fini della tenuta di strada negli sforzi laterali, e un punto di appoggio migliore nelle frenate, che potevano essere così più violente e ritardate. Ecco quindi che Marko si è trovato in condizione di poter essere più veloce nei tratti più impegnativi, quelli con moltissime curve e soprattutto con la necessità di frenate robuste.

Dai rilevamenti del box della Ferrari si è scoperto che Marko guadagnava circa 15 secondi soltanto nella discesa tra Collesano e Campofelice, e credo che sia stato proprio grazie alla maggior possibilità di frenata che egli ha potuto permettersi questo lusso. Naturalmente ciò aveva effetto rilevante sulla fatica muscolare, e quindi richiedeva una eccellente condizione fisica, quale appunto Marko ha; ed inoltre la maggior zona di contatto era negativa ai fini prettamente velocistici.

Però lui deve aver fatto i suoi conti molto bene, e se è vero che sul rettilineo di Bonfornello perdeva qualche secondo in più di quello che perdevano i compagni, rispetto alla Ferrari, quello che guadagnava sul resto del percorso lo compensava largamente. Egli è stato l'unico a utilizzare questo tipo di gomme e cerchi, che venivano montati sulla macchina ogni volta che avveniva il cambio dei piloti. Alla fine non sembrava tanto provato, comunque, segno che deve essere, athleticamente, un... Marko pesante.

5 debuttanti 5 protagonisti

● La cosa più curiosa che abbiamo scoperto alla Targa Florio è che l'ing. Giacomo Caliri, catanese, non aveva mai visto questa gara prima d'ora. Pare incredibile, per un siciliano, ma è così. Munari guidava per la prima volta la Ferrari, Merzario era in gara per la prima volta nella Targa, perché prima aveva partecipato soltanto alle prove, Fiorio era per la prima volta a dirigere il box della Ferrari, Marko era per la prima volta in Sicilia. Tutti loro sono stati i protagonisti principali della Targa 1972. E dunque dobbiamo dire che è stata la Targa Florio delle cose nuove.

delle attività dei rallies. Chissà se adesso c'è ancora qualcuno che vuole affermare che i piloti da rally sono «sporchi» e non capaci nella velocità?

● Due esclusi di primo piano. Giorgio Pianta, autore del miglior tempo in prova della sua categoria, e candidato ad una posizione di molto rilievo, non ha potuto prendere la partenza, perché gli si è guastata la pompa della iniezione mentre metteva in moto. Non c'è stato niente da fare, anche se i meccanici hanno lavorato parecchio.

● Ennio Bonomelli, come abbiamo riferito, si è trovato addirittura senza la macchina, letteralmente scomparsa (e non l'ha ritrovata la sera della domenica o il lunedì, come si diceva dovesse accadere). Una coppia davvero disgraziata.

● E' stata anche la Targa Florio che ha soddisfatto in modo particolare almeno quattro persone: Sandro Munari ovviamente, poi Cesare Fiorio, Alberto Rogano ed il sottoscritto, quelli che da anni sono i sostenitori primi

Le tante disavventure dei piloti di casa

Picciotti mai così sfortunati

CERDA - In pratica, la «Targa Florio» ha inaugurato la stagione motoristica siciliana, considerando i rinvii a data da destinarsi di alcune cronoscalate e non facendo rientrare in argomento il Rally di Sicilia. Appare fin troppo evidente che scuderie e piloti isolani hanno avuto un notevole arco di tempo per mettere a punto le vetture per il difficile cimento e per allenarsi con tutta tranquillità. Massiccia, di riflesso, è risultata la partecipazione.

Dando uno sguardo, dapprima, alla classifica assoluta, risalta il sesto posto ottenuto dal palermitano «Von Huschke» (figlio del «Barone Volante») in coppia con Steக்கoning, su Porsche 911, a due giri. Una prestazione quella di entrambi senz'altro maiuscola, ma sfortunata, se si pensa che proprio nel corso del decimo giro, l'asfalto viscido di Campofelice ha «rallentato» notevolmente con una toccata, la marcia impeccabile sino allora portata a compimento. Sarebbero finiti quarti assoluti senza l'incidente. Comunque, si sono imposti nella Gran Turismo, classe oltre 2000, in 6 ore 7'30"8 alla media di kmh 105,788.



Sopra, Renato Giono ha condotto la GTA-Monzeglio al quarto posto di classe assieme a Maurizio Zanetti, che ha corso anche con la Lola-Alfa. A destra, esortazioni murali ai cittadini delle Madonie. Sotto, gli addetti ai rifornimenti (non i vigili del fuoco) spengono le fiamme nella GTA di Semilia-Crescenti



L'agrigentino Beppe Virgilio, profondo conoscitore della Targa (quattro anni fa riportò anche un serio incidente a causa di un incendio della propria vettura) in coppia con Gigi Taramazzo sulla Fiat Abarth 2000 di Osella, rispettando una tabella di marcia improntata sulla regolarità, è finito settimo assoluto e secondo della Sport preceduto nella classe soltanto dalla Lola T 290 di Zadra-Pasolini.

L'oscar della sfortuna ad «Amphicar»-Capuano (al rientro): per una valvola storta la fiammante Chevron B 21 non proseguiva più al termine del primo giro. Superbo il rendimento della Porsche 914 di Schmid-Florida, noni e secondi di classe. Armando Florida, concessionario della Porsche-Volkswagen per la Sicilia occidentale, è stato alcuni anni addietro un pilota che ha dimostrato di andare davvero forte nelle cronoscalate. Poi, per inderogabili impegni di lavoro, è stato costretto a vivere ai margini della «Florio», confermando però di non essere affatto un chiodo. Tutt'altro! Una partecipazione pubblicitaria quanto si vuole, ma oltremodo dignitosa.

Migliore GTA quella di «Paul Cris» (un noto produttore di vini del trapanese) e del palermitano De Franchis: a due giri, in 6.40'59"9 e primi della Gran Turismo 1600. La Porsche di Pucci Spatafora-«Von Meiter», apparsa in un primo tempo, tredicesima assoluta, è stata squalificata dai commissari, per una spinta a mano avvenuta nella zona dei boxes (in seguito ad un reclamo). Nella Sport fino a 1600, seconda si è classificata la Fulvia barchetta del siracusano Matteo Sgarlata (lo stesso che nell'ultima Montepellegrino per lo scoppio di un pneumatico dopo l'arrivo seminò il panico arrestando la corsa su alcune vetture che si trovavano posteggiate nel parco chiuso) e il nisseno «Tex Willer», portando a termine otto giri. Nella classe fino a 1300, terzi sono il messinese Lisitano e Tori Fenga (Lancia): la frizione slittava sin dal primo giro e i due piloti sono stati costretti a proseguire la gara con prudenza.

Nella classe fino a 1000, giornata decisamente nera per gli equipaggi siciliani: la Giliberti A 112 di Barba-Roberto Chiaramonte Bordonaro non ha preso il via perché è rimasta semidistrutta in un incidente occorso nella giornata delle prove. La AMS di «Frank McBoden» «Lubar» ha sbattuto, e quindi costretta al ritiro, nel corso del secondo giro, mentre la Raymond Ford di Nesti-Rovella si è ritirata per la rottura del cambio. L'Abarth di Patané-Scalia ha compiuto soltanto tre giri, prima dell'abbandono dovuto a noie meccaniche. L'Abarth di Troia-Aguglia ha fatto una breve apparizione rimanendo in gara soltanto per un giro.

La GTA di Mirto Randazzo è stata costretta a fermarsi al settimo giro per la rottura di un semiasse. L'Alpine di Barraco-«Popsy Pop» di guai ne ha avuti parecchi: una foratura, un filo dell'acceleratore spezzato al sesto giro e la rottura del cambio a completamento del settimo. La Lancia dei messinesi Cucinotta-Patti è finita settima precedendo la GTA dei veterani Semilia-Crescenti: la vettura in questione è arrivata al box in preda alle fiamme e il tempestivo intervento degli estintori è servito a spegnere l'incendio. L'HP di Barraia-Librizzi ha urtato contro un muretto fra Campofelice e Collesano, rompendo fra l'altro il radiatore. Salvatore Gagliano con la GTA, per la rottura del motore, ha finito in breve arco di tempo la gara: la figlia «Giusy» così rimaneva appiedata e con un muso lungo.

Nella classe GT fino a 1300, si è imposta con pieno merito, nonostante fosse incappato in seguito ad una collisione con la Ferrari di Munari in una serie di testa-coda, la Fulvia di De Bartoli-«Benny». Noie al filo dell'acceleratore per l'Alpine di Mantia-«Iccudrac» che concludono al 5. giro. Costretta al ritiro la Lancia del palermitano Guagliardo-Mollica per lo scarico rotto e frizione k.o. Ritirati inoltre Aguglia-Troia, De Luca-«Manuelo» al primo giro e Savona-Loiacono, per disturbi al motore nel secondo giro.

Vincenzo Bajardi



La Lancia Sport di Sgarlata-«Tex Willer» è giunta seconda nella classe 1600. Sotto, sfortunata la prova delle Opel GT di Conrero. Nella foto, quella di Paolo Monti, protagonista dell'unico incidente di rilievo della grande gara madonita



la
elma
per
la perfezione del
motore
in qualsiasi situazione
di traffico consiglia:
l'a.e.e. il
superpotenteconomizzatore

accensione elettronica ad alta
efficienza ottimale

3 modelli di accensioni per
qualsiasi esigenza

montata all'origine
su FIAT

innumerevoli sono i tipi
di accensioni
elettroniche sul mercato, quante
hanno la garanzia del
montaggio all'origine?

è un prodotto **elma** s.p.a.
divisione elettronica
stab. str. Orbassano - Piossasco 120
10040 Rivalta (TO)
tel. 900.31.83 - 900.34.00 - 900.25.77

le accensioni sono garantite
da qualunque difetto di fabbricazione
per un anno

una vasta rete di distribuzione
in tutta Italia
è a Vs/ disposizione per
informazioni e prove



aspes