



**TARGAPEDIA**

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

archivio storico  
**GIOACCHINO GULLOTTI**



ANNO 46 - N. 20 - 20 MAGGIO 1965 - L. 150

# **a u t o** **italiana**

**LA TARGA  
FLORIO  
AGLI  
ITALIANI**

**VACCARELLA-BANDINI SU FERRARI**



NINO VACCARELLA

**49ª EDIZIONE  
DELLA  
"FLORIO"**



Nino Vaccarella  
in azione sul "suo" circuito

# TARGA ITALIA

di FRANCO LINI

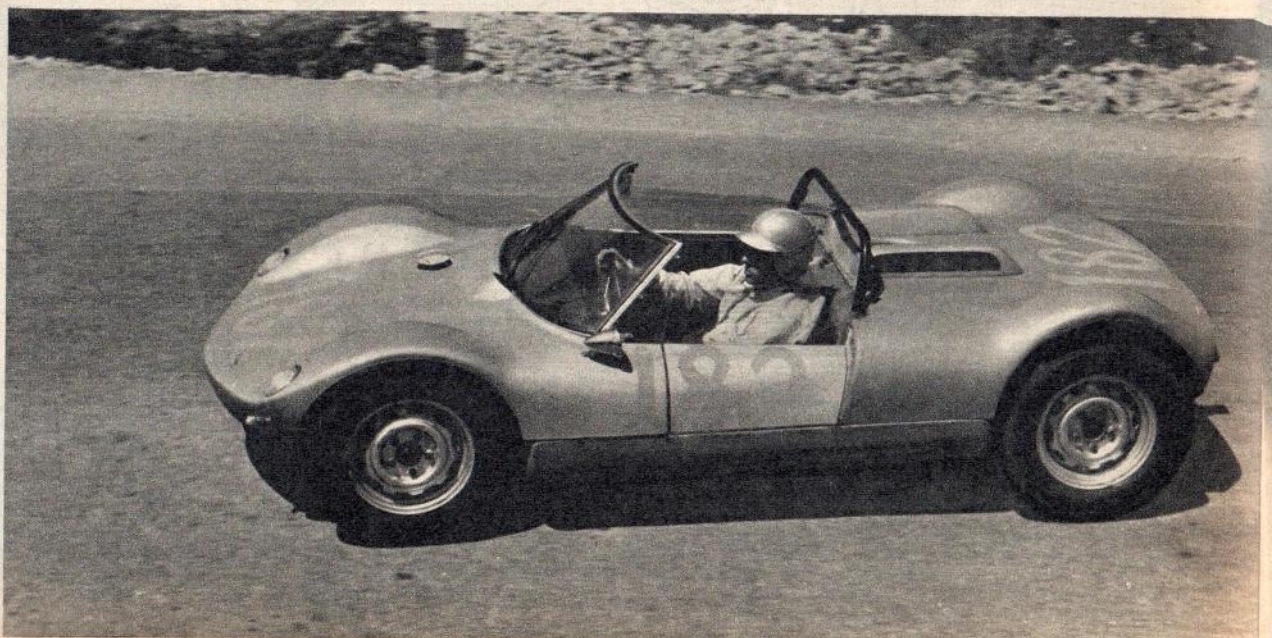


L'eccezionale  
prestazione  
di Nino Vaccarella  
la saggezza  
di Lorenzo Bandini  
e le qualità  
della Ferrari 3300  
prototipo  
hanno permesso  
una vittoria  
tutta italiana  
nella classica gara  
siciliana  
nella quale  
le Porsche hanno  
ottenuto  
una affermazione  
di massa mentre  
la Ford G.T.  
si è rivelata  
inadatta  
alle difficoltà  
del circuito  
delle Madonie

Vaccarella e Bandini  
rispondono alle ovazioni della folla

**CERDA** — Stavolta l'entusiasmo dei siciliani ha raggiunto limiti inimmaginabili. Stavolta non c'è stata la selezione che ha favorito l'affermazione di uno dei loro beniamini, pur meritevolissimo, come è stato il caso di Totò Pucci l'anno scorso. Stavolta il migliore dei piloti siciliani, e per noi forse il migliore degli italiani, ha dominato la Targa Florio dal principio alla fine, avendo posto già dal giorno delle prove una grossa ipoteca sulla vittoria ed avendo poi mantenuto la promessa implicitamente fatta ai suoi fociosissimi tifosi con una condotta di gara che è stata allo stesso tempo entusiasmante per la irruente azione di forza e di abilità e assai saggia per la "dosatura" dello sforzo operata da tattico consumato.

Nino Vaccarella ha vinto la 49.a Targa Florio, raggiungendo finalmente un traguardo che lo ha assillato da anni ed in funzione del quale egli aveva sopportato sacrifici ed anche ingiustificate mortificazioni. Forse Nino Vaccarella avrebbe persino rinunciato alle altre grandi vittorie ottenute negli ultimi an-

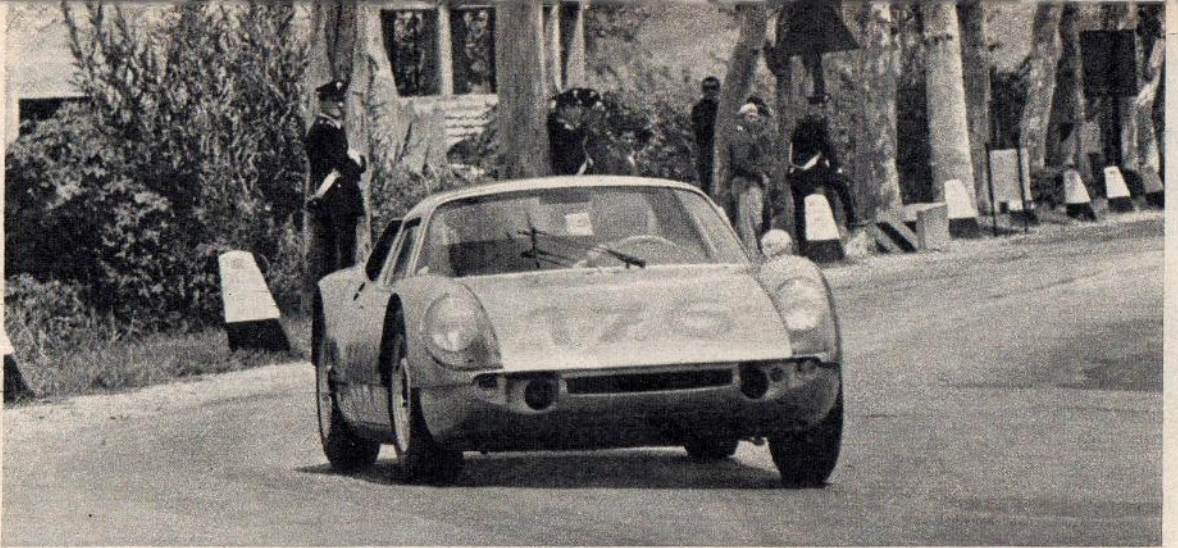


Mitter al volante della nuova Porsche  
prototipo 8 cilindri seconda classificata

ni, quelle del Nürburgring, di Le Mans, per avere la corona intessuta di foglie d'arancio che a Cerda premia i vincitori in luogo della tardizionale corona d'alloro. Era la "sua" corsa, e doveva ben vincerla una volta o l'altra, quando finalmente la sfortuna avesse finito di toglierli dalle mani, crudelmente, quanto la sua abilità e la sua intelligenza e la sua classe avevano costruito. Da anni, con la Maserati, con la Porsche, con la Ferrari, Nino Vaccarella aveva sfiorato questo successo che era quello cui teneva maggiormente. Adesso, finalmente, ce l'ha fatta, e ce l'ha fatta in modo che non ammette alcuna obiezione, alcuna riserva, nessun appiglio per metterne in dubbio la legittimità ed il merito, se pure può esistere qualcuno che possa avere il malanimo di pensare a sminuire il successo del palermitano.

Era felice, Vaccarella, alla fine della estenuante giornata del nove maggio. Felice come può esserlo un uomo intelligente, buono e modesto quale egli è, felice di una commozione intima che non riusciva completamente a trasparire dai suoi occhi, dal suo sorriso ma che per chi lo conosce si avvertiva compiutamente. Abbracciava Bandini, che gli è stato compagno validissimo con la serietà e le doti che gli si conoscono, ringraziava Dragoni e Forghieri e i meccanici e tutti quelli che gli hanno fornito mezzi e aiuto per raggiungere questa affermazione. Certo pensava a Enzo Ferrari, che a Maranello avrà appreso con piacere raddoppiato la nuova vittoria delle sue macchine; piacere raddoppiato perché stavolta, tolte le gomme, la vittoria è tutta italiana, macchina, uomini, particolari.

La vittoria di Vaccarella-Bandini, come dicevamo, non è stata casuale. La Ferrari 3300 cc. si è confermata la macchina più duttile tra quelle oggi presenti sulle piste, adattandosi alle altissime velocità di Le Mans e di Monza ed alle asperità incredibili delle Madonie. I suoi piloti, tutti, hanno saputo sfruttarne le doti al meglio, e fin dalle prove si era visto che i favoriti erano loro. Vaccarella, che della Targa conosce ogni piega, ogni sasso, ogni curva, aveva strabiliato abbassando con relativa facilità il primato ufficiale che Mairesse aveva stabilito tre anni fa e che sembrava inaccessibile. Il muro dei 40 minuti, sfiorato da Mairesse con una impresa che a suo tempo era apparsa miracolosa, non aveva resistito, e Vaccarella era sceso di oltre mezzo minuto, per due volte, senza aver apparentemente fatto molta fatica. Egli stesso ci aveva detto, dopo le prove del venerdì, che non aveva forzato, indicandoci implicitamente che le possibilità dei nuovi prototipi Ferrari, su questo circuito infernale, erano grandissime. In gara è stato dimostrato che le affermazioni di Vaccarella non erano esagerate, anzi; in gara il ritmo è stato addirittura su-



La Porsche prototipo 6 cilindri di Maglioli-Linge, terzi



Bonnier-G. Hill sono quarti con la Porsche 8 cilindri



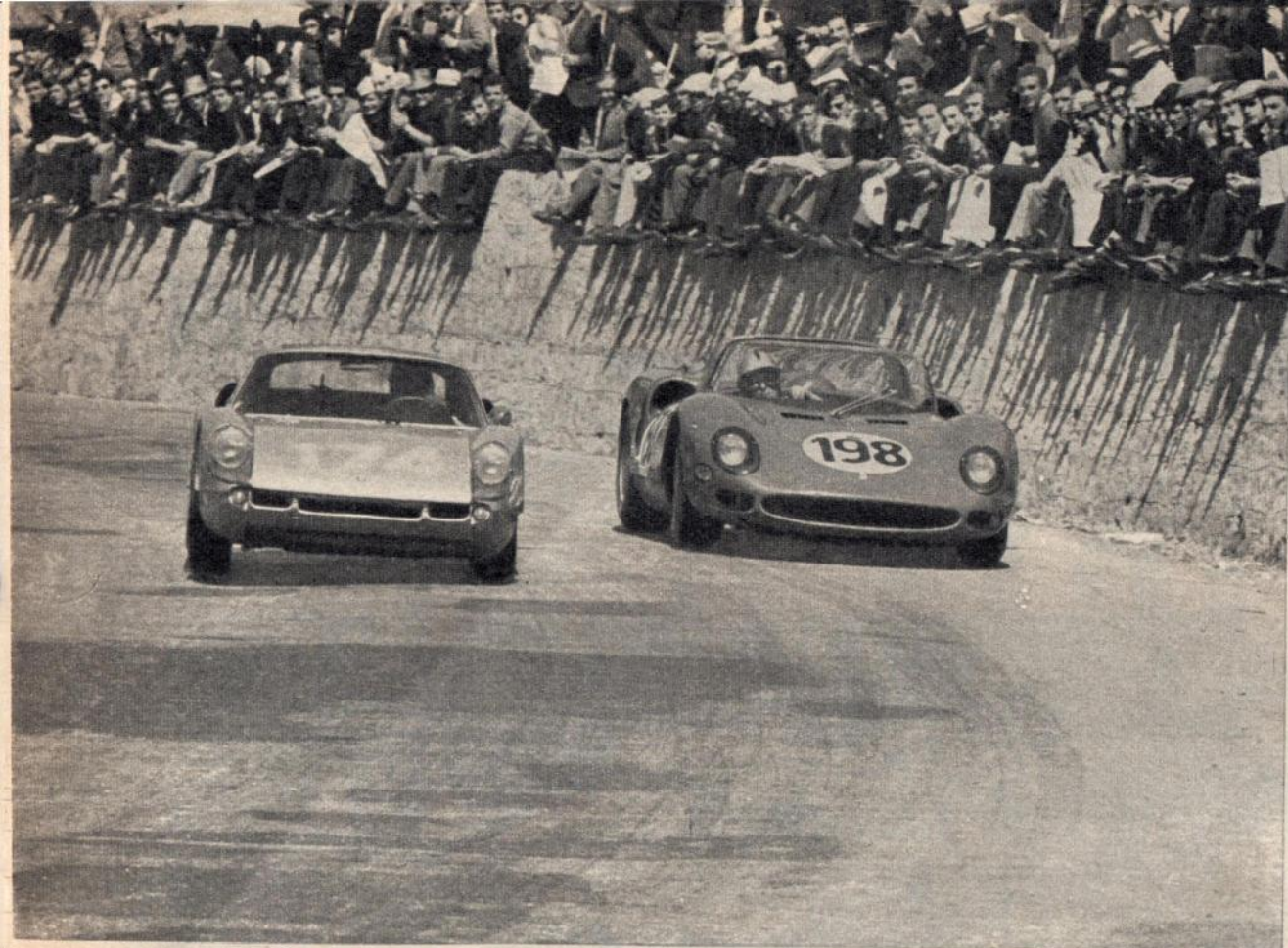
Pucci e Klass con la Porsche GT5 sono primi delle Gran Turismo



L'Alfa Romeo Giulia TZ settima con L. Bianchi-Rolland



Cella-Hermann con la nuova Fiat Abarth 1600 prototipo



Nino Vaccarella sta superando Bonnier.  
La Porsche era partita quattro minuti prima della Ferrari



La Ferrari GTB ha esordito alla Targa Florio con Biscaldi-Deserti



La Lancia Flavia Zagato di Crosina-C. Maglioli ha fornito prestazioni molto buone

49- TARGA FLORIO



Sir John Whitmore con la Ford GT che non ha terminato la Targa perché uscita di strada



periore, con il nuovo primato sul giro ottenuto da Vaccarella al secondo passaggio.

Lo svolgersi della corsa, ha consigliato, ad un certo punto, di mollare le redini, di non insistere, non essendovene più bisogno ed essendovi al contrario la preoccupazione che l'imprevisto potesse annullare le magnifiche prodezze compiute dai due italiani sulla macchina che ha comandato la corsa fin dall'inizio.

La Ford G.T. spider di Bondurant-Whitmore, che poteva essere una avversaria temibile, ha dimostrato di non possedere le qualità necessarie per infastidire le Ferrari alla Targa. Fin dai primi passaggi è stata distanziata e qualche guaio l'ha successivamente messa fuori causa, finché all'ultimo giro non è stata addirittura distrutta da una uscita di strada che non ha avuto conseguenze per il pilota.

Le Porsche, invece, tenevano bene il ritmo, sia i prototipi 8 cilindri spider e berlinetta, sia il prototipo 6 cilindri, sia infine le G.T. 904; ma anche loro erano dietro alle Ferrari 3300, che erano ai primi tre posti e non parevano dover mollare. Operata la prima selezione e chiarite le rispettive possibilità, era inutile insistere, bastando allo scopo il mantenere le posizioni, senza inutili rischi. Il ritmo è quindi stato quello della saggezza, beninteso di una saggezza veloce proporzionale alla conoscenza del percorso, quindi leggermente inferiore per Bandini il quale ha corso come sempre molto bene ma che non poteva essere animato dallo stesso spirito di Vaccarella, che dal canto suo aveva con la corsa un fatto personale.

Ricordiamo, infatti, le belle prestazioni di Vaccarella qualche anno fa, e le due delusioni che lo hanno privato di un successo al quale aspirava sopra tutto. Questo, e la sua classe veramente grande, spiegano i tempi migliori del siciliano rispetto al milanese, ma entrambi sono da accomunare nell'elogio.

Dicevamo delle prime fasi della corsa, quando le tre Ferrari ufficiali avevano distanziato tutti. Sono poi venute le vicende nuove, impreviste ed in un certo senso preoccupanti. Scarfiotti ha toccato un paracarro con una ruota e ciò ha provocato la rottura dello sterzo e quindi il ritiro della macchina che era al secondo posto; Baghetti si è trovato immobilizzato da un corto circuito che gli ha scaricato completamente la batteria e che non è stato riparabile, anche se il pilota ha fatto il possibile, facendosi prestare la batteria della macchina di uno spettatore.

Così la Ferrari si è trovata ad avere una sola macchina, che era la prima in classifica, d'accordo, ma che era passibile di un qualsiasi guaio imprevedibile, il che avrebbe dato via libera alla muta delle Porsche che erano in massa ai posti successivi. C'erano ricordi recenti e lontani che riaffioravano, ad aumentare l'emozione tra il pubblico e l'ansia allo stand italiano. Si ricordava la vicenda di Moss fermato a pochi chilometri dall'arrivo quella di Mairesse bruciato sul traguardo dalla Porsche di Barth. E tutti erano tesi, aspettando che le ultime fasi della corsa chiarissero ogni dubbio. Il vantaggio accumulato dalla veemente azione di Vaccarella e dalla continuità di Bandini era largo, e permetteva una

tattica di prudenza più che giustificabile. Così non è stato migliorato il primato assoluto della gara, che poteva esserlo con largo margine, anche per le migliorate condizioni del fondo. Ma certo è stata preferibile questa tattica di prudenza, che ha portato Vaccarella e Bandini al trionfo e la Ferrari a vincere il secondo round della battaglia dei prototipi, quella che continuerà al Nürburgring e troverà il suo culmine a Le Mans.

Alla "Targa" la Ford è venuta con una macchina sola, e nemmeno in forma ufficiale, anche se ad assistere Bondurant e Whitmore era Carrol Smith, e ciò indica come gli americani fossero convinti in partenza di non potercela fare. Indica anche, però, che preferiscono prepararsi molto bene per le due gare che il calendario presenta nelle prossime settimane, soprattutto per Le Mans dove vorrebbero ottenere quel successo che inseguono da anni e che farebbe esplodere con virulenza i massicci dispositivi pubblicitari di cui dispongono.

Contro le Ferrari c'erano, come si è detto, le Porsche, che alla Targa sono sempre state protagoniste di rilievo. Il nuovo prototipo è al secondo posto seguito dai prototipi berlinetta e dalla 904. Un successo di massa che conferma le qualità di questa macchina che proprio su percorsi come quello della Targa ha perfezionato le sue doti di adattabilità a tutte le situazioni. Con l'incremento di potenza che verrà dalla adozione del nuovo motore da 2400 cc. è certo che la Porsche diventerà temibile, per la Ferrari, dappertutto.



Virgilio-Calascibetta con la Abarth 1300, vincitori di classe, sono sempre passati per primi



Una delle due ASA 1000 coupé di serie che hanno disputato e terminato onorevolmente la Targa Florio



Ludovico Scarfiotti con la Ferrari 3300 cc. era secondo al momento dell'abbandono



Guichet con la Ferrari 3300 che ha guidato insieme con Baghetti



Il pubblico siciliano non ha nascosto i suoi sentimenti e le sue speranze

La Ferrari L.M. di Taramazzo - Sigala precede una Giulia TZ e una Alpine Renault



Biscaldi, Scarfiotti e Baghetti sotto gli occhi di Dragoni

Dietro questi grandi, dietro le vicende che più hanno colpito la fantasia degli oltre duecentomila spettatori della Targa, vengono le prestazioni di chi non poteva aspirare alle primissime posizioni, ma che ha scelto la Targa per dimostrazioni proporzionali altrettanto valide.

C'era il nuovo prototipo Abarth, su telaio della Fiat 850, con motore da 1600 cc.. Lo ritroviamo al sesto posto assoluto e beninteso vincitore di classe, cioè ad un piazzamento che è veramente eccellente tenuto conto che questa macchina era al suo esordio.

Alla Abarth, adesso, sacrificano molto dello sprint alla solidità, puntando ai successi nelle gare di grande risonanza piuttosto che alle glorie limitate delle corse brevi. Il risultato della Targa Florio è tale da incoraggiare su questa strada, e certo vedremo in futuro altri successi di questo genere.

Ci sono state le Alfa Romeo Giulia TZ, nella prima e nella seconda versione. La TZ ha ottenuto il settimo posto assoluto con Luciano Bianchi e Jean Rolland, due piloti che hanno ormai una solida esperienza di tutte le gare e molta intelligenza. La TZ II, purtroppo, non ha potuto terminare la gara, dapprima per un rallentamento dovuto ad un leggero urto, poi per un incidente che l'ha costretta al ritiro. Bussinello e Todaro, soprattutto Bussinello, avevano marciato molto forte e certo la macchina avrebbe potuto ottenere quello che ha ottenuto a Monza, vale a dire un risultato di eccezione. Ora questa macchina è equipaggiata con il motore a doppia accensione e con

## 49ª TARGA FLORIO

la lubrificazione separata, e la potenza è salita a 165 CV, il che sposato alla nuova e migliore aerodinamica permette le prestazioni più elevate.

Un discorso a parte va fatto per le ASA 1032 che hanno esordito nelle corse e per la Lancia Flavia Zagato. Queste due macchine erano delle effettive macchine di serie, tali quali escono dalle catene di montaggio e la loro dimostrazione deve essere valutata appunto in relazione alle loro qualità.

La Flavia di Crosina-Claudio Maglioli è stata attardata dalla rottura della tubazione dei freni avvenuta appena dopo Cerda, vale a dire all'inizio del giro che è stato compiuto molto lentamente perché alla Targa non si può correre senza freni. Senza il tempo perduto, che è stato molto, sarebbe stata nei primi quindici, davanti a macchine ben più potenti e corsaiole. Per un collaudo in vista delle gare Turismo cui deve partecipare questo della Targa Florio è stato, per la Flavia, veramente molto buono.

Altrettanto si deve dire delle ASA, che Kim, Babbini, Bassi e Pianta hanno portato al traguardo intatte dopo aver marciato come orologi salvo una fermata compiuta prudenzialmente da Bassi per far controllare la pressione dell'olio. Anche per questa marca, che per la prima volta si inserisce nelle cronache sportive, molti elogi, ed il nostro incoraggiamento a continuare. Il portare a termine la corsa a cui si partecipa, e per di più con una vettura di serie, è un risultato più che rimarchevole.

Tra i piloti della Targa, oltre quelli citati, vogliamo parlare in modo particolare di Andrea de Adamich, che associato a Casoni al volante della Ferrari Le Mans ha dimostrato di potersi adattare con successo alla guida certo impegnativa di un "bestione" da 300 cavalli, il che è certo diverso di quanto egli abbia finora fatto. Questo giovane pilota è una promessa che sta maturando per gradi e con intelligenza, acquisendo un bagaglio di esperienze che gli saranno molto utili. Con lui era Casoni, che aveva trovato posto per la prima volta nella squadra ufficiale Porsche, in riconoscimento di qualità rilevanti. In prova, però, l'argentino Vianini ha distrutto una Porsche e Casoni è stato sacrificato, trovando però il volante della Le Mans di Bettoja che non era in condizioni fisiche perfette. Così Casoni e de Adamich hanno potuto compiere una bella esperienza. Rilevante la prestazione di Virgilio e Calascibetta, che hanno corso con la Abarth Simca 1300 e che hanno fatto da lepre velocissima per tutta la gara, senza farsi raggiungere dai grossi. I tempi dei due siciliani sono di valore e certo dovuti non soltanto alla conoscenza perfetta del percorso. Dopo Vaccarella, comunque, il primo dei siciliani è stato ancora Pucci, questo simpatico gentiluomo che si autodefinisce un "vecchio campagnolo" ma che alla Targa Florio dà sempre molti punti ai giovani abitués delle piste. Dopo la vittoria assoluta del 1964 Pucci ha ottenuto quest'anno quella assoluta delle Gran Turismo.

Vincitori della speciale categoria Gran Turismo competizione nazionale sono stati, come a Monza, Oddone Sigala e Gigi Taramazzo, con la Ferrari Le Mans, attardati da inconvenienti di piccola entità ma comunque ottavi assoluti, posto di molto onore.

Tra i toliti di gara per incidenti e per rotture sono Grana eliminato al primo giro, i francesi Bourillot-de Borbon Parme, Grand-sire la cui Alpine ha preso fuoco dopo una uscita di strada e che è stato leggermente ustionato, così come Giliberti che è uscito di strada con la Abarth Simca ufficiale.

A proposito di incidenti abbiamo udito versioni piuttosto fantasiose sulle ragioni che hanno attardato la Ford di Bondurant quando comunque era già staccatissimo. La verità è che la Ford ha perduto un gallettone di una ruota e che quando il pilota si è accorto che lo sterzo rispondeva male si è fermato a controllare riparando alla bell'e meglio per rientrare ai box lentamente.

FRANCO LINI



La Ferrari GTO dopo l'uscita di strada del principe Borbone-Parma



Segnalazioni preventive a un chilometro dai box. Scarlatti "dirige" le Ferrari mentre (dietro) Ugolini è collegato per radio al box della Porsche



Saputo che Bondurant era in difficoltà Carrol Smith ha attraversato la montagna a piedi per portargli nuovi gallettoni

### LA SCHEDA DELLA GARA

NOME: 49. Targa Florio.

LOCALITA' E DATA: Cerda, 9 maggio 1965.

PROVA: di velocità valida per il campionato internazionale costruttori GT gruppi II e III; Trofeo internazionale dei prototipi; Challenge mondiale di velocità e durata; campionato italiano conduttori Sport, Gran Turismo; campionato di Francia Gran Turismo; Challenge Shell Berre.

PERCORSO: Circuito delle Madonie, sviluppo km. 72, da ripetere 10 volte per complessivi km. 720.

NUMERO DEI PARTENTI: 59; arrivati: 25.

#### LE CLASSIFICHE:

##### GENERALE ASSOLUTA

1. Nino Vaccarella-Lorenzo Bandini (Ferrari 275 P2) in 7.01'12"2, alla media di km/h. 102,562; 2. Colin Davis-Gerard Mitter (Porsche prot. spider 8 cil.) 7.05'34"2; 3. U. Maglioli-Linge (Porsche prot. 6 cil.) 7.06'58"2; 4. Bonnier-G. Hill (Porsche prot. 8 cil.) 7.10'08"2; 5. Pucci-Klass (Porsche 904) 7.11'07"2; 6. Hermann-Cella (Abarth prot. 1600) 7.17'23"2; 7. Bianchi-Rolland (Alfa Romeo TZ) 7.23'33"2; 8. Taramazzo-Sigala (Ferrari LM) 7.37'15"2; 9. Sirugo-Arena (Alfa Romeo TZ) 7.45'43"4; 10. Calascibetta-Virgilio (Abarth-Simca 1300) 7.47'12"4; 11. Hedges-Hopkirk (Midget) 7.48'17"2; 12. Ravetto-Starabba (Ferrari GTO) 7.50'57"1; 13. Delageneste-Vinatier (Alpine Renault 1100) 7.51'54"2; 14. Nicodemi-Lessona (Ferrari LM) 7.57'02"2; eccetera.

##### GRAN TURISMO

CLASSE 1300 cc.: 1. Calascibetta-Virgilio (Abarth) 7.47'12"4, alla media di km/h. 92,463; 2. Hedges-Hopkirk (Midget) 7.48'17"2; 3. Delageneste-Vinatier (Alpine) 7.51'54"2; 4. Laureati-Fabbri (Abarth) a nove giri; 5. Merendino « Josselito » (Alfa Romeo) nove giri.

CLASSE 1600 cc.: 1. Bianchi-Rolland (Alfa Romeo TZ) 7.26'33"2, alla media di km/h. 96,742; 2. Sirugo-Arena (Alfa Romeo) 7.45'43"4; 3. Capra-Pinchetti (Alfa Romeo) nove giri; 4. Gargano-Denza (Alfa Romeo TZ) nove giri; 5. Benini-Frola (Alfa Romeo TZ) nove giri.

CLASSE 2000 cc.: 1. Pucci-Klass (Porsche 904) 7.11'07"2, alla media di km/h. 100,206.

CLASSE 3000 cc.: 1. Ravetto-Starabba (Ferrari GTO) in 7.50'57"1, alla media di km/h. 91,728; 2. Hawkins-Makinen (Austin Healey) nove giri; 3. « Ulisse »-Marchesi (Ferrari GTO) nove giri.

#### PROTOTIPI

CLASSE 1600 cc.: 1. Hermann-Cella (Fiat Abarth) 7.17'23"2, alla media di km/h. 98,770; 2. Aaltonen-Baker (Austin Healey) nove giri; 3. Pianta-Bassi (ASA) nove giri; 4. « Kim »-Babbini (ASA) nove giri.

CLASSE 3000 cc.: 1. Davis-Mitter (Porsche 8 cil.) 7.05'34"2, alla media di km/h. 101,511; 2. U. Maglioli-Linge (Porsche 6 cil.) 7.06'58"2; 3. Bonnier-G. Hill (Porsche 8 cil.) 7.10'08"2; 4. Crosina-C. Maglioli (Lancia Flavia) nove giri.

CLASSE OLTRE 3000 cc.: 1. Vaccarella-Bandini (Ferrari P2) 7.01'12"2, alla media di km/h. 102,562; 2. Taramazzo-Sigala (Ferrari LM) 7.37'15"2; 3. Nicodemi-Lessona (Ferrari LM) 7'57"02.

Agli effetti del campionato italiano la classifica della categoria Gran Turismo Competizione nazionale oltre 2500 è la seguente: 1. Taramazzo-Sigala (Ferrari LM); 2. Nicodemi-Lessona (Ferrari LM).

Giro più veloce: Nino Vaccarella (Ferrari prototipo 3300) in 39'21"2, alla media di km/h. 109,874, nuovo primato; primato precedente: Willy Mairesse (Ferrari) in 40'00"3, alla media di km/h. 107,973.

Principali ritirati e cause: Scarfiotti-Parkes (Ferrari 3300) rottura sterzo su incidente; Baghetti-Guichet (Ferrari 3300) corto circuito; Biscaldi-Deserti (Ferrari GTB) cambio; Bondurant-Whitmore (Ford GT) uscita di strada; Hanrioud-Cheinesse (Alpine Renault) trasmissione; Zucchi-Gaidano (Simca Abarth) cambio; Zucchi-Zecconi (Alfa Romeo) uscita di strada; Bussinello-Todaro (Alfa Romeo) uscita di strada; Maestrini-Agostini (Porsche) uscita di strada; Giliberti-Spadafora (Abarth) incidente; Swanson-Ennis (Abarth) uscita di strada; Bernabei-Fillberg (Ferrari GTO) incidente; Grana-Toppetti (Ferrari LM) uscita di strada; Grand-sire-M. Bianchi (Alpine Renault) incidente; Federico-Cabral (Alfa Romeo) motore.

# LE NOVITA' TECNICHE

**CERDA** — La novità tecnica più rilevante vista alla 49ª Targa Florio è rappresentata dal nuovo prototipo Porsche 8 cilindri, presente nella versione tradizionale berlina e nella nuovissima versione spider. Per entrambe le macchine i gruppi meccanici, il telaio e le sospensioni sono uguali fra loro; di differente vi è soltanto la carrozzeria.

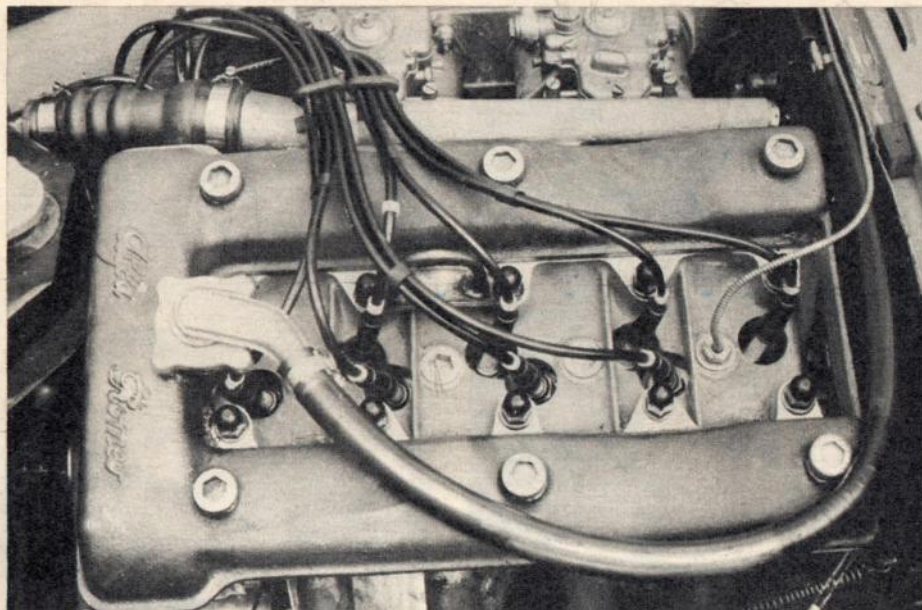
Lo spider è caratterizzato da una forma accorciata, ottenuta tagliando la carrozzeria

nella parte anteriore ed in quella posteriore, in modo che le ruote vengono a trovarsi ai quattro angoli della macchina, un po' come avviene per le Mini-BMC. Questa modifica essenziale è quella che dà la falsa impressione visiva che la macchina sia differente per quanto riguarda il passo, che invece è uguale a quello della berlina.

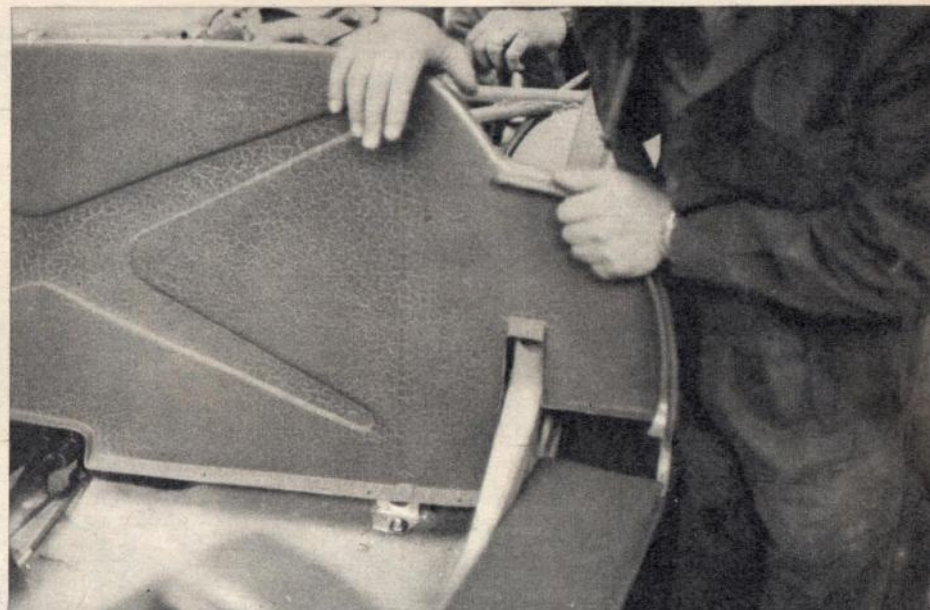
Per questa macchina è stata adottata in larga misura la tecnica delle materie plastiche, utilizzate non soltanto per i cofani ed i pannelli esterni, ma anche per l'interno, in modo da alleggerire il complesso. Di metallico non rimangono che le travature del telaio ed ovviamente gli attacchi delle sospensioni e del gruppo propulsore.

La linea della macchina, pur essendo la parte più appariscente, non costituisce tuttavia quanto di meglio la nuova Porsche rappresenti in fatto di progresso, poiché a nostro avviso sono le modifiche al motore che

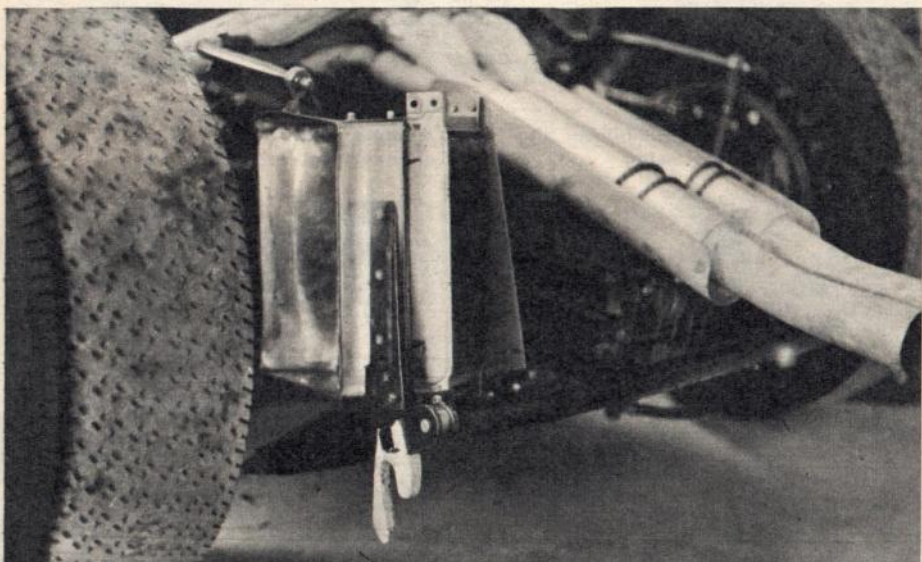
ne costituiscono l'aspetto migliore. Il conosciuto 8 cilindri piatto contrapposto che l'anno scorso erogava 200-210 CV e che nella ultima versione vista alla 1000 chilometri di Parigi ne disponeva — sempre secondo il costruttore — di 220, ora raggiunge i 240 CV, secondo le dichiarazioni degli stessi dirigenti della Porsche. L'incremento di potenza è perciò stato notevole ed è stato ottenuto mediante parecchie nuove soluzioni. Tra queste il nuovo diagramma di distribuzione, quindi nuovi alberi a camme, nuove testate con valvole più grandi e nuovi carburatori Weber che sono quattro a doppio corpo con diametro di 44 millimetri. Una innovazione importante è rappresentata dalla adozione di un solo spinterogeno Marelli a 16 uscite in luogo dei due spinterogeni Bosch a 8 uscite, e da due bobine Marelli in luogo delle quattro Bobine Bosch utilizzate l'anno scorso. Lo spinterogeno Marelli ora utilizzato è in pratica lo



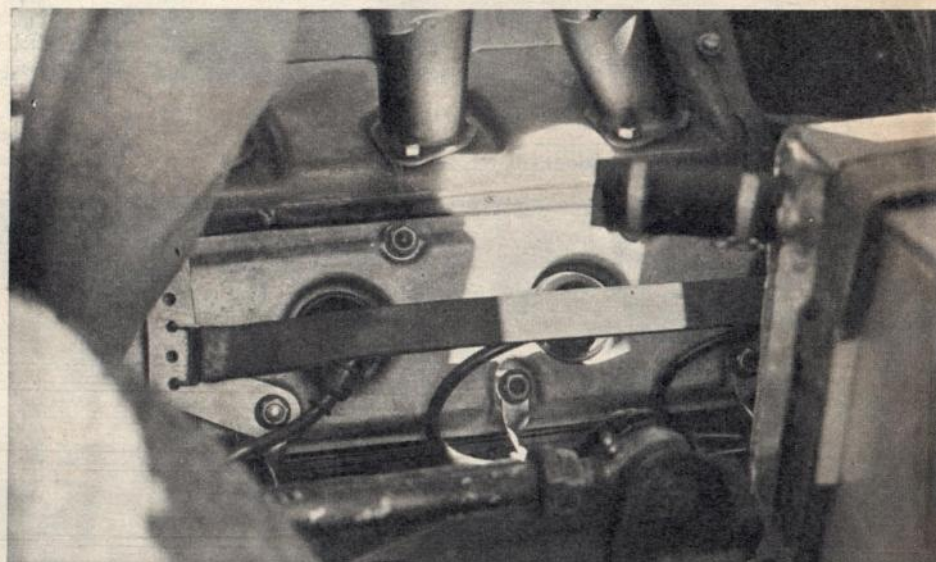
La nuova testata a doppia accensione dell'Alfa Romeo Giulia TZ II



Come si incastrano l'uno sull'altro i differenti pezzi della carrozzeria dell'Abarth

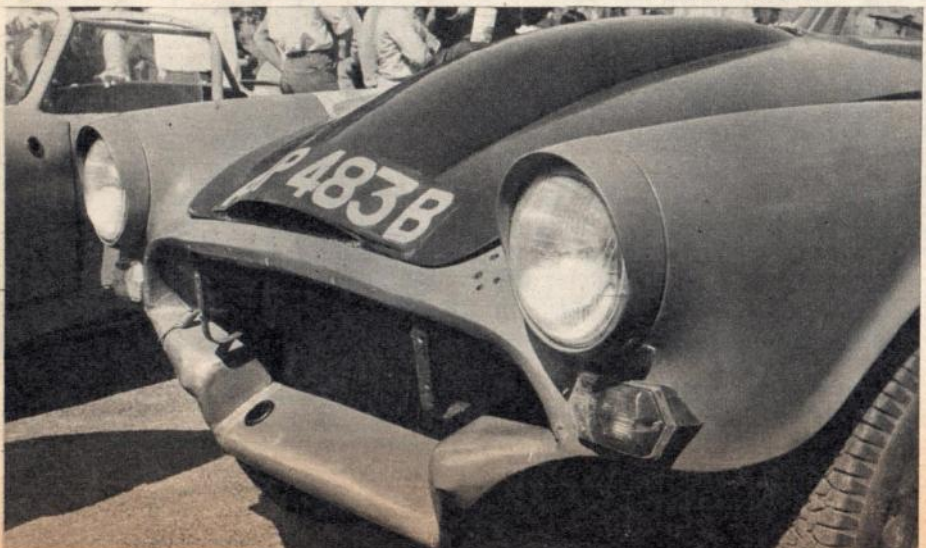


Il radiatore per l'olio del cambio applicato sulla Ford spider di Bondurant-Whitmore

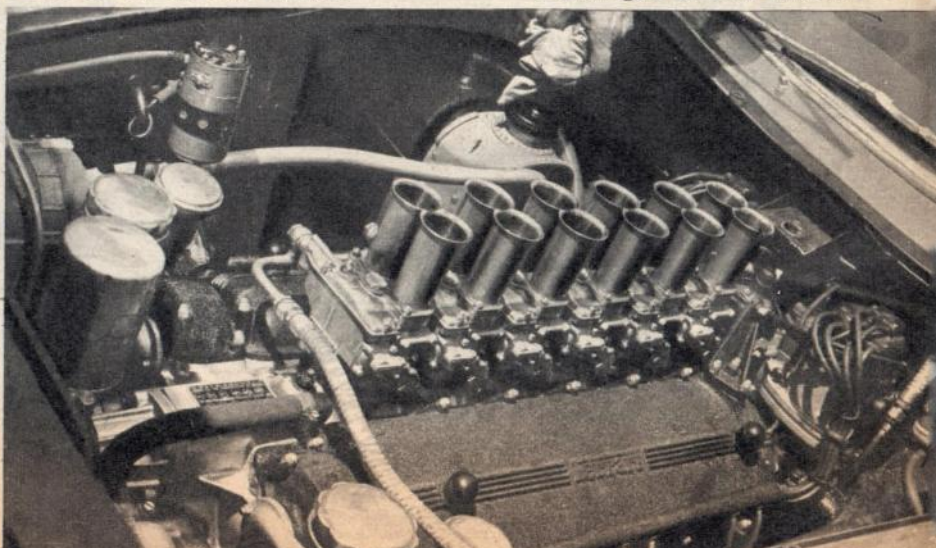


Sulla Porsche 6 cilindri è stato adottato un sistema a nastro per impedire il distacco dei fili delle candele

Il vano motore della Ferrari GTB che ha corso tra i prototipi ma che da giugno è omologata in Gran Turismo



Lo strano e gibboso muso della Sunbeam Tiger modificata per accogliere il motore Ford 4700



## 49ª TARGA FLORIO

stesso adottato dalla Maserati per il suo motore 8 cilindri.

Tutto questo ha portato alla potenza specifica di 120 CV/litro, che è notevole se si pensa che questo motore è realizzato in modo da avere una zona di utilizzazione piuttosto estesa ed insieme una notevole robustezza essendo destinato a prove di lunga durata come appunto è la Targa Florio, la 1000 chilometri del Nurburgring e la 24 Ore di Le Mans.

Per quanto riguarda il prototipo Porsche 6 cilindri, invece, sono stati conservati i dispositivi di accensione Bosch già utilizzati anche per le Gran Turismo 904. Il motore della 6 cilindri tuttavia è stato ugualmente incrementato, anch'esso con l'adozione di valvole più grandi, nuovi alberi a camme ed i carburatori Weber a 3 corpi che "Auto Italiana" ha già illustrato. Ci è stato detto che la potenza massima del Porsche 6 cilindri è otte-

nuta al regime di 7000 giri, ma non ci è stato possibile ottenere indicazioni esatte sulla entità di questa potenza.

E' da presumere che la reticenza dei tecnici della Porsche nel fornire indicazioni esatte sul motore 6 cilindri sia in rapporto alla progettata costruzione di una macchina della futura Formula 2, che sarà dotata di motore derivato dal 6 cilindri ora in produzione e per il quale saranno agevolmente raggiunti i 500 esemplari richiesti. Ovviamente le esperienze attuali sui prototipi saranno utilissime al momento di passare alla costruzione del motore per la futura monoposto, e ciò spiega la reticenza che abbiamo incontrata.

Comunque le Porsche venute alla Targa Florio erano tutte delle 2000 cc., evidentemente perché il motore 8 cilindri da 2400 cc. che è in allestimento a Stoccarda non è ancora pronto. E' possibile, però, che questo motore sia visto per la prima volta in occa-

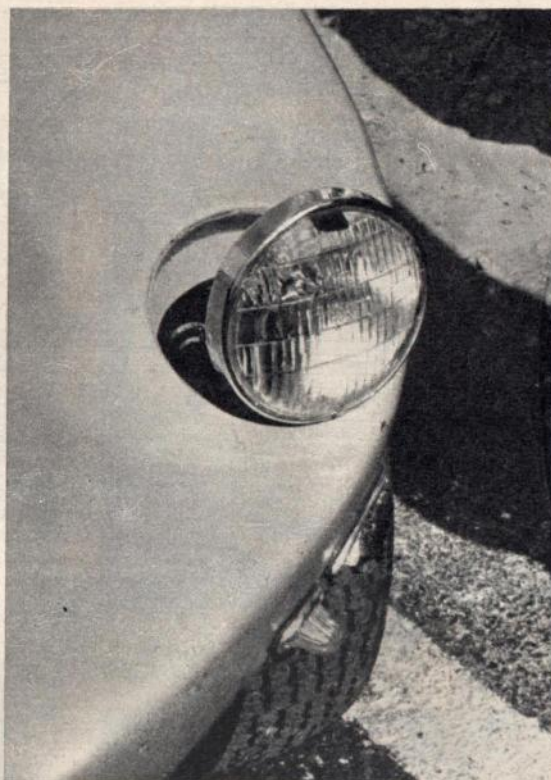
sione della 1000 chilometri del Nurburgring che si disputerà il 23 maggio e che assumerà particolare importanza in quanto sul difficilissimo circuito tedesco il nuovo prototipo tedesco, con motore erogante circa 280 CV, potrebbe diventare un avversario molto pericoloso per le Ferrari che per il momento sono favorite.

Altra novità tecnica interessante vista all'opera in Sicilia è stata l'Alfa Romeo Giulia TZ II che nelle sue linee è uguale a quella che ha corso tanto bene alla 1000 km. di Monza ma che stavolta era dotata del motore definitivo, vale a dire quello con doppia accensione e con lubrificazione separata. In sostanza questo motore dovrebbe essere quello che equipaggerà le Giulia GTA ora in produzione e delle quali si attende l'omologazione nella categoria Turismo forse in luglio.

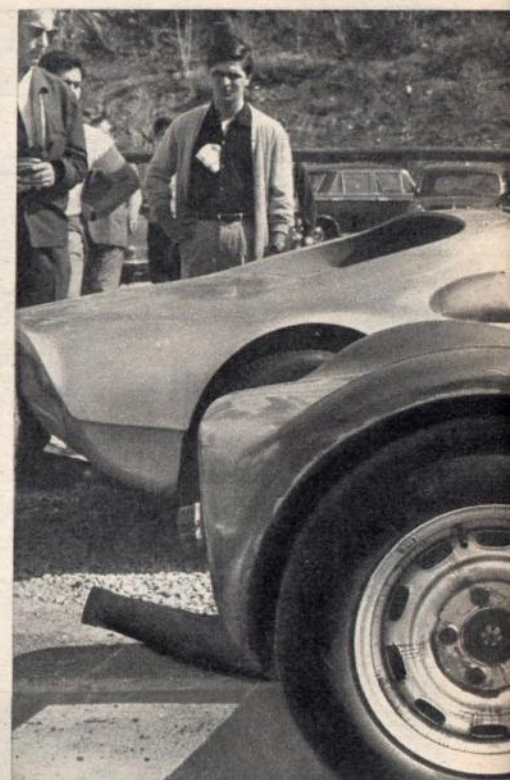
La doppia accensione è stata adottata non tanto perché essa aumenta la potenza, anche



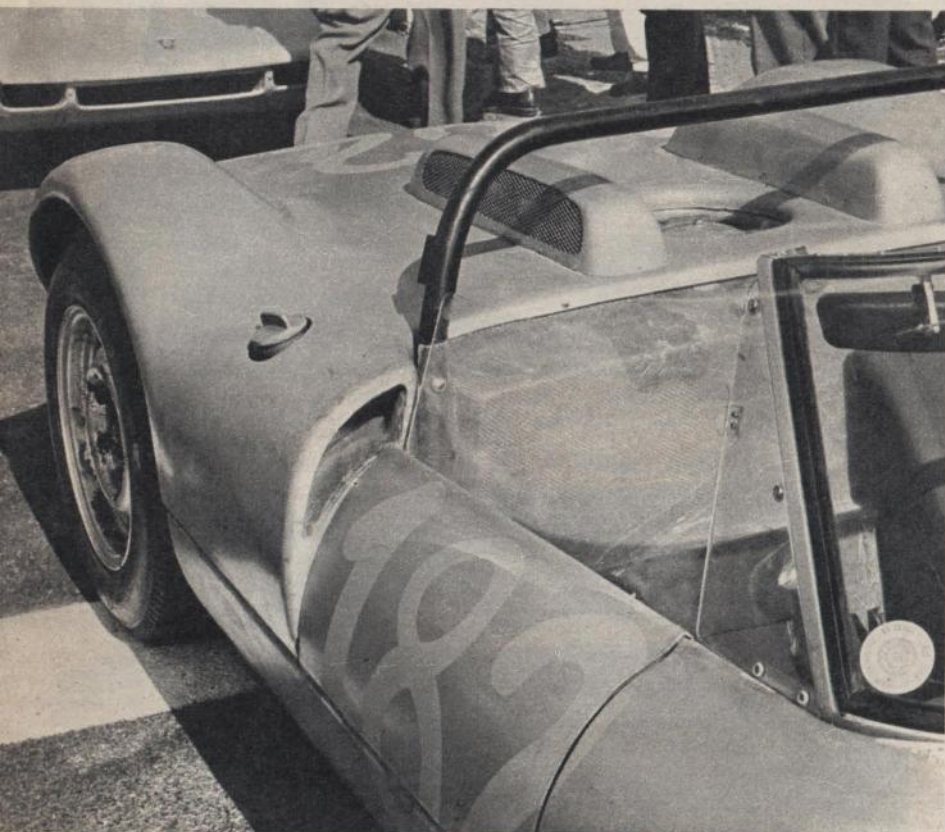
Il frontale del nuovo prototipo Porsche. Si notano i fari coricati in posizione di riposo



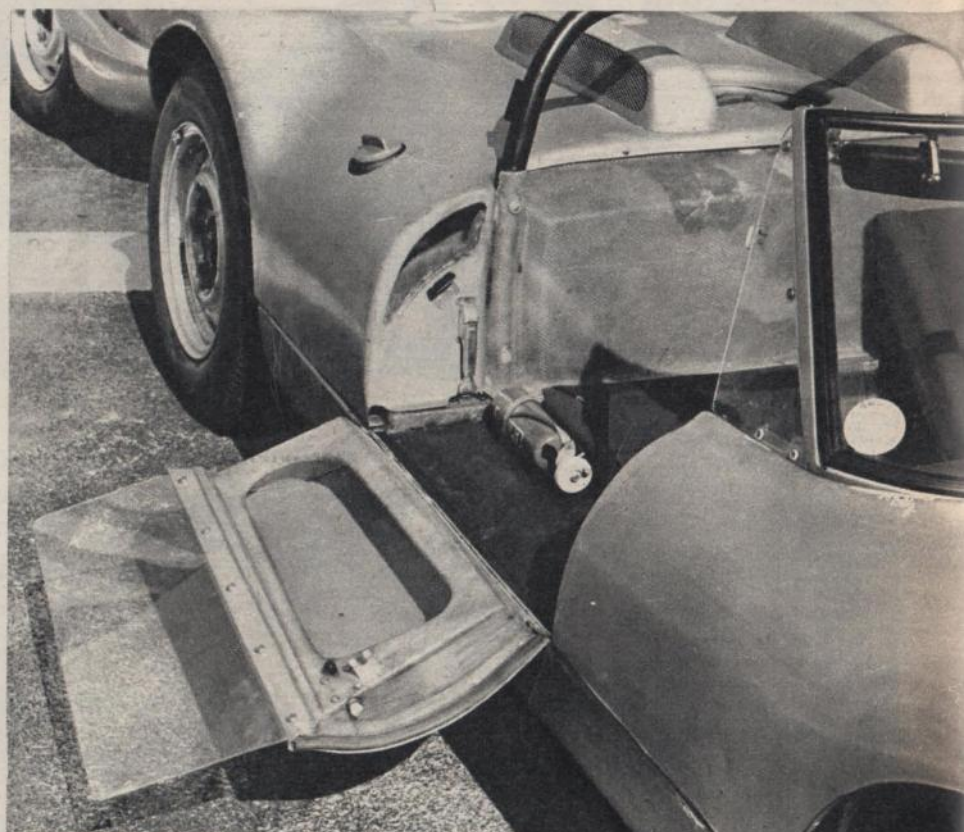
I fari del prototipo Porsche vengono estratti con la linguetta visibile in alto per assumere la posizione normale.



La parte posteriore del nuovo prototipo è molto corta e ridotta all'essenziale



Le prese d'aria sono uguali a quelle della berlina. Il parabrezza è tutto intelaiato in metallo



Le porte dello spider Porsche si aprono in questo modo, scoprendo le leve di sgancio del cofano posteriore



se le due candele sono utili a questo scopo, ma perché l'aver due candele laterali ha permesso l'adozione di valvole di diametro maggiore e quindi migliori riempimenti e migliore evacuazione.

Il serbatoio dell'olio è stato posto alla destra del motore, appena davanti alla paratia che separa il vano motore dall'abitacolo, di fronte al posto del passeggero ed il raffreddamento del lubrificante è ottenuto con un radiatore formato da tre tubi alettati posto davanti al radiatore classico dell'acqua.

La unica Ford GT che ha corso alla Targa Florio è stata quella in versione spider che avevamo visto alle prove della 24 Ore di Le Mans e che per l'occasione era stata dipinta in verde. La macchina aveva subito qualche ritocco da parte di Carrol Smith che ha adottato la stessa geometria delle sospensioni adottata sulle Ford GT coupé di Shelby. In più Smith ha montato su questa macchina un

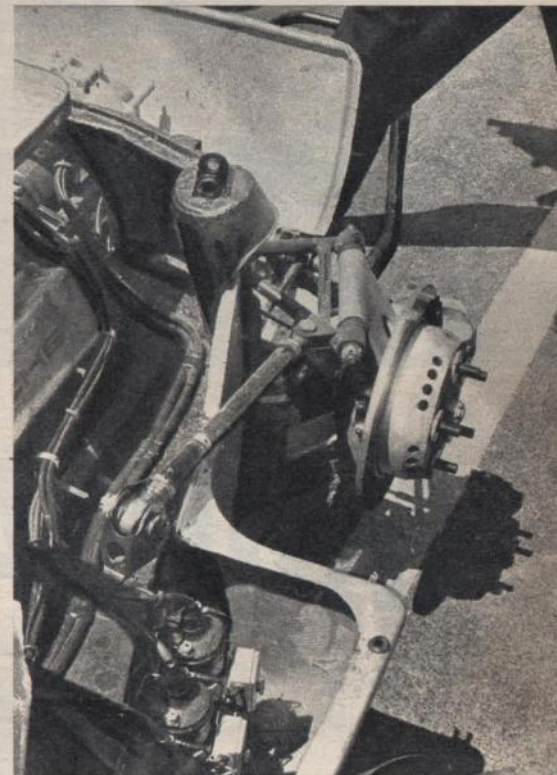
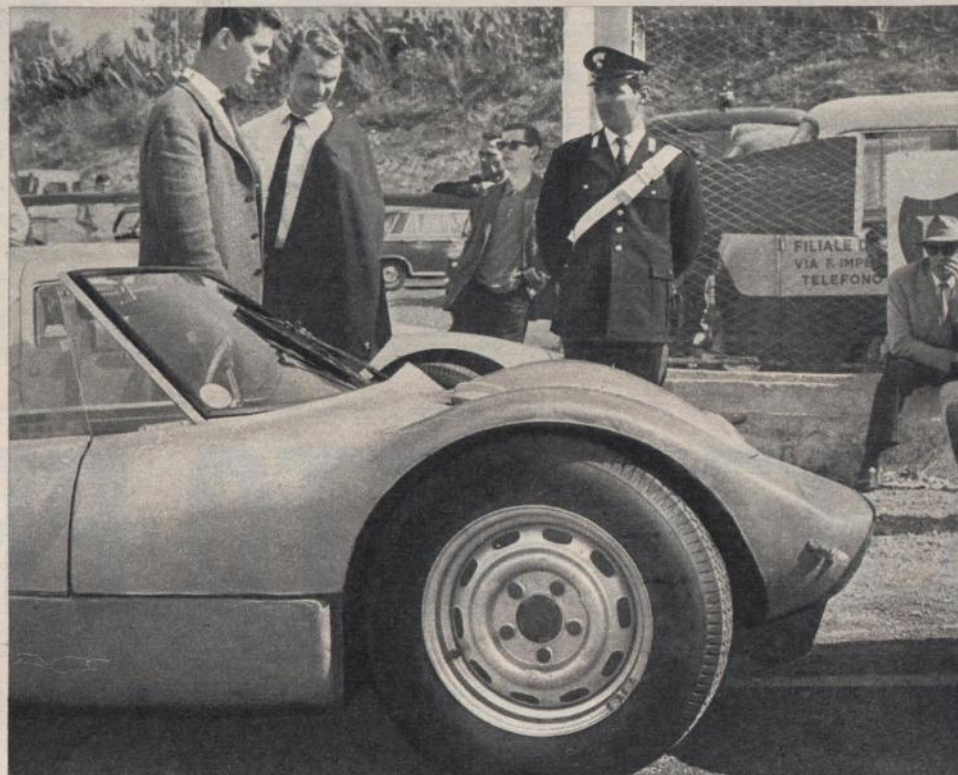
radiatore posteriore per il raffreddamento dell'olio del cambio, come era stato fatto per le macchine americane a Sebring. Il radiatore per olio motore è invece rimasto nella parte anteriore della macchina insieme con quello dell'acqua.

Relativamente nuovo il prototipo Fiat Abarth 1600 cc. che era stato presentato in questa veste ma che in realtà aveva effettuato la sua prima corsa (a Vienna) dotato del motore 2000 cc.

Alla Targa la macchina della Abarth ha corso con il motore da 1600 cc. che dovrebbe essere quello definitivo, ed ha ottenuto una notevole affermazione, giungendo immediatamente alle spalle delle Porsche. La prestazione complessiva della nuova Abarth è tra le cose migliori di questa Targa, non tanto per le qualità velocistiche che la macchina ha dimostrato e che in un certo senso erano scontate, quanto perché essa ha tenuto bene

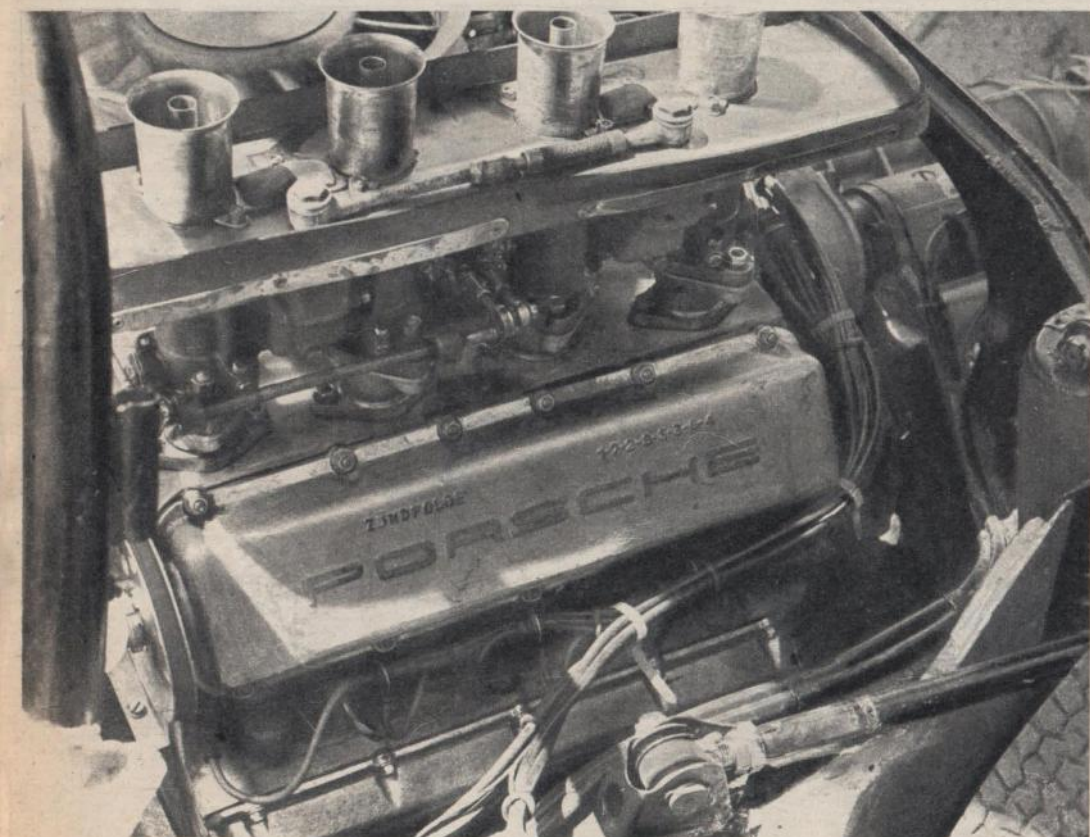
alla distanza dimostrando doti di solidità che finora non erano la caratteristica principale della produzione Abarth. Il prototipo è costituito dal pianale della Fiat 850, ovviamente irrobustito ed adattato, con il classico gruppo propulsore Abarth bialbero piazzato alle spalle del pilota. La particolarità più curiosa di questa vettura è data dalla carrozzeria, che è a pannelli di materiale plastico dotati di sagomature che ne permettono il montaggio "a incastri", come — per usare una immagine di facile comprensione ma che non vuole essere irridente — i pezzi di costruzione in plastica per bambini. La linea della nuova macchina è molto bassa e filante, e qualche particolare che potrebbe apparire curioso o sproporzionato ha una precisa funzione aerodinamica o stabilizzatrice che in ultima analisi si è rivelata efficace.

F. L.

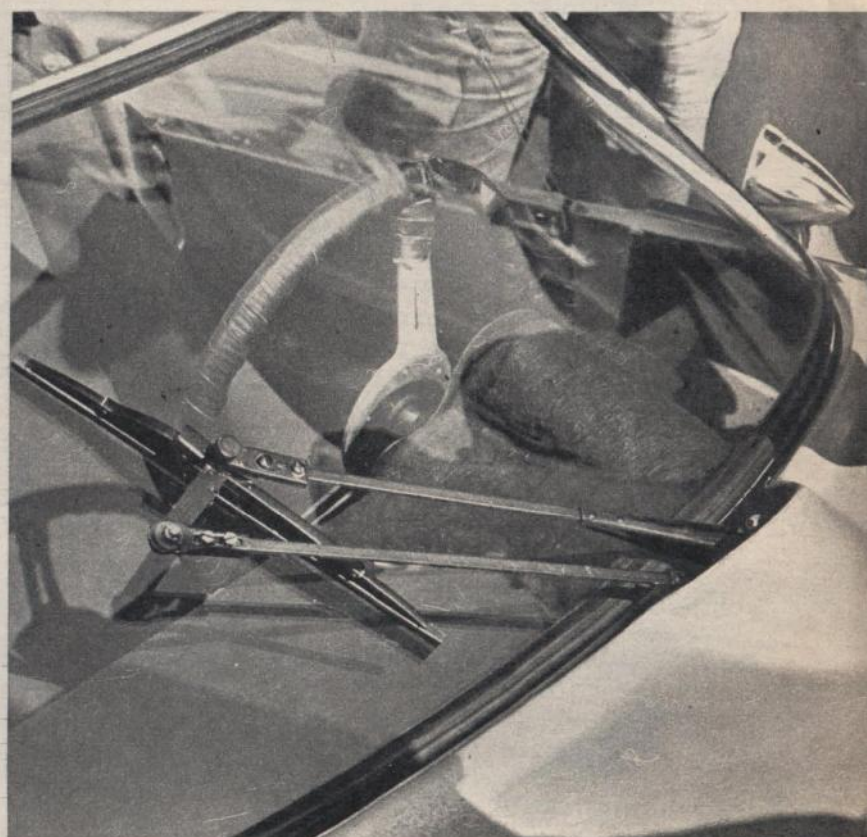


L'altezza della nuova Porsche è appena superiore a quella delle ruote

Particolare della sospensione posteriore e dei freni a disco della nuova Porsche



I due carburatori Weber doppio corpo di ogni testata dell'8 cilindri Porsche doppia accensione



Davanti al tergicristallo a due braccia vi è una protuberanza che ha anche funzione deviatrice del flusso d'aria