TARGAPEDIA
Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio
archivio storico
GIOACCHINO GULLOTTI

AUTOSPRINT

ANNO VII | 15 - 22 maggio 1967 | L. 100
N. 20 | settimanale di automobilismo
esce il lunedì | spediz. abbonamento post. gruppo II

ANCORA TEDESCA
LA FLORIO DEI RECORDS

PORSCHE 1·2·3

IN MEMORIA DEL CAMPIONE AMICO

Su BANDINI
servizi speciali
alle pagine
2 - 3 - 4
5 - 12 - 13
14 - 15

Ritirato Vaccarella dopo 100 km. - Al traguardo solo una Dino: quella di Autosprint, 4.a assoluta

DAL NOSTRO INVIATO

CERDA — Tris Porsche (ed è la settima volta) alla Targa Florio. Due nomi, non favolosi, lì in vetta: Rolf Stommelen e Paul Hawkins. Da due anni corrono Porsche. E' la prima loro grossa affermazione. Gli applausi sul traguardo di Cerda non sono stati eccezionali. Gli appassionati « di una volta all'anno » non è che li conoscano molto i due «garagisti», uno di Colonia, l'altro australiano; uno che in casa Porsche è utilissimo nelle gare di durata, l'altro che si divide con la Lola e che ha corso anche in F.1 quando era 1500. Anzi, proprio lui è quel tale che due anni fa ebbe alla « chicane » di Montecarlo quell'incidente che è costato la vita a Bandini.

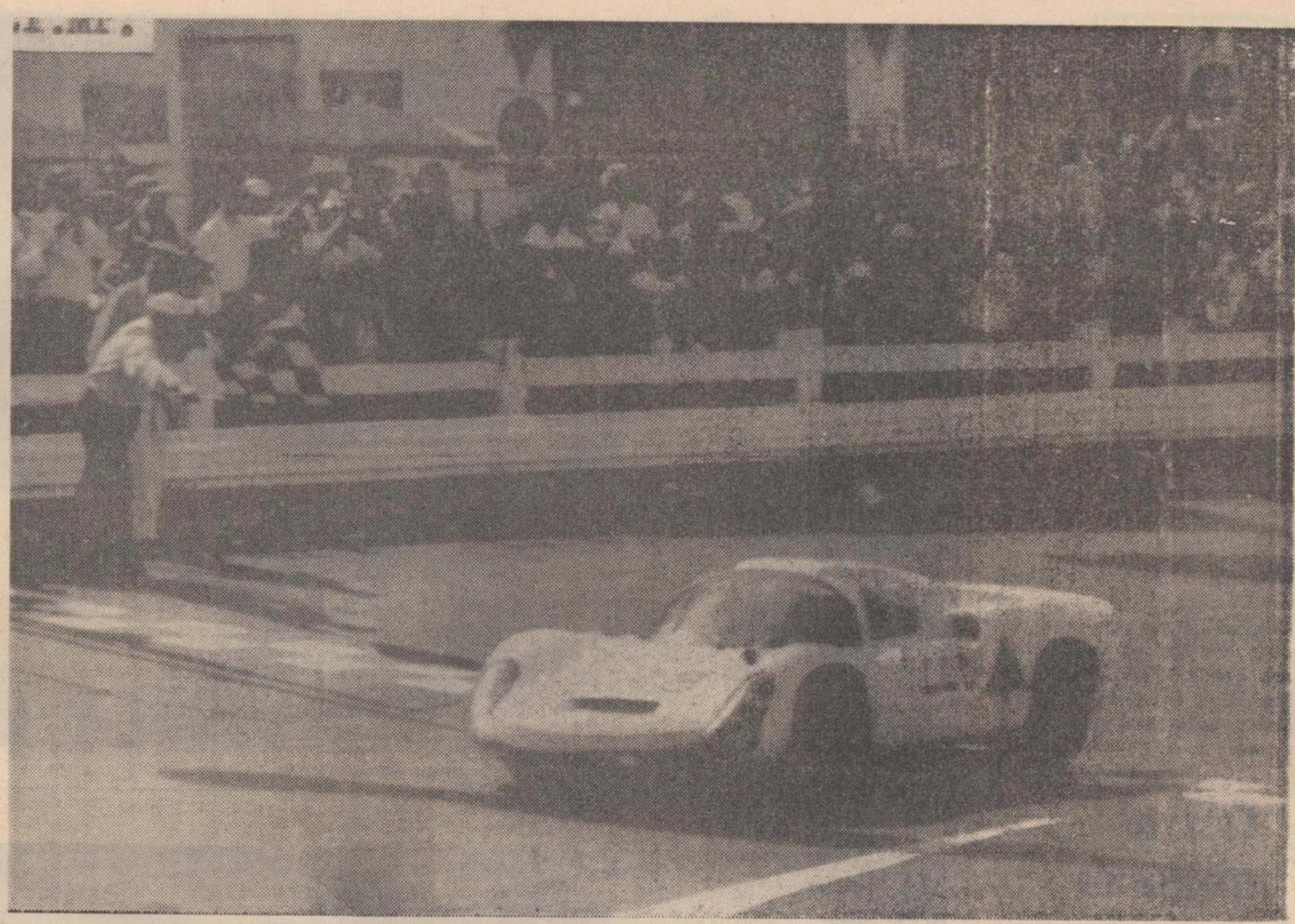
Hanno vinto adesso la Targa Florio, una Targa-record con quelle 6 ore 37'01" alla media di 108,811 kmh. che sono proprio tanti su un percorso di 720 chilometri come i dieci giri del tracciato delle piccole Madonie, anche se la strada, allargata in qualche punto, ha permesso di guadagnare qualcosa. Hanno vinto portandosi in testa al sesto giro, quando Guichet col P 3 Ferrari della scuderia Filippinetti non ha saputo reggere all'attacco degli avversari e mantenere il simbolico « bastoncino » di staffetta-guida che Muller gli aveva consegnato al cambio del terzo giro dopo esserselo guadagnato nel drammatico secondo giro.

Drammatico perché è stato il giro-chiave della corsa. Il giro del fuoristrada di Vaccarella con la P 4 a Collesano, dopo uno sprint al comando nel tempo record di 37'51"44 (media 115,108 kmh.). Partito in scivolata mentre frenava e metteva la « prima » nel famoso tornante all'interno del paesino dei suoi sostenitori più accaniti, il favorito della Targa ha sentito i freni bloccati e non è riuscito a impedire che la P 4 finisse con le ruote destre contro il marciapiede fracassando irrimediabilmente i cerchioni.

Le speranze della Ferrari si sono così appuntate sul P 3 della scuderia svizzera, ma sono durate appena altri 500 chilometri. Che prima Guichet non ha retto all'attacco del gigante Stommelen e poi Muller, partito per reagire, si è visto subito coinvolto nella bagarre dell'attacco decisivo all'avversario, i cui meccanici avevano chiuso in vantaggio anche il rifornimento.

Marcello Sabbatini

I servizi sulla « Florio »
alle pagine 7 - 8 - 9 - 10



CERDA — A destra, il vittorioso arrivo della Porsche. Sotto, i mattatori Paul Hawkins e Rolf Stommelen. In basso, i... principali « mattati » Nino Vaccarella e Lodovico Scarfiotti.

PORSCHE - TRIS (e sette!)

DAL NOSTRO INVIATO

Per 350 chilometri o pressapoco sono durate le speranze Ferrari di tener a bada le 2200 Porsche con l'ottimo otto cilindri (che differenziavano le 3 Carrera 10 di Stommelen-Hawkins, Siffert-Hermann e Mitter-Colin Davis da quelle 6 cilindri 2000 dei sorprendenti poi secondi assoluti Cella-Biscaldi, Neerpasch-Elford e Maglioli-Schutz). Qualcosa di più ha sperato l'Alfa con le sue debuttanti « 33 ». Specie quella di De Adamich-Rolland, che ha sempre tenuto banco nelle primissime posizioni; è stata terza e seconda assoluta, finché anche le sue sospensioni, come quelle della « 33 » di Bonnier-Baghetti non hanno ceduto. Delle quattro 2000 - 8 cilindri milanesi solo una, attardata, ha finito: quella dei nostri « caschi » Nanni e Giunti. Ma con lo spinterogeno che tradiva il motore. Perciò all'Alfa non sono contenti, anche se i loro applausi se li sono guadagnati.

Ma allora anche Ferrari ha da recriminare per le sue Dino. La migliore, quella con i 240 cavalli del motore 3 valvole, provato a Monza per 1100 chilometri il lunedì precedente senza accusare una « panne », ha lasciato Klass (ammortizzatori) appena all'inizio del secondo giro, dopo una partenza scatenata. E così ancora una volta Casoni, come d'altronde Scarfiotti stavolta, è rimasto a fare numero nel box.

Ma una Dino ha finito. E molto bene pure! La Dino di « Autosprint » che abbinava il « casco di bronzo » (bolognese) Vittorio Venturi al pilota della Ferrari Jonathan Williams. Una marcia regolarissima la loro, che li ha visti sempre tra i primi dieci assoluti. E alla fine, sui 720 chilometri, la cadenza regolare ha il suo premio: e la nostra Dino — la prima che arriva in fondo dal Nurburgring dell'anno scorso — ha trovato il premio del quarto posto assoluto e del terzo di classe.

E se vogliamo completare la nostra soddisfazione perché non ricordare Cella, altro classificato di spicco del nostro concorso, che col partner Biscaldi ha debuttato meglio di quanto molti avessero finora creduto, su un impegnativo prototipo come il Porsche 2000?

Per i colori italiani però, questa Florio continua ad essere tabù, anche se la teoria-Vaccarella che la vettura potente riesce comunque a star davanti alle rivali « medie » avvantaggiate solo dalle sorprese alla distanza, ha avuto una conferma. Ma contro Vaccarella sta il suo mancato arrivo al traguardo finale in una corsa che a Maranello avrebbero forse voluto dedicare, vittoriosa, alla memoria di Lorenzo Bandini, il cui ricordo è sempre stato presente sulla 51.a Targa: con l'afflusso degli appassionati il viso tirato di Scarfiotti, il simpatico ricordo dei meccanici americani della Chaparral, l'atmosfera surreale nel clan ferrarista, e negli squilli di tromba che hanno voluto salutare il campione scomparso prima dell'abbassarsi della bandiera della via.

Marcello Sabbatini

LA CORSA degli altri

CERDA - Tirare le somme di una gara di durata, con i cronometristi che si riservano ore per dare una classifica totale, non è cosa facile. Ripromettendoci di tornarci sopra nel prossimo numero, ecco qualche appunto chiarificatore, dovuto anche alla insolita efficacia dei servizi stampa dell'AC Palermo, che ci hanno inondato di notizie, grazie anche al fresco entusiasmo del collega Pietro Rizzo.

Particolarmente esaltante la prova della Fulvia HF gran turismo di Maglioli e Crosina che ai diretti rivali (e colleghi) Girardini e Filippi già al 7. giro avevano dato un distacco di 22 minuti marciando a un ritmo superiore alle Porsche 911.

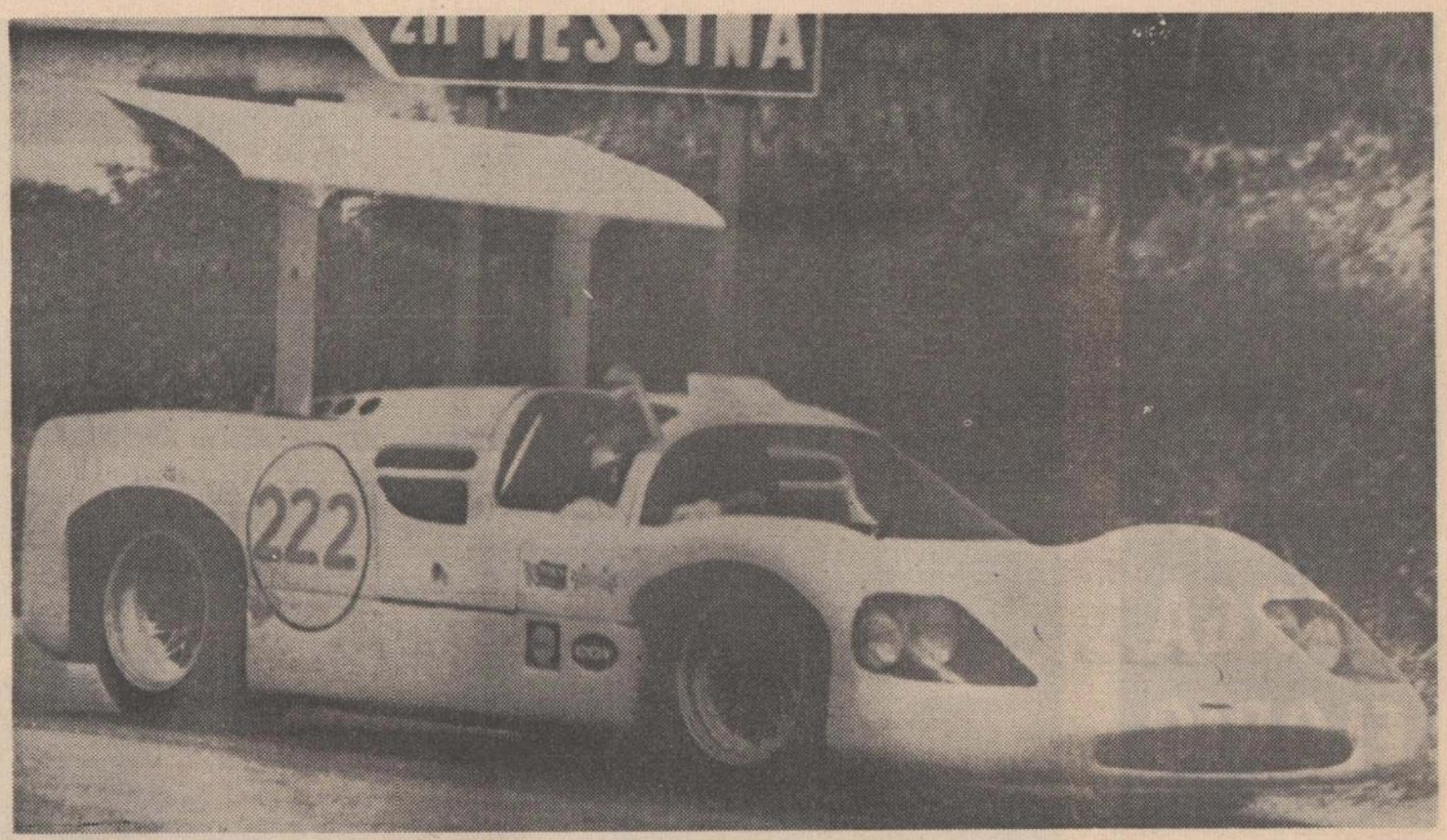
Ottime anche le due 124 spider Fiat mentre fiaccate alla distanza lo squadrone delle Alpine-Renault, che però hanno mostrato una organizzazione agonistica come pochi, avendo portato oltre cinquanta persone del team in Sicilia.

Nelle sport una Ford GT 40 ha tenuto fino in fondo, quella di Greder-Giorgi, anche se la sua media di kmh 98.981 non è esaltante.

I giri più veloci

37'31"44, media 115,108 Vaccarella (P.4) al 1° giro; 38'54" Klass (Dino) al 1° giro; 37'19"4 Siffert (Porsche 2200) al 2° giro; 38'40"2 De Adamich (Alfa 33) al 2° giro; 38'09" Muller (P.3) al 2° giro; 38'41" Hill (Chaparral) al 3° giro; 38'19" Cella (Porsche 2000) al 3° giro; 38'18" Maglioli (Porsche 2200) al 3° giro; 38'22" Stommelen (Porsche 2200) al 5° giro; 39'10"3 Williams (Dino) al 5° giro.

51. TARGA FLORIO



Malgrado il suo peso e i suoi considerevoli « ingombri », la Chaparral, al suo esordio sul circuito delle Madonie ha disputato una « onesta » Targa Florio, difendendosi fin verso le ultime battute della corsa quando si è dovuta ritirare. Tel. A. P.)

Così al traguardo

TARGA FLORIO - 14 maggio - Gara internazionale di velocità e durata, valevole per il trofeo SP 2000 e oltre 2000, per il campionato costruttori gruppi I, II, III e per il campionato di Francia dei circuiti - Percorso: km. 720

1. Paul Hawkins - Rolf Stommelen (Porsche 2195) che compiono i dieci giri del circuito per un totale di 720 chilometri in 6 ore 37'01'' alla media di kmh. 108,811;
2. Cella - Biscaldi (Porsche 911) che nello stesso tempo dei vincitori hanno percorso 718,559 chilometri alla media di kmh. 108,593;
3. Neerpasch - Elford (Porsche 911) che nello stesso tempo dei vincitori hanno percorso 712,709 chilometri alla media di kmh. 107,709;
4. Venturi - Williams (Ferrari Dino) 676,021 chilometri alla media di kmh. 102,163;
5. J.M. Giorgi - H. Greder (Ford GT) 654,958 chilometri alla media di kmh. 98,981;
6. Hermann-Siffert (Porsche 2195) 648 chilometri alla media di kmh. 97,929;
7. Cahier - Kilty (Porsche) media di kmh. 90,702;
8. Girardini - Zefferino (Lancia HF) 594,382 chilometri;
9. Worwick - Bond (Austin Healey) 592,310 chilometri;
10. Restivo - «The Tortoise» (Fiat 124 Sport) 583,703 chilometri.

CLASSIFICA ASSOLUTA FINO A 2000:

1. Cella-Biscaldi (Porsche 911) km. 718,559 alla media di kmh. 108,593; 2. Neerpash-Elford (Porsche 911) km. 712,709; 3. Venturi-Williams (Ferrari Dino) km. 676,021.

CATEG. SPORT OLTRE 2000:

1. Giorgi-Greder (Ford GT 40) km. 654,958 alla media di km. 98,981; 2. Worwick-Bond (Austin Healey) km. 592,310.

CAT. SPORT DA 1300 A 2000:

1. Vella-«Noè» (Abart 2000) Km. 432,000.

CAT. SPORT PROTOTIPI OLTRE 2000:

1. Hawkins - Stommelen (Porsche 2195) km. 720 alla media di kmh. 108,811; 2. Herman-Siffert (Porsche 2195) km. 648 alla media di km. 97,929; 3. Hopkirk-Makinen (MG 2004) km. 610,456 alla media di km. 92,256.

CAT. SPORT PROTOTIPI FINO A 2000:

1. Cella-Biscaldi (Porsche 911); 2. Neerpash-Elford (Porsche 911); 3. Venturi-Williams (Ferrari Dino).

CAT. SPORT PROTOTIPI FINO A 1000:

1. Sastri-Paria (Fiat M.) km. 542,236 alla media di km. 81,946; 2. Buzzetti-Ridolfi (Abarth 1000) km. 505,990.

CAT. GRAN TURISMO FINO A 2000:

1. Cahier-Kilty (Porsche 911-S) km. 600,176 media km. 90,702; 2. Margulies-Makie (Porsche 911-S) km. 579,985 3. Facca-«Opicina» (Porsche 911-S) km. 572,838 alla media di km. 86,571.

GRAN TURISMO FINO a 1600:

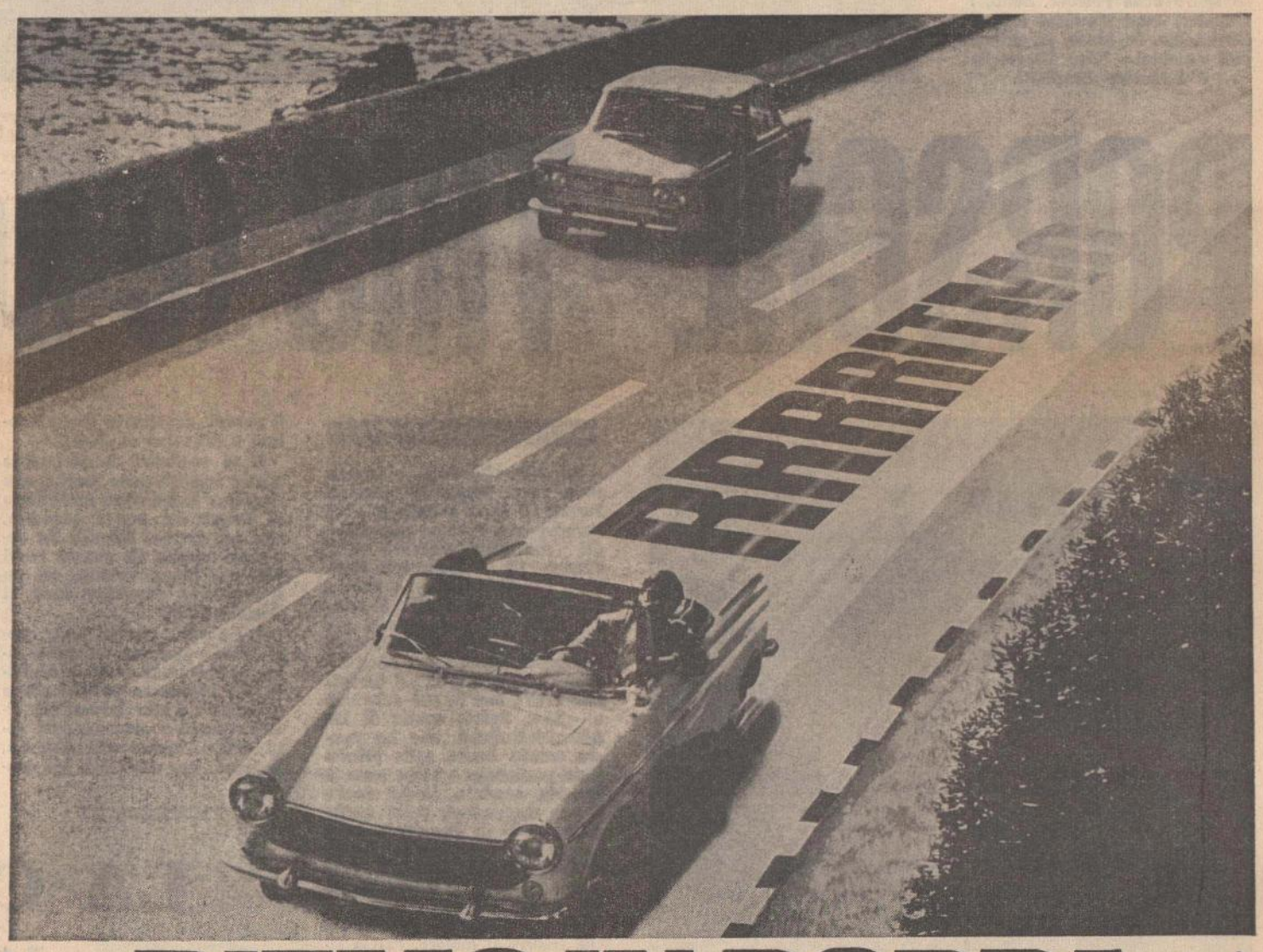
1. Restivo-«The Tortoise» (Fiat 124 S) km. 583,703 alla media di km. 88,213; 2. Bigum-Piccione (Alfa Romeo Giulia GT) km. 575,772; 3. «Harca»-Marsala (Fiat 124 Sport) km. 548,989.

CAT. GRAN TURISMO FINO A 1300:

1. Girardini-Zefferino (Lancia HF) km. 594,382 alla media di km. 89,827; 2. Maglioli-Crosina (Lancia HF) km. 576; 3. «Ramon»-Rigano (Lancia HF) km. 564,726.

CAT. SPORT FINO A 1300:

1. Garufi-Ferlito (Abarth OT 1300) km. 576,951 alla media di km. 85,817.

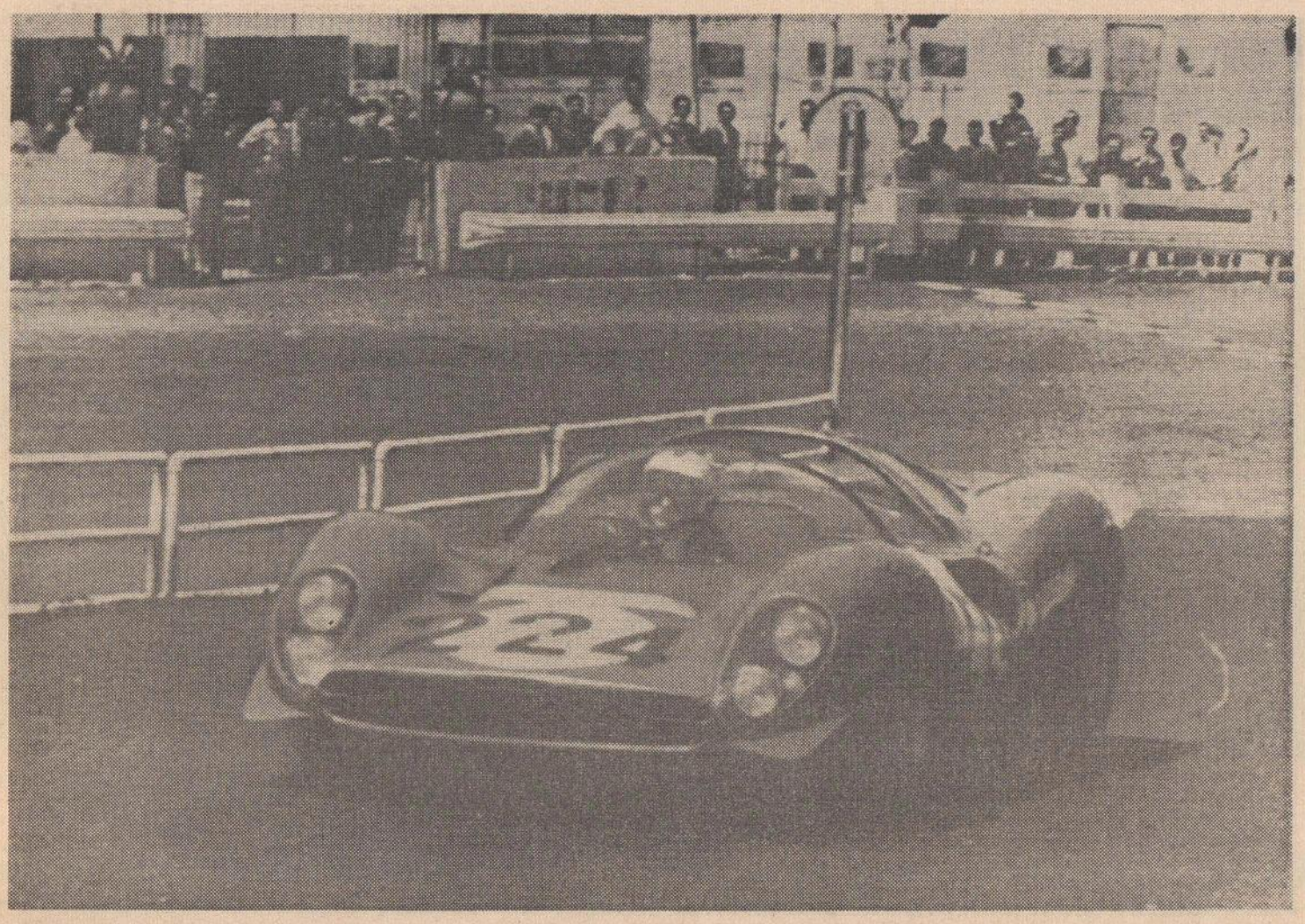


RITMO IN POPPA CON Super-M
la superbenzina Marathon

Fate un pieno Marathon e andate a gonfie vele per le strade del mondo. A pieno ritmo, col vento in poppa, veloci, sicuri, scattanti. Felici di sapere che solo Marathon sa dare un ritmo alla vostra guida. Ritmo di gioia, rritmo di potenza, rrritmo di vitalità.
Fate un pieno di Super-M, provate questa nuova benzina che nasce dagli Stati Uniti, e via! Vi sentirete un altro, piú potente, con una buona macchina e un pieno di Super-M. Perché Marathon conosce bene i carburanti. Perché Marathon ha nelle vene il ritmo massacrante delle gare piú famose. Perché Marathon vince.

LA MARATHON ESPLORA, RICERCA, PERFORA, ESTRAE, SPERIMENTA, RAFFINA, TRASPORTA, DISTRIBUISCE.

2-67



51. TARGA FLORIO

La corsa di Nino Vaccarella (e di Lodovico Scarfiotti, e della Ferrari P.4) è durata un centinaio di chilometri, metro più metro meno. Un muretto ha posto fine alle tutt'altro che infondate ambizioni dell'equipaggio favorito. (Telefoto AP)

Da CERDA giro per giro

DAL NOSTRO INVIATO

CERDA — Il sole già annuncia i suoi bollenti spiriti, mentre nella solita spettacolare cornice di folla, la Targa Florio sta per cominciare a scrivere anche il suo 51.o capitolo. Vaccarella fa la sua *entrée* nella discesa delle tribune e il coro di applausi sottolinea il piccolo show al quale il pilota di casa cerca di far partecipare il *coéquiper* Scarfiotti mentre sotto le camere Tv discute l'improvviso problema del poi rientrato divieto di rifornimento carburante a Polizzi (per precauzione dei vigili del fuoco). Farà caldo, certo, e non solo per il clima. Se ne accorgono subito gli stessi spettatori mentre le 62 macchine al via sgranano il rosario della partenza.

Tra i forfait l'attesa Dino di serie di Cremascoli-Giunta e l'inviato Fiat dovrà accontentarsi di osservare l'ottima resistenza alla fatica che poi mostreranno le 124 sport dei locali Restivo e Cosentino.

Al box Ferrari c'è una aria strana, preoccupata. Lo choc-Bandini non è passato del tutto. Da Milano, dove era volato per i funerali, non è tornato il D.T. Forghieri, c'è solo il D.S. Lini.

Ma ecco, la corsa è scattata, precisa alle otto, con la rabbiosa HF 1300 di Raffaele Pinto che per un paio di giri sarà la prima delle vetture ad aprire il carosello. Le notizie che arrivano dai posti di controllo sul percorso dicono subito che la battaglia si è scatenata in tutta violenza. Quando parte la P4 di Vaccarella è un boato solo. E l'entusiasmo si fa caldo ancora più: a Cerda, dove lo vedono già infilare la Chaparral di Phil Hill partita venti secondi avanti. E il cavalleresco Phil non fa una piega: cede subito il passo. I minuti non passano tanto veloci, ma quando piomba Vaccarella verso le 9, tutti capiscono che la prodezza iniziale è già fatta: 37'31"44 è il responso dei cronometri. Media (da fermo) 115,108 kmh. Sulla sua scia a un 1' e 2" ci sarà la Porsche di Mitter (38'34"4) poi quella di Siffert (38'40") poi il P3 di Muller, la Chaparral che accusa 38'47" e quindi l'altra Porsche 2200 8 cilindri di Stommelen. Il lotto dei primi è selezionato. C'è da aggiungerci la Lola 70 di Epstein che inizia subito le fermate preludenti al ritiro del giro dopo. Solo in 59 già continuano.

E siamo al primo dramma. Le notizie dall'interno delle Madonie sono subito negative, prima per Klass, poi per Mitter, poi per Vaccarella. Dovrà passare del tempo prima che si sappiano notizie precise, ma gli elicotteri non portano piloti feriti sul campetto d'atterraggio.

Anche Siffert comincia ad accusare noie al cambio. Così è Muller a passare al comando a 113,899 kmh davanti alla Porsche di Siffert e alla sorprendente Alfa 33 di De Adamich, seguite poi dalle altre tre Porsche di Cella, Maglioli, Stommelen e finalmente dalla Chaparral che precede di soli cinque secondi quella che sarà la migliore Dino, con Williams al volante. De Adamich è così anche il primo delle 2000.

Muller insiste e al terzo giro, anche se la media comincia a scendere, mantiene la testa. Però il sorprendente Cella ha scavalcato l'Alfa 33 di De Adamich non solo nella seconda posizione assoluta. Ma anche Stommelen si tiene sotto. Così al quarto giro con i rifornimenti che Cominciato prepara il campo alle sorprese.

Regolare è invece la corsa del prototipo 1000 Abarth di Buzzetti-Ridolfi, mentre Claudio Maglioli con l'HF 1300 comincia a stupire nella gran turismo, tenendo alle sue spalle anche le più potenti Porsche 2000. Su una delle quali si alterna al comando il fotografo parigino Cahier con il sorprendente campione di sci Killy, venuto a sciogliersi dal fresco delle nevi al sole della Sicilia.

Guichet, che ha sostituito Muller, riesce a mantenere il comando nel quarto giro, ma con la media scesa a 111,110 kmh. Stommelen gli si è portato già a poco più di un minuto. De Adamich è terzo e la Dino di Williams sesta assoluta ora col bolognese Venturi al volante. Ma 72 chilometri dopo, a metà gara Guichet ha perso tutto il vantaggio più un altro minuto.

Siamo al sesto giro e abbiamo già la coppia vincente al comando: 1) Stommelen-Hawkins (Porsche 2200) in 3 ore 54'1" media 110,767 kmh.; 2) Muller-Guichet (Ferrari P3 4000) 3 ore 55'6; 3) Maglioli-Schutz (Parsche 2200) 3. 57'28"1; 4) De Adamic-Rolland (Alfa 33) 3.57'35"1 primo dei prototipi 2000; 5) Cella-Biscaldi (Porsche 2000) 3 ore 59'33"4.

Non saranno più ripresi i due « garagisti ». Scomparirà la P3, scomparirà Maglioli, anche le Alfa 33 cederanno dopo aver brillantemente dato entusiasmo al pubblico. La Chaparral cercherà inutilmente di tirare fino in fondo. Ma solo le Porsche riusciranno a mantenere un ritmo da orologi, su un asfalto che accentuerà le sue insidie col ghiaino sgretolato, cui ha pagato lo scotto anche la Dino di Latteri-Capuano a metà corsa. La media però continuerà a scendere ma stabilizzandosi sui 109 all'ora, che è pure un ritmo da media record.

Le ultime emozioni, oltre la catena di ritiri che altre metà gara avevano già dimezzato i concorrenti, le daranno le scomparse a catena delle Porsche 2200 di Maglioli Siffert e della Chaparral. A tutto vantaggio della regolarissima unica Dino rimasta in gara, quella con soli 200 cavalli, ma perfetta in ogni suo attributo meccanico, affidata a Williams-Venturi che sarà alla fine l'unica macchina rossa a rompere il bianco sgranarsi delle dominatrici Porsche, col suo quarto posto assoluto e terzo di classe, interpolazione permettendo.

m. s.

Sandro Moncini è del « Jolly »

La Scuderia Jolly Club Mario Angiolini ci ha fatto pervenire nei giorni scorsi una cortese lettera di precisazione che, per le solite ragioni di spazio e di tempo, pubblichiamo in questa sede. La lettera dice:

« Sul n. 19 del vostro giornale, nell'articolo « Moncini primo applauso » è detto che il triestino appartiene alla Scuderia Ostuni.

« Sandro Moncini gareggia già dalla passata stagione per i colori del Jolly, ed in più, alla Bassano-Montegrappa, l'iscrizione era: Concorrente Jolly Club, conduttore Sandro Moncini, senza contare che sulla GTA vincente faceva spicco la scritta Jolly Club.

« Desidereremmo una cortese precisazione in merito.

« Certi della vostra comprensione, vi ringraziamo anticipatamente e porgiamo i nostri più cordiali saluti ».

Chiediamo venia per il «lapsus », assolutamente involontario, e... speriamo di ricordarcene in avvenire.

Il « dietro-front » era di Marchesi

A proposito di precisazioni: quella che stiamo per fare è abbastanza importante. Nella fotografia pubblicata al piede di pagina 8, sul numero scorso, si vedevano due Alfa Romeo 2600 abbastanza prossime a una collisione, sul circuito di Imola, nel corso della disputa della I. Coppa Bruno Deserti. La didascalia era del seguente tenore: « Imola - Un dietro-front di Mascari che mette in difficoltà Marchesi ». Ed ecco la precisazione: in realtà, avremmo dovuto scrivere: « Un dietro-front di Marchesi che mette in difficoltà Mascari ». Le nostre scuse a Mascari, a Marchesi, non meno che a tutti i nostri lettori.

● **E' stato un incidente automobilistico a precludere a Scott Carpenter, l'astronauta che volò nello spazio nel 1962, la continuazione degli esperimenti. Carpenter è stato infatti assegnato al servizio permanente a terra, non consentendogli le fratture riportate nell'incidente di restare in servizio attivo.**

● **Amédée Gordini ha battezzato l'Alpine « Autobianchi », perchè le collauda Mauro Bianchi.**

● Jacques d'Orléans, figlio del conte di Parigi, pretendente al trono di Francia, è stato condannato in Svizzera a tre giorni di carcere (senza condizionale) e a una multa di oltre ventimila lire, per avere guidato in stato di ubriachezza.

● Rita Pavone sarà giudicata dal pretore per gesto offensivo a un automobilista. Venuta a diverbio sulla via Olimpica con un altro utente della strada, « Pel di Carota » gli ha fatto un gesto... napoletano, cioè il segno delle corna. A dire della vittima, la madre della cantante avrebbe rincarato la dose dandogli un paio di schiaffi. La causa è però stata rimandata, essendo Rita Pavone all'estero per impegni di lavoro.

LA RICOSTRUZIONE

RICOSTRUZIONI GIGANTI E VETTURA CON DISEGNI ORIGINALI

ricostruzione sempre imitata e mai eguagliata

Ricco assortimento di pneumatici, giganti

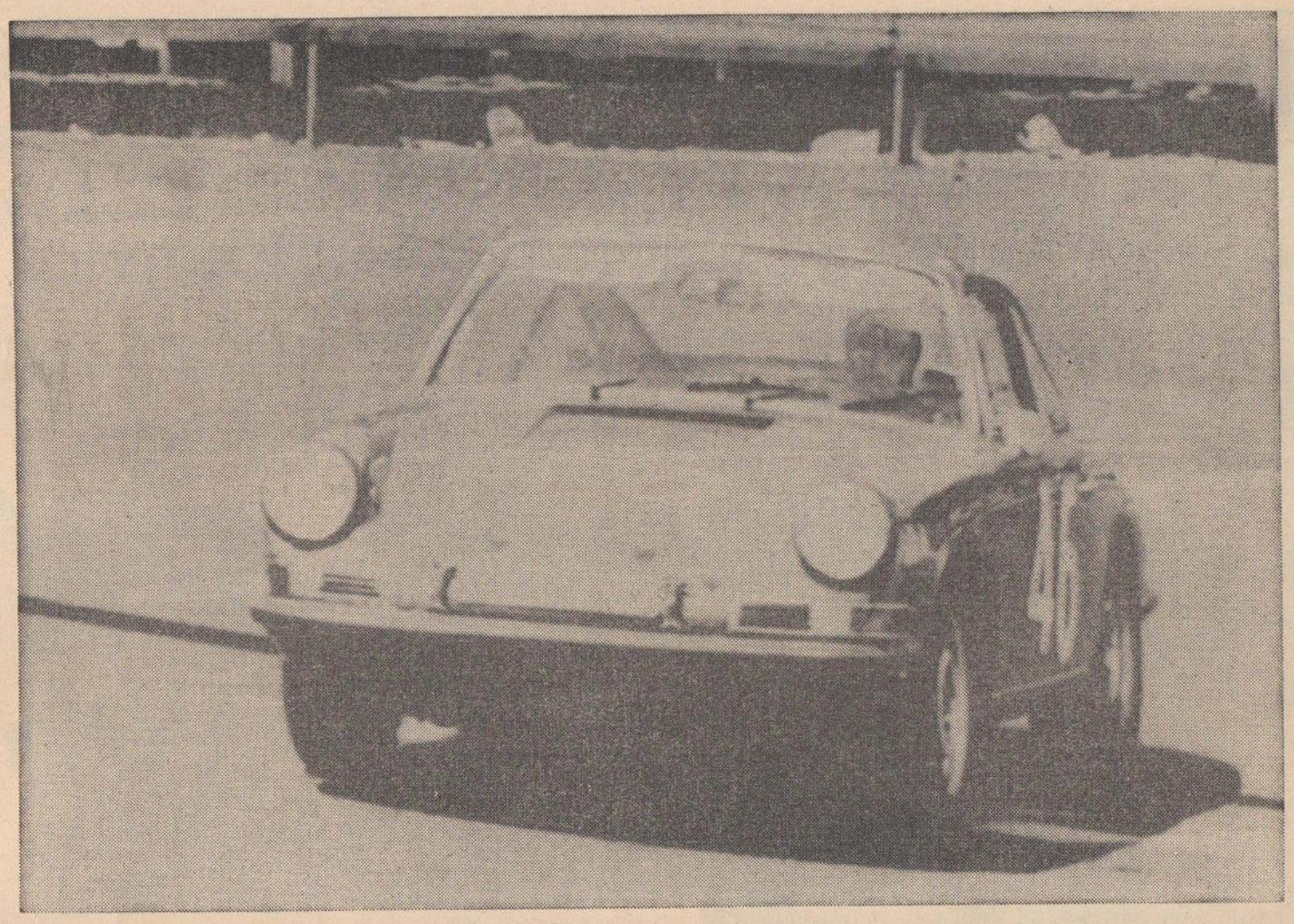
Speciali ricostruzioni tipo neve

BOLOGNA - Negozi: Via Montegrappa n. 11 - Telefono 227734

Stabilimento: Via Decumana n. 45/a - Tel. 382669

Tel: 382581

51. TARGA FLORIO



Dal « flash » e dalle piste di sci allo sport del volante il passo è più breve di quanto si potrebbe credere. Bernard Cahier (fotoreporter di grido) e Jean-Claude Killy (« re » delle nevi) settimi assoluti, lo testimoniano eloquentemente. (Telefoto AP)

L'ALFA non si contenta

DAL NOSTRO INVIATO

CERDA — Com'è andata ingegner Chiti? La faccia è stanca, sudata, come per tutti. Il sorriso è conciliante, anche se imbarazzato. Beh, così... Ma come così? E' andata bene, no? Con quel De Adamich sempre lì con i primissimi, addirittura secondo assoluto. E le altre «33» sempre bene in bagarre. Che voleva, vincere subito?

Non ammette, come non vuole ammettere che in fondo è stato meglio di quanto tutti credessero. La Targa è la Targa. Il suo è un massacro di macchine. Basta scorrere l'elenco dell'arrivo. Ma l'ing. Chiti si vede che avrebbe voluto qualcosa di più di quell'arrivo singhiozzante della vettura di Nanni-Giunti. Magari anche per uno di quei grossi dirigenti dell'Alfa-Iri, lì in macchina con lui. Forse è lo stesso che gli ha proibito di dare in mano ai due spericolati locali Barba e Federico la GTA compressore, adoperata come « muletto » nelle due settimane di prove. Comunque il nuovo appuntamento per le Alfa « 33 » è il Nürburgring.

*

Faceva impressione a vederlo, quel gruppetto di giornalisti che è tornato a scoprire le corse da sette giorni da quando la tragedia di Bandini ha riscatenato il « dalli all'untore » automobilistico. Chissà, o forse erano venuti in Sicilia per raccontare ancora con frasi macabre come sono inutili queste corse, sperando in qualche dramma, ancora. Corna facendo, è andata bene. Molte uscite di strada, qualche escoriazione, qualche colpo di sole come quello al... locale « Gambero » (potenza del nome!). Scarfiotti che non ha dovuto nemmeno affrontare, per il ritiro di Vaccarella, il preoccupante test dell'emozione (giustificata). E' andata male, vero, signori « avvoltoi »?

*

A proposito. La radio (e la Tv) ha sofferto all'opposto lo choc di Montecarlo. Nella radiocronaca della «Domenica sport» non una sillaba sulla Targa. Forse perché hanno vinto le Porsche? O perché aspettavano le complicate classifiche « per interpolazione »?

*

Che pubblico, però! Bisogna venire in Sicilia per capire cos'è la passione per questo sport! Quanti erano lungo i 72 chilometri? Centinaia di migliaia, scommetteteci. Aggrappati ovunque. E anche disposti a serpe lungo i tornanti, a fare budello come nelle corse di biciclette. Che paura per i piloti! Amici, calma, frenatevi sono questi i pericoli che dobbiamo evitare. Per far durare l'automobilismo.

*

La Porsche fino all'ultimo ha tenuto nascoste le sue 2200. Non ha fatto realizzare nemmeno uno short televisivo. Così al via è saltato fuori che, invece di una, le 2200 8 cilindri erano tre. Anche se poi solo una, quella trionfatrice è arrivata in fondo.

*

Piccolo « giallo » prima del via. Le reazioni « pompieristiche » a Montecarlo sono arrivate sino a quaggiù. I vigili del fuoco, poco prima della partenza, avevano vietato il rifornimento intermedio di benzina a Polizzi. Soltanto le proteste della Porsche e della Ferrari hanno permesso di annullare in extremis la cautelare disposizione (di responsabilità).

m. s.

Cause e (giro) dei principali ritiri

Vaccarella (Ferrari P.4) al 2° giro: rotti i due cerchioni destri delle ruote; Klass (Dino 3 valvole) 2° giro: ammortizzatori; Bonnier (Alfa 33) 4° giro: sospensione; Capuano (Dino) 5° giro: fuoristrada a Cerda; Muller (Ferrari P.3) 7° giro: coppia conica differenziale; Todaro (Alfa 33) 7° giro: fuoristrada rotto serbatoio olio; De Adamich (Alfa 33) 8° giro: sospensione; Hill (Chaparral) 9° giro: foratura; Maglioli (Porsche 2200) 9° giro: motore; Siffert (Porsche 2200) 10° giro: cambio.

PER LE AUTO DI TUTTO IL MONDO

RUOTE SUPERLEGGERE IN ELEKTRON

Campagnolo