



**IL DITO  
SULLA PIAGA**

# Proibito sognare



**LA FOTO**

## Chi semina vento...

Ho seguito da appassionato il Trofeo A 112 e la lotta per la vittoria finale tra Mirri, Tabaton e Capone mi ha particolarmente avvincente. Dalle mie parti è corsa voce che Capone al Ciocco si sia fermato per lasciar vincere il suo compagno di squadra, Tabaton. Non mi sembra possibile tutto questo perché altrimenti dove andrebbe a finire tutto quello che di propedeutico dovrebbe insegnare questo Trofeo A 112?

Spero che voi mi diciate che non è vero.

Antonio Frasson - Taglio di Po (Rovigo)

Purtroppo per lei è stato proprio così. E la notizia è diventata subito di dominio pubblico perché Capone è stato fermato dal rivale (anche di scuderia) Cunico dopo che questi aveva perso tempo nell'ultima speciale e quindi sarebbe stato superato in classifica da Capone.

Prima del via, infatti, Capone aveva confidato che per nessun motivo avrebbe dovuto precedere Tabaton in classifica perché questi erano gli accordi di Scuderia. Così Cunico, che era secondo e partiva davanti a Capone, quando ha perso tempo si è fatto premura di avvisare il collega affinché non lo superasse in classifica diventando così lui il vincitore del Trofeo '78 come gli sarebbe spettato.

La foto che vede sopra scattata alla fine della PS di Borgo a Massano, documenta proprio l'attimo in cui Capone viene fermato da Meggiolan (a sinistra) e da Cunico per perdere il tempo giusto per non vincere il campionato tanto sudato. Che poi non sia propedeutico ne conveniamo anche noi, ma dall'alto nessuno poteva certo intervenire. Chi semina vento...

una gr. 3. Analogamente, le possibilità di elaborazione di una gr. 2 sono le stesse per una gr. 4. Allora, che differenza c'è fra una Turismo gr. 2 ed una Gran Turismo gr. 4? Le differenze sono a monte, in sede di omologazione della vettura.

Accade cioè che la casa omologhi una certa vettura in un gruppo piuttosto che un altro in base a parametri ben definiti. Il primo di essi è il numero di esemplari prodotti in un certo tempo. Per il gr. 1 il numero minimo di esemplari richiesti è di 5000 in un anno; gr. 2 1000 in un anno; gr. 3 1000 in un anno; gr. 4 400 in due anni. Le gr. 5 sono vetture profondamente rielaborate che però devono derivare da modelli inseriti in uno dei quattro gruppi precedenti.

Vi è un'altra analogia da chiarire. Come avete visto, 1000 esemplari costruiti in un anno sono sufficienti sia per le Turismo gr. 2 che per le Gran Turismo gr. 3. Queste due categorie si differenziano però per un altro parametro, legato all'abitabilità interna. Ecco perché, ad esempio, una Fiat X-1/9 pur prodotta in molti più esemplari che i 1000 in un anno, non potrà mai essere omologata in una categoria più «bassa» gr. 3, poiché non ha i minimi interni richiesti.

Abbiamo visto in che modo un certo modello viene inserito in una sua categoria (o gruppo). Ma può anche uscire, in funzione di come esso viene elaborato. Esempio: una gruppo 1 elaborata secondo le regole tecniche del gruppo 2, passa in gruppo 2; elaborata secondo le regole del gr. 5, passa in gruppo 5. Analogamente, una gr. 3 preparata passa in gr. 4 o in gr. 5. Resta inteso che la sequenza è questa, cioè una gruppo 1 od una gruppo 2 non potranno mai andare a correre con le gr. 3 o le gr. 4. Tutte però possono andare in gruppo 5.

Per quanto riguarda le classi di cilindrata, ogni modello si porta dietro la sua cilindrata originale, a parte le gr. 5 per cui la cilindrata può variare. Ecco perché vi sarà una 2000 gr. 1 (esempio, una Opel GTE), una 2000 gr. 2 (una Opel GTE preparata), una 2000 gr. 3 (un'Alpine A 110 1605), una 2000 gr. 4 (una Ford Escort, un'Alpine preparata).

Per ogni gruppo, sono previste diverse classi di cilindrata secondo uno schema internazionale. Le classi previste sono: 500, 600, 700, 850, 1000, 1150, 1300, 1600, 2000, 2500, 3000, oltre 3000. E' evidente che dette classi vengono fatte gareggiare, nei vari paesi e nelle varie categorie, in base ai tipi di vetture in circolazione o disponibili.

L'anno scorso sono rimasto molto stupito quando ho letto che la gloriosa Targa Florio si trasformava in un Rally. Penso che questo significhi più o meno la morte della vecchia e gloriosa Targa, perché essa era una gara di velocità pura e tale doveva restare.

Forse in Sicilia si sperava di avere un rally valido per il mondiale, ma penso che Ugeux vi abbia fatto perdere le poche illusioni che vi restavano.

Penso che l'unica soluzione per riavere una Targa in formato mondiale è di tornare all'antica formula, visto che Balestre ha l'intenzione di rivalutare il Mondiale Marche come ai bei tempi passati (Daytona, Sebring, Ring, Le Mans, Spa, e perché no la Targa).

La Targa fa parte della storia dell'automobilismo mondiale, e penso che chiamarla «Targa Florio Rally di Sicilia» le faccia perdere tutto il suo fascino. Qua in Belgio ho parlato con Christine Beckers e con Vic Elford, i quali mi hanno detto che se la Targa tornasse come prima loro sarebbero i primi ad iscriversi, come altri campioni penso.

Si potrebbe fare aspettando il nuovo regolamento del Mondiale Marche, una gara aperta al gr. 1 fino a 4 o 5, per cercare di diminuire la pericolosità fornita dalle prestazioni del gruppo 6, anche se penso che una Stratos ed una Ferrari 308 GTB siano comunque pericolose per il pubblico anche nel Rally.

Si potrebbero avere al via macchine sia di velocità che di rally, macchine che dopo una regolata all'assetto potrebbero benissimo partecipare alla Targa. Penso alle Porsche Turbo, alle Dino, alla BMW M1, la Stratos, i rallysti del gruppo Fiat, l'Alfa Romeo, la Leyland, la Renault (che tornerà presto)... basterebbe scegliere la gara idonea.

Penso che con un quadro del genere gli sponsor sarebbero disposti ad aiutare dal punto di vista finanziario con un monte-premi elevato, da attirare i bigs. Forse avrete notato il successo che ha riscontrato quest'anno il Giro d'Italia con Alen, Scheckter, Patrese...

Si potrebbe anche organizzare una gara di contorno con i vari trofei di marca riuniti in una gara unica, con due piloti, al sabato, su 6 giri. Sarebbe l'occasione buona di accontentare tutti i giovani piloti siciliani, i veri gentlemen che spopolano nei trofei di marca. Penso che sarebbe un'idea originale, sarebbe una gara valida per i vari trofei ma

Si potrebbe, si potrebbe... Certo, si potrebbero fare tante cose. Una sola però è vietata: non si può sognare. La necessità di mantenere i piedi saldamente ancorati al terreno è imprescindibile, in questi casi in cui la «fantasia» si può sfrenare fino ad immaginare, fra le possibilità, anche l'autodromo di Putignano.

Purtroppo — e lo diciamo soprattutto per i tifosi siciliani — una ipotesi di «riesumazione» della Targa stradale così come ce la tramandano le leggende è priva di fondamento. In pochi anni sono

per incentivarla si potrebbe assegnare grossi premi di classifica in più.

Si potrebbe anche organizzare una gara di vecchie glorie e giovani campioni di F. 1 (forse la Fiat sarebbe interessata) con macchine uguali, una specie di Trofeo IROC oppure GP di Macao.

Certo, tutte queste proposte non hanno mica lo scopo di vedere cancellato dal calendario il Rally di Sicilia, il quale si potrebbe benissimo organizzare. La Sicilia avrebbe così una seconda alternativa per grande gioia di tutti gli sportivi.

Vorrei anche sapere a che punto sono i nuovi autodromi che dovrebbero sorgere in Sicilia, penso al nuovo tracciato delle Madonie, a quello di Siracusa e forse a qualche altro.

In questi ultimi tempi la maggior parte delle giovani promesse del nostro automobilismo sono venute fuori dal nord e dal centro, mai dal sud. Prendo ad esempio la mia regione, l'Umbria. Da quando esiste Magione si è visto un buon numero di giovani umbri tentare la strada della F. Italia, di gare in circuito, così sono venuti fuori Giancarlo Messini, Enzo Coloni.

In Sicilia, vista la disponibilità di Enna, si potrebbe rispolverando le vecchie F. Italia mettere in piedi una specie di campionato di gare club, con una durata di almeno 30 minuti, con delle manche qualificative ed una finale, assegnando punti a tutti i giovani meridionali (o residenti nel meridione da almeno 6 mesi) con a fine anno una Formula Flat come premio.

Sarebbe un metodo molto economico per attirare i giovani verso questo sport, e potrebbe anche essere un'alternativa valida a chi non sa che cosa fare delle vecchie F. Italia, potrebbe andare a correre in Sicilia contribuendo così un poco allo sviluppo economico della bellissima isola.

La Csaì, la Fiat, sarebbero certamente interessate ad iniziative di questo genere per promuovere lo sport. La Fiat potrebbe anche instaurare un campionato di F. Fiat del sud, il meridione non è una regione che deve restare al di fuori dello sport che da anni ci dà le uniche manifestazioni di valore in Italia, e poi potrebbe anche far nascere nuovi autodromi come in Sardegna, a Bari, eccetera...

Luco Casagrande  
Seraing (Belgio)

cambiate troppe cose nella mentalità stessa di concepire le corse in automobile, un cambiamento favorito anche dall'inconscia ipocrisia che regge certe regolamentazioni.

Le gare di velocità stanno diventando sempre più «computerizzate», come organizzazione e come partecipazione. Una logica altamente professionale deve presiedere alla gara. Non parliamo dei circuiti, che di anno in anno vengono «invecchiati» dalle richieste sempre più pressanti dei piloti e delle commissioni di sicurezza. Ora come ora, una Tar-

ga di velocità è impensabile. E non per incapacità organizzativa dei siciliani, ma per impossibilità organizzativa assoluta. Resta il rally, «valvola di sfogo» di un automobilismo più umano, fatto di improvvisazione, fatto ancora di rischio, di criteri più bonari, di rimedi dell'ultima ora. Di ipocrisia, anche.

Teniamoci caro questo, signor Casagrande, ed incrociamo le dita dietro la schiena. Sperando che qualcuno, mentre noi sogniamo la Targa della leggenda, non si accorga che la Targa è tornata con un altro nome.