



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

archivio storico
GIOACCHINO GULLOTTI



ANNO 48 - N. 21 - 25 MAGGIO 1967 - L. 150

a u t o
italiana

**ADDIO
LORENZO**



51ª Targa Florio



Nino Vaccarella nel corso del suo primo, tiratissimo giro

- La Ferrari P4 del siciliano dopo aver concluso al comando il primo giro ha subito un lieve incidente che l'ha tolta di gara
- Pieno successo della Porsche (primi tre posti) che ha trovato come unica avversaria la P3 di Muller e Guichet, al comando dal secondo al sesto giro
- Positivo esordio italiano dell'Alfa "33" che ha mantenuto a lungo la terza posizione

IL BREVE SOGNO DI VACCARELLA



Muller, al volante della P3, ha condotto la corsa sino al sesto giro

di BRUNO NESTOLA

CERDA — Nino Vaccarella ha visto giusto, ma ha sbagliato. In questo bisticcio di parole, c'è il succo della 51ª Targa, che ha visto un nuovo, ancor più massiccio successo della Porsche.

Vaccarella ha visto giusto; si sapeva da tempo, da febbraio, diciamo, che alla Ferrari avevano in mente una vettura specialmente concepita per la gara siciliana. Su di un telaio Dino, si voleva infatti montare un motore di circa 2400 cc., imparentato con il 12 usato nelle ultime F1 da 1500 cc. La vettura, anche sulla scorta delle precedenti ottime prestazioni delle "piccole" su questo tormentato percorso, veniva ritenuta dai tecnici della Ferrari più adatta dei grossi prototipi, per ottenere prestazioni di rilievo. Forse, con questa soluzione, si volevano anche evitare rischi per le P4 che hanno davanti ancora un gravoso programma. E, con quel che c'è da fare oggi a Maranello, l'eventualità di dover rimpiazzare una preziosa unità perduta, non si voleva nemmeno prenderla in considerazione.

Vaccarella però, questa macchina non l'ha voluta. Per una questione di principio, di prestigio forse, considerava l'impiego della "piccola" come un declassamento, un passo indietro nella sua vita di pilota. Voleva una P4 per correre sulle sue strade; la voleva per il suo pubblico, ma la voleva anche perché — profondo conoscitore del tracciato ed attento osservatore di quel che si stava facendo sul percorso per renderlo più veloce — era giunto alla conclusione che 400 e più cavalli non sarebbero stati di troppo. Ecco, diciamo, in questo ha visto giusto; il suo miglior tempo in prova, in 37'12"2 ha confermato che le migliorie al tracciato permettevano di sfruttare la P4; l'ostacolo dell'attento dosaggio dell'acceleratore sulle tante curve lente, era notevolmente diminuito. Due minuti in meno rispetto al precedente record, appartenente sempre al siciliano dal '65 (lo scorso anno la pioggia ha influenzato notevolmente i risultati) con 39'21" netti.

In due anni è migliorato il tracciato, sono migliorate le gomme, è migliorata l'intera automobile, e la P4 poteva farcela.

Poi, in gara, Vaccarella ha sbagliato. È stato un errore umano, comprensibilissimo, un errore dettato dalla necessità di mettere subito il più ampio margine sulla muta delle Porsche, nell'ipotesi di una imprevista fermata fuori programma ai box, per una piccola indilazionabile riparazione. Con una sola macchina, non si può fare gioco di squadra, meglio, non esiste gioco di squadra. Ferrari infatti, ha esaudito il desiderio di Vaccarella in limiti assai ristretti, quei limiti imposti dai densi programmi futuri. La P4 era sola, contro sei Porsche, e queste sei Porsche bisognava distanziarle subito. Vaccarella fa il primo giro da fermo, e superando tante vetture più lente partite prima di lui, in 37'31". È in testa alla corsa, ma la prima Porsche con Mitter — una 2200 B cilindri — è a poco più di un minuto. Bisogna aumentarlo, questo vantaggio esiguo. Vaccarella seguita a sorpassare le vetture più lente, partite prima di lui. Su questo circuito che pochi conoscono interamente non c'è tempo di guardar dietro. Bisogna tenere gli occhi costantemente fissi alla strada. Il rumore del tuo motore non ti permette di sentire quello della vettura più veloce che si avvicina. E poi, su questo fondo tormentato delle strade interne della Sicilia, gli specchi retrovisori, sulle esili lamiere delle carrozzerie, vibrano e impediscono la visuale alle spalle. C'è un'Alfa Romeo che non dà strada, ma non per cattiveria. Nessuno, almeno tra gli italiani, vuole ostacolare Vaccarella. E la P4 si infila di prepotenza: bisogna distanziare le Porsche. Nel tentativo di passare per la seconda volta il traguardo con un margine più ampio, Nino esce di strada a Campofelice. Una toccata contro un marciapiede: pochi danni alla ruota, a qualche altro organo, ma la corsa è finita.

Sappiamo che non ha nulla, lo sanno per primi ai box della Ferrari, « Speriamo — dice Lini — che rimanga accanto alla macchina ». Con la passione che c'è qui in Sicilia, una P4 te la smontano in pochi minuti; ognuno vuole un ricordo. Invece pensa anche a questo; mette la vettura in un garage e torna con l'elicottero. Ferrari, avvisato per telefono, non la prende certo con calma. Vaccarella ha sbagliato, ma aveva anche visto giusto.

Rimane la P3 della scuderia Filipinetti, con Muller che su queste strade va forte (vinse lo scorso anno) e Guichet. Dopo il ritiro di Vaccarella, la macchina passa al comando: ce la farà? La Porsche di Mitter sempre del tipo 8 cilindri 2200 è uscita di strada, ma la vettura gemella di Siffert l'ha rimpiazzata al secondo posto, a soli 8" dalla P3. La Ferrari marcia bene ma il vantaggio non è grande; il minimo inconveniente, il più semplice errore può costare il primo posto. La Porsche di Siffert lamenta noie al cambio, e retroce-

de. La maggior coppia erogata dal motore più potente (50 cavalli in più del 6 cilindri) si fa sentire. Ma la terza 2200 di Hawkins e Stommelen risale. Alle 12 e 15, al termine del quinto giro, le due vetture sono assieme ai box, per il rifornimento ed il cambio dei piloti. Guichet scende urlando dalla P3; qualcosa non va, ed i meccanici si affannano. La Porsche — benzina e cambio ruote posteriori — va via per prima. È al comando. Alla Ferrari viene sostituita la ruota posteriore destra e l'anteriore sinistra. Bisogna alzarla due volte, si perde più tempo. La Porsche prende vantaggio.

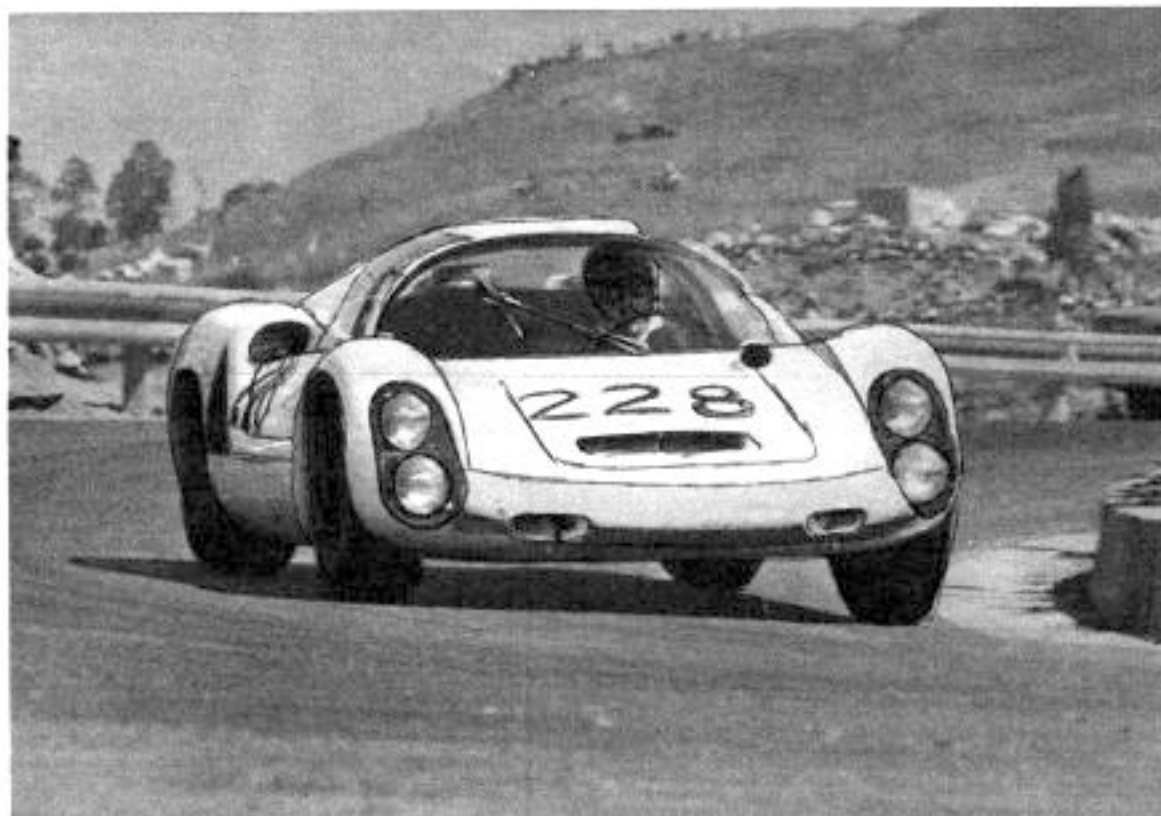
Attendiamo il prossimo giro per vedere se Muller riuscirà a recuperare lo svantaggio. Dopo poco più di quaranta minuti, il solito mortaretto annuncia l'arrivo di una macchina nella zona di Cerda. È la coreografia isolana, il vecchio sistema di segnalazione della corsa più vecchia del mondo. Sarà la Ferrari, sarà la Porsche? È la Porsche; attendiamo la P3... due, tre, quattro secondi... dieci secondi. Muller non passa, non passerà. La sua avventura è finita, per la rottura della trasmissione.

La Porsche ha vinto ancora la Targa, una corsa ambita come poche perché la casa tedesca costruisce ottime vetture da strada, e la Targa si corre su strada. La Porsche ha vinto, anche se in pratica siamo solo a metà corsa.

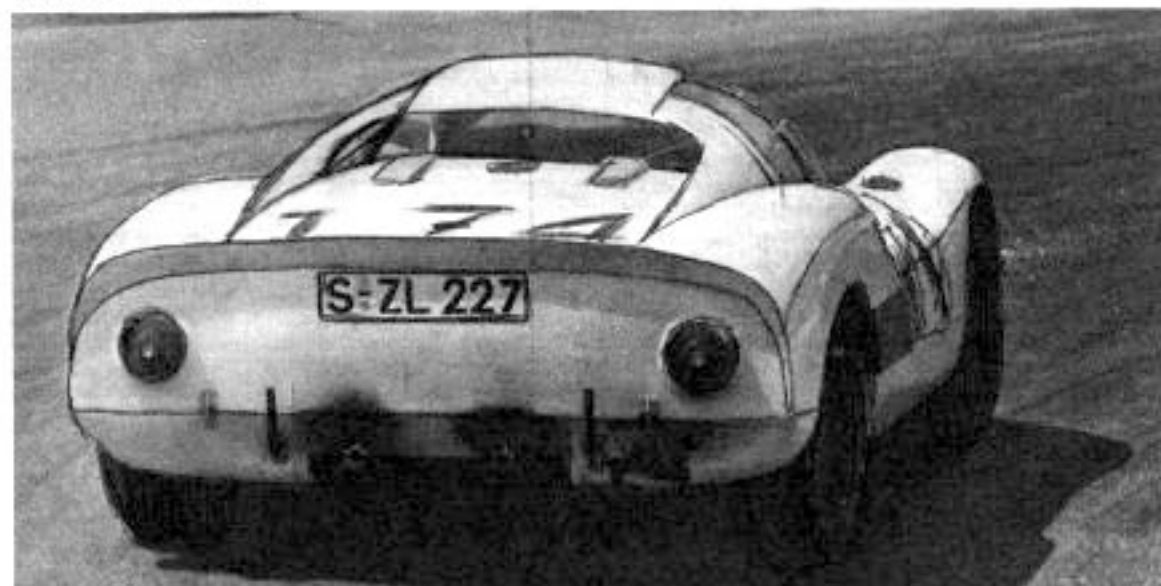
Dietro la otto cilindri, c'è la sei cilindri di Maglioli-Schutz. Al terzo posto, c'è la sorprendente Alfa 33 di de Adamich-Rolland, unica valida superstite delle quattro vetture partite e attardate dalle inevitabili difficoltà di rodaggio, di adattamento alla corsa. Poi, sparirà anche lei, e al secondo e terzo posto assoluto saliranno le collaudate, coriacee 910 di Cella-Biscaldi e Neerpasch-Elford.

Lo sniegamento di forze della Porsche; sei vetture, due muletto, interi stock di ricambi, e vetture scorta per la ricognizione del percorso, la precisa ed accurata preparazione, la indiscussa bontà della macchina, hanno contribuito alla meritata vittoria.

Sabato, dopo le prove, nel garage dell'albergo Santa Lucia, che è stata la base operativa della casa di Stoccarda per la Targa, curiosavamo tra le macchine che venivano accuratamente controllate, una per una. Dietro di noi, un appassionato sbircia anche lui, aldilà dello sbarramento di corde. Ci è vicino, e sentiamo la sua frase pronunciata a denti stretti, con rabbia. « Ferrari fece a fesseria, a venire con una sola macchina ». D'accordo amico, ma come si fa a spiegarli a questo appassionato che una organizzazione così capillare costa molti, molti denari. Per vincere qui in Sicilia non basta una buona macchina, dei buoni tecnici. Ci vogliono tante buone macchine, tanti buoni tecnici.



La Porsche di Hawkins-Stommelen, vincitrice della 51ª Targa Florio



La Porsche 2000 di Cella-Biscaldi, seconda assoluta e prima dei prototipi 2 litri

La cronaca

CERDA — L'atmosfera della corsa, si comincia a viverla alle verifiche. Strane verifiche, quest'anno, alla 51ª edizione della Targa: i commissari delegati dalla CSAI non sono d'accordo con i loro colleghi locali, discutono, si accalorano, prendono decisioni che non sono unanimi. La Lola, ad esempio, ha le porte a farfalla, ma non vi è un dispositivo di fermo per tenerle sollevate. Altre vetture, lo hanno. E' obbligatorio?... Mah! Le Alfa TZ I, vengono passate nei prototipi, pur essendo omologate nella sport, perché hanno testata a doppia accensione, non prevista sulla fiche d'origine. La GTA SA è iscritta tra i prototipi oltre duemila (a motivo del coefficiente di moltiplicazione della cilindrata voluto per le vetture sovralimentate) pur essendo dichiaratamente una vettura per il turismo gruppo 5. Poi, l'Autodelta decide di ritirare la vettura, proprio alla vigilia della corsa. Ma non per polemica; solo, si ritiene il complesso vettura-equipaggio non adatto al percorso.

Le maggiori perplessità sono per la Renault Gordini, anch'essa iscritta tra i prototipi. Questa macchina è attualmente omologata nel turismo gruppo 2, e si prevede di omologarla nel gruppo 1. Le modifiche, rispetto alla vettura di serie sono tante, a cominciare dal motore che è un bialbero da 1470 cc., e dalla carrozzeria, sguarnita, senza sedili posteriori e completamente in alluminio, dal radiatore anteriore. Però reca ancora la targhetta di identificazione della casa, con i dati della vettura di serie. Ora, con determinate modifiche, si impone e si richiede il passaggio di categoria. Ma tutto ha dei limiti, ed infatti i regolamenti internazionali non dovrebbero ammettere il passaggio di una vettura omologata nel turismo, tra i prototipi. Però, non mancano le scappatoie sul filo di questi stessi regolamenti — e quindi, ancora una volta si ha una riconferma della loro macchinosità — e la Renault viene fatta partire.

Amedeo Gordini ci tiene moltissimo, e trafica attorno al motore, al suo motore, di persona. Nessun altro può metterci le mani.

Anche una normale Mini ha corso tra i prototipi.

Tra i prototipi ha corso pure una Lancia HF 1300.

Nulla da dire invece per la Chaparral, di cui si pensava un tempo che non sarebbe stata ammessa alle gare europee, a causa del suo strano alettone.

Osservando le vetture prima della gara, si nota che le Alfa Romeo 33 hanno una nuova testa a doppia accensione. Tutti i piloti sono entusiasti della elevata potenza del motore di questa macchina.

Le sei Porsche ufficiali presenti derivano tutte dal tipo 910, meno una, che era effettivamente una 910, senza molte modifiche.

Le altre 2000 invece, disponevano di un nuovo motore da 1911 cc., con distribuzione a doppio asse a camme in testa per ogni fila di cilindri. La potenza, in questa versione, dovrebbe raggiungere i 260 CV. Le otto cilindri da 2195 cc. hanno invece lo stesso motore già sperimentato lo scorso anno su questo stesso percorso, con distribuzione a due alberi a camme per ogni bancata. L'iniezione è anche in questo caso Bosch; sia nei sei come negli otto cilindri, gli iniettori sono montati molto in alto nelle trombette di aspirazione, al loro limite esterno secondo una disposizione sperimentata alle prove di Le Mans, su un esemplare della 907. Le "due e due" si distinguono esternamente dalle 910 oltre che per le otto trombette, per la presa d'aria di raffreddamento, che è orizzontale. Le varie Porsche differivano tra loro in alcuni piccoli particolari, specie per quanto riguarda la forma e la lunghezza dei collettori di aspirazione. Il peso delle Porsche è sui 600 chili.



L'Alfa Romeo 33 di de Adamich e Rolland che ha mantenuto a lungo il terzo posto assoluto



I tre direttori della Ferrari, della Porsche e della Filipinetti sincronizzano i cronometri alla partenza. Da sinistra, Lini, von Hanelin, Ugolini

Poche le novità e nulla da segnalare per quanto riguarda le Ferrari e le Dino. Presenti invece numerose BMC che hanno corso per le varie marche Austin Healey, MG e Marcos. Sono le solite brutte vetture che si vedono nelle gare di durata o nelle prove su strada, grazie alle loro doti di tenuta. In velocità, però, queste macchine appaiono chiuse.

Quattro le Alpine, una 1300 sport e tre 1500 prototipo, di cui due con carrozzeria normale e una con carrozzeria semiprofilata. Come a Spa, hanno accusato una eccessiva delicatezza, e non figurano in classifica finale.

Le partenze sono state date con intervallo di 20" tra vettura e vettura, con ordine di partenza in base al numero di gara (assegnato per sorteggio) nell'ambito delle varie classi.

La prima macchina a prendere il via, è la Fulvia HF 1300 di Raffaele Pinto-Marzi, che si ripresenta prima al traguardo, con alla guida Pinto, per ben due giri.

Nel primo passaggio, conducono nella 1300 GT, Pinto (HF), nella 1600 Restivo (Fiat 124 sport), nella 2000 Hanrioud, nella oltre 2000

Von Hofer (Ferrari), nella sport 1000 Patané (Abarth) che è il solo concorrente della classe, nella 1300 Delageneste (Alpine), nella 2000 Taramazzo (Porsche 906), nella oltre 2000 Schlessler (Ford GT 40). Infine, tra le sport prototipo sino a 2000 è primo Klass (Dino tre valvole), seguito da de Adamich (Alfa 33) e Cella (Porsche). Nelle oltre 2000 conduce Vaccarella (P4) seguito da Mitter (Porsche) e Siffert (Porsche). Tra i prototipi sino a 1000, è primo Buzzetti (Abarth).

Nel corso del secondo giro, tra i ritiri più importanti, da segnalare quello di Vaccarella per uscita di strada, e di Klass, per un guasto ad un ammortizzatore e conseguente instabilità della macchina, che ha sconfinato fuori pista. Mitter, con la Porsche otto cilindri è in ritardo.

Passa quindi a condurre la P 3 di Muller, seguita dalla Porsche di Siffert e dall'Alfa 33 di de Adamich. Seguono l'altra Porsche 2000 di Cella, quella 2200 di Hawkins e l'altra vettura analoga di Maglioli. La Chaparral di Phil Hill — che in questa gara è con Sharp e non con Spence — è settima. Si pensava



La Porsche 911 di Cahier e Killy, prima delle GT sino a 2000 cc.



La Lancia prototipo di Munari-Andersson taglia il traguardo portando i segni delle molte toccate



La Chaparral di Phil Hill e Sharp che ha inaspettatamente tenuto a lungo



La Moretti 1000 prototipo che ha vinto la classe davanti all'Abarth barchetta di Buzzetti e Ridolfi

che la macchina americana non tenesse, su questo circuito tormentatissimo. Invece, farà una gara regolare, di fondo, svantaggiata però dalla minore ripresa nelle curve strette a motivo della presenza del convertitore di coppia.

Nelle altre categorie e classi le posizioni di testa rimangono invariate; solo, nella 1600 GT, la Porsche di Black and White assume il comando, mentre Claudio Maglioli è in vantaggio su Pinto, nelle GT 1300. Infine, nella GT 2000 passa a condurre Buchet.

Si ritira la prima Alfa 33, affidata a Bonnier, per rottura delle sospensioni, mentre la macchina di Galli e Giunti, partita assai bene, è in ritardo per noie di accensione. Manca anche la Porsche di Mitter.

Siffert, con la Porsche 2200, a causa di noie al cambio, rallenta. Queste vetture hanno lamentato inconvenienti di trasmissione, a motivo della maggior potenza.

La classifica generale vede sempre al comando la P 3 di Muller-Guichet, seguita dalla Porsche di Cella-Biscaldi, a poco più di un minuto: queste berline sono tenaci, tena-

cissime. Terzo è sempre de Adamich, quarto Maglioli, quinto il futuro vincitore Hawkins, a meno di 3' da Muller, sesto Hill. La Dino di Williams-Venturi, è settima e quarta tra le due litri.

Nel quarto passaggio sul circuito delle Madonie, la Ferrari di Muller, su cui è salito Guichet (quest'anno, i piloti non possono guidare per più di cinque giri) seguita a condurre. La Porsche di Hawkins-Stommelen è seconda; ha ridotto lo svantaggio a 1'23"1; terza è sempre la 33 di de Adamich-Rolland, quarta la Porsche 2000 di Maglioli-Schutz, quinta la Porsche 2000 di Cella-Biscaldi, in temporaneo ritardo. La Dino di Williams-Venturi è sesta; continua a precedere la Porsche 910 di Neerpasch-Elford. Settima, ancora la Chaparral di Hill-Sharp, ottava la Ford GT 40 di Greder che è prima delle sport 2000, dopo il ritiro dell'altra GT 40 di Schlessler-Lugier. Al decimo posto, Taramazzo e Bona con la Carrera 6, che guidano la sport 2000. Claudio Maglioli con Crosina sono sempre primi tra la GT 1300 con la Fulvia, Black and White e Florida guidano nella 1600 GT. Nella 1000

prototipo, è passata a condurre la Moretti di Sastri-Parla, a causa di una lunga fermata dell'Abarth di Buzzetti-Ridolfi. Gambero, si ritira a causa di un colpo di sole. Il caldo è fortissimo, e la sua Abarth 1300 riparte con Bonaccorsi.

Al quinto passaggio davanti alle tribune, il distacco della Porsche che vincerà la gara, è di soli 5 secondi dalla Ferrari di Guichet. Entrambe le vetture si fermano per rifornirsi, e la Porsche riparte in vantaggio. Da quel momento, rimarrà indisturbata al comando, mentre la P 3 sarà costretta al ritiro poco dopo rientrando lentamente al box. L'Alfa di de Adamich è sempre terza; il suo comportamento sorprende, per il debutto su un circuito così impegnativo. Le altre 33 proseguono a ritmo meno sostenuto; quella di Galli e Giunti ha sempre guai d'accensione. L'altro esemplare con Geki e Todaro, uscirà di strada, mentre era al volante Todaro. Si ferma anche la Porsche di Taramazzo-Bona: queste due vetture erano rispettivamente decima e nona in classifica assoluta. Taramazzo e Bona erano anche primi delle sport 2 litri.



51° Targa Florio

Al termine del sesto giro, è ancora in testa la Porsche 2200 di Hawkins, mentre la Porsche 2000 di Maglioli e Schutz supera la 33 di de Adamich-Rolland. Altre variazioni nelle prime posizioni di classe riguardano la GT 2000, in cui passa a condurre la Porsche 911 di Cahier, noto giornalista e incaricato del servizio corse della Goodyear, e Killy, campione francese di sci, che qui debutta in un nuovo sport.

Si ritira anche la Dino di Latteri e Capuano, per noie meccaniche; hanno ceduto gli ammortizzatori, come sulla vettura di Klass.

Viene fermata la Porsche di Black and White, in quanto il pilota accusa un malessere. Era prima delle GT 1600. In questa classe, passa quindi a condurre la 124 sport di Restivo-The Tortoise.

Settimo giro, con posizioni di testa immutate: Hawkins-Stommelen, Umberto Maglioli-Schutz primi delle 2000, de Adamich-Rolland, nuovamente terzi a causa del ritiro della P 3, poi Cella-Biscaldi, Neerpasch-Elford, Phil Hill-Sharp, Williams-Venturi, Herrmann-Siffert sempre più in difficoltà, Muller che ha raggiunto lentamente i box, dove la vettura viene ritirata, Greder-Giorgi, primi delle sport oltre 2000.

La Chaparral rallenta; tuttavia, prosegue. Nessuno avrebbe creduto che questa vettura concepita essenzialmente per la pista, avrebbe resistito tanto su queste strade.

Durante l'ottavo giro, si ferma l'Alfa di de Adamich-Rolland, per guasto agli ammortizzatori; manca anche quella di Geki e Todaro, uscita di strada, come abbiamo detto, con Todaro. Prosegue, molto attardata solo quella di Giunti-Nanni.

Quindi, le posizioni rimangono le seguenti: Hawkins-Stommelen; Cella-Biscaldi, Neerpasch-Elford; Phil Hill-Sharp; Williams-Venturi; Siffert-Herrmann. Nella sport 1300, dopo il ritiro dell'Alpine, passa in testa la Abarth di Garuffi-Ferlito.

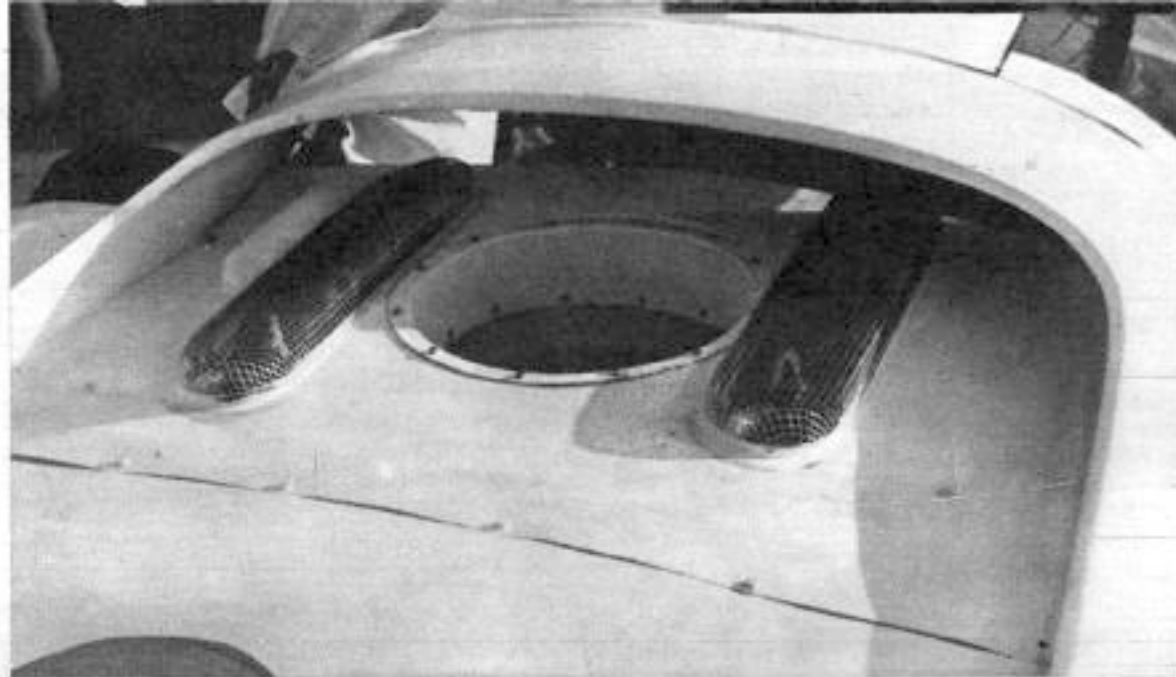
Nessuna variazione di rilievo da questo momento; solo, esce di scena la Chaparral, pare per inconvenienti ai pneumatici.

La corsa termina con il trionfo della Porsche, che piazza tre vetture ai primi tre posti. Con questa gara, la casa tedesca ha ottenuto i 9 punti nel Trofeo Prototipi, classe oltre 2000, in cui non ha sinora corso. E li ha ottenuti con una vettura di soli 2200 cc., contro macchine di cilindrata doppia, addirittura tripla come la Chaparral. D'accordo, questo può accadere solo alla Targa, ma non è da sottovalutare. Nella classe 2000, la marca ottiene il quinto successo consecutivo, portandosi a 45 punti. Unica casa a variare il punteggio nella classifica provvisoria del Trofeo, è la Dino, che ottiene i primi tre punti. Nessun cambiamento per le altre case. Abbiamo già accennato alla strana situazione nell'ambito di questo Trofeo: ora, pare che i punti acquisiti dalla Mirage a Spa, siano andati alla Ford. Prima, la marca americana aveva ripudiato John Wyer; ora, che la sua macchina vince, vuole di nuovo prenderlo sotto la sua protezione. Avremo modo di tornarci su.

Lunga è stata l'attesa per la proclamazione delle classifiche. Infatti, oltre alla solita interpolazione, calcolata per tutte le vetture, eccettuata quella vincente, questa volta bisognava anche tener conto della effettiva ora di partenza, sfalsata per le varie macchine. Un sistema complicatissimo, che suscita malumori in tutti, e soprattutto tra i cronometristi, costretti ad un lavoro improbo. Sarebbe bene poter escogitare qualcosa di più semplice.

Un'ultima nota; quest'anno, siamo stati assistiti nel nostro lavoro da un servizio stampa veramente efficace. D'accordo, i nostri colleghi non hanno fatto altro che il loro dovere. Ma è la prima volta che alla Targa viene svolto un così utile servizio. Nella passata edizione, fu una cosa pazzesca.

BRUNO NESTOLA



Il cofano motore della Porsche 910 2200 8 cilindri. Al centro, la presa d'aria orizzontale



Amedeo Gordini cura personalmente la messa a punto della R8 prototipo

LA SCHEDA DELLA GARA

NOME: 51. Targa Florio.

LOCALITÀ E DATA: Cerda, 14 maggio 1967.

PROVA: di velocità valida per il Campionato Internazionale vetture Sport (II e III divisione) - per i Trofei Internazionali Costruttori (I e II divisione) - per lo Challenge mondiale di velocità e durata - per il Campionato italiano di velocità vetture Sport (I e II raggruppamento) e Sport-Prototipi e per le Coppe CSAI di classe (coeff. 2) - per il Trofeo internazionale GT - per il Campionato FISA Sport e Sport-Prototipi - per il Campionato Siciliano di velocità - per il Campionato Sociale dell'AC Palermo.

LUNGHEZZA DEL PERCORSO: 10 giri del piccolo circuito delle Madonie di km. 72, pari a km. 720.

PRECEDENTE PRIMATO DELLA GARA: sulla distanza; Bordini-Vaccarella (Ferrari) in 7h01'12"2, alla media di kmh. 102,542 (1965).

SUL GIRO: Vaccarella (Ferrari) in 39'21" (1965).

NUMERO DEI PARTENTI: 48.

LE CLASSIFICHE

1. P. Hawkins-R. Stommelen (Porsche 2200) che compiono 720 km. in 6h17'01", alla media di kmh. 108,811 (nuovo record); 2. L. Cella-Biscaldi (Porsche 2000) km. 718,559; 3. J. Neerpasch-Vic Elford (Porsche 2000) km. 712,709; 4. V. Venturi-J. Williams (Dino) km. 676,021; 5. H. Greder-J. M. Giorgi (Ford GT 40) km. 654,958; 6. H. Herrmann-J. Siffert (Porsche 2200) km. 648,000; 7. B. Cahier-J. C. Killy (Porsche 911) km. 600,176; 8. A. Girardini-Z. Filippi (Lancia Fulvia HF) km. 594,382; 9. E. A. Worwick-R. Bond (Austin Healey) km. 592,310; 10. R. Restivo-The Tortoise (Fiat 124 Sport) km. 583,703; 11. D. Margulies-R. Makie (Porsche 911) km. 579,995; 12. C. Maglioli-M. Crosina (Lancia Fulvia HF) km. 576,000; 13. B. Bigum-B. Guzmá (Alfa Romeo Giulia) km. 575,772; 14. M. Facca-Opicina (Porsche 911 S) km. 572,828; 15. R. Ramon-E. Rigano (Lancia Fulvia HF) km. 564,726; 16. A. Amphicar-O. Garofalo (Lancia Fulvia HF) km. 553,370; 17. M. P. (Fiat 124 Sport) km. 548,989.

GIRO PIÙ VELOCE: Muller (Ferrari P3) in 37'09", alla media di 116,285 kmh. (nuovo record).

SPORT PROTOTIPI

CLASSE OLTRE 2000 cc.: 1. Hawkins-Stommelen (Porsche) km. 720,000, alla media di kmh. 108,811; 2. Herrmann-Siffert (Porsche) km. 648,000; 3. Hopkirk-Makie (M. G.) km. 610,456; 4. P. Hill-Sharp (Chaparral) km. 576,000; 5. Guichet-Muller (Ferrari) km. 504,000.

CLASSE 2000 cc.: 1. Vella-Noè (Abarth) km. 432,000, alla media di kmh. 108,593; 2. Neerpasch-Elford (Porsche) km. 712,709; 3. Venturi-Williams (Ferrari) km. 676,021; 4. Munari-Andersson (Lancia) km. 641,622; 5. Nazzari Galli-Giunti (Alfa Romeo) km. 617,561; 6. Wheeler-Davidson (Austin) kmh. 609,549; 7. Maglioli-Schutz (Porsche) km. 576,000; 8. de Adamich-Rolland (Alfa Romeo) km. 504,000; 9. Aaltonen-Baker (Austin) km. 504,000; 10. Geki-Todaro (Alfa Romeo) km. 504,000.

CLASSE 1000 cc.: 1. Satri-Parla (Fiat) km. 542,236, alla media di kmh. 81,946; 2. Buzzetti-Ridolfi (Abarth) kmh. 505,990.

SPORT

CLASSE OLTRE 2000 cc.: 1. Greder-Giorgi (Ford) km. 654,958, alla media di kmh. 98,981; 2. Worwick-Bond (Austin) km. 592,310.

CLASSE 2000 cc.: 1. Vella-Noè (Abarth) km. 32,000, alla media di kmh. 65,286.

CLASSE 1300 cc.: 1. Garuffi-Ferlito (Abarth) km. 547,851, alla media di kmh. 85,817.

GRAN TURISMO

CLASSE 2000 cc.: 1. Cahier-Killy (Porsche) km. 600,176, alla media di kmh. 90,702; 2. Margulies-Makie (Porsche) km. 579,985; 3. Facca-Opicina (Porsche) km. 572,838; 4. Buchet-Garant (Porsche) km. 432,000.

CLASSE 1600 cc.: 1. Restivo-The Tortoise km. 583,703, alla media di kmh. 88,213; 2. Bigum-Guzmá (Alfa Romeo) km. 575,772; 3. Harca-M. P. (Fiat) km. 548,989; 4. Costantino-Walfrido (Fiat) km. 524,886; 5. Black and White-Florida (Porsche) km. 432,000; 6. De Gregorio-Marchio (Alfa Romeo) km. 432,000.

CLASSE 1300 cc.: 1. Girardini-Filippi (Lancia) km. 594,382, alla media di kmh. 89,827; 2. Maglioli-Crosina (Lancia) km. 576,000; 3. Ramon-Rigano (Lancia) km. 564,726; 4. Amphicar-Garofalo (Lancia) km. 553,370.

Foto di ALDO SEREGNI