

AUTO SPRI NT

ANNO VIII 6-13 maggio 1968 L. 200
N. 19 settimanale di automobilismo
esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

Quasi una «bella» il G.P. FINA

Come «voterà»
la Formula 3
il 19 maggio
a MONZA?



WILLIAMS
alla TECNICA

Con ELFORD TARGA da leggenda

i nostri servizi speciali nelle pagine centrali



Finalmente per le «33»
un bel giorno di gloria

F.2 «giallo» FERRARI a Zolder
AMON accusa ICKX



La Ferrari sta a guardare?

RICOMINCIA LA «CORRIDA» MONDIALE F.1

300 mila siciliani
in eccitata suspense
per 6 ore e mezza
grazie a quattro grandi
piloti protagonisti

LA TARGA



L'Alfa 33 col motore 2500 di Vaccarella è stata tolta di gara al terzo giro dall'uscita di strada di Schutz. Ma al quinto anche la Porsche 2200 di Scarfiotti si arrendeva (con Mitter)

La sfida
VACCARELLA

← **SCARFIOTTI** →

incendia
la corsa
nei primi
tre giri



52. TARGA FLORIO - 5 maggio - Gara internazionale di velocità e durata valevole quale quinta prova del campionato internazionale marche e della coppa CSI gran turismo.

LE CLASSIFICHE CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Vic Elford-Umberto Maglioli (Porsche 907), 10 giri pari a km 720 in 6 ore 28'47"9 alla media di kmh 111, nuovo primato. Primato precedente: Hawkins-Stommelen (Porsche 907) in 6 ore 37'01", alla media di kmh 108,811 (1967); 2. «Nanni»-Giunti (Alfa Romeo 33) 6 ore 31'30"7, media kmh 110,341; 3. Casoni-L. Bianchi (Alfa Romeo 33) 6 ore 37'55"1, media kmh 108,564; 4. Herrmann-Neerpasch (Porsche 907) 6 ore 38'48"7, media kmh 108,321; 5. Pilette-Slotemaker (Alfa Romeo 33) 6 ore 55'28"8, media kmh 103,976; 6. Baghetti-Biscaldi (Alfa Romeo 33) 7 ore 00'08"5, media kmh 102,822; 7. Wendt-Kauhsen (Porsche C 6) 7 ore 11'39"5, media kmh 100,079; 8. Haldi-Greub (Porsche 911 S) 7 ore 26'49"2, media kmh 96,613; 9. Steinemann-Lins (Porsche 910) a 1 giro; 10. Nicodemi-Facetti (Porsche 910) a 1 giro; 11. Munari-Pinto (Lancia 1401) a 1 giro; 12. Hedegs-Hopkirk (M.G.) a 1 giro; 13. Ypsilon-Randazzo (Porsche 911) a 1 giro; 14. Giacomini-Barbasio (Lancia Fulvia S) a 1 giro; 15. Maglioli-Crosina (Lancia 1401) a 1 giro; 16. Ferlino-Starrabba (Porsche 911) a 1 giro; 17. Rey-Garant (Porsche 911) a 1 giro; 18. Siffert-Stommelen (Porsche 907) a 1 giro; 19. Pat Moss-Rosadele Facetti (Lancia 1401) a 1 giro; 20. Laurent-Marche (Porsche 911) a 1 giro; 21. Buzzetti-Ridolfi (Porsche C 6) a 1 giro; 22. Wangstre-Christoffersen (Dino Ferrari 206 SP) a 1 giro; 23. «Amphicar»-Garofalo (Lancia Fulvia S) a 1 giro; 24. Brown-Fall (BMC) a 1 giro; 25. Locatelli-Poret (Lancia-Fulvia S) a 1 giro; 26. Sanson-Lefevre (Porsche 911) a 1 giro; 27. Filippi-Danieli (Lancia Fulvia S) a 1 giro; 28. Capra-Sala (Alfa Romeo duetto) a 1 giro; 29. Warwick-Bond (Austin Healey) a 1 giro; 30. Mantia-Lo Jacono (Lancia Fulvia S) a 1 giro; 31. «Snoopi»-«Nano» (Lancia Fulvia S) a 1 giro; 32. König-Lanfranchi (Nomad-Ford) a 2 giri; 33. Lo Piccolo-Sutera (Alfa Romeo Giulia TZ) a 2 giri; 34. Restivo-Jemma (Alfa Romeo duetto) a 2 giri; 35. «Ramon»-Calabrò (Lancia Fulvia S) a 2 giri; 36. «Zorba»-«Sancho» (Alfa Romeo duetto) a 2 giri; 37. Rizzo-Alongi (Simca Abarth) a 2 giri; 38. Cosentino-Verna (Fiat 124 spider) a 2 giri; 39. Fiorentino-Zerimar (Matra Jet 6) a 2 giri; 40. Patané-«Ora» (Abarth 1000) a 2 giri; 41. «Black and White»-Barraco (Alfa Romeo Giulia SS) a 2 giri; 42. Bersano-Morando (Alfa Romeo Giulia TZ) a 2 giri; 43. «Don Pedrito»-«Bruno di Belmonte» (Abarth 1000) a 2 giri; 44. Calascibetta-Ferlito (Abarth 1000) a 3 giri; 45. Ramorino-Giunta (Abarth 1300) a 3 giri; 46. Padoan-

Savona (Mini Cooper) a 3 giri; 47. Parla-Del Sette (Fiat Moretti) a 3 giri; 48. Valenza-Ferraro (Simca Abarth) a 3 giri; 49. Scarfiotti-Mitter (Porsche 907) a 4 giri; 50. Virgilio-Panepinto (Abarth 1300) a 4 giri; 51. Reale-«Harka» (Porsche 356 C) a 4 giri; 52. Paratore-Rigano (Fiat 124 S) a 4 giri; 53. Aaltonen-Baker (Austin Healey) a 4 giri; 54. Drury-Sanger (Ford GT 40) a 5 giri).
Iscritti 88; verificati 67; partiti 66; ritirati 12; classificati 54.

GRUPPO 3 GRAN TURISMO

Classe 1300 cc: 1. Giacomini-Barbasio su (Lancia Fulvia S) 9 giri in 6 ore 48'43"8, media 95,123; 2. «Amphicar»-«Garofalo» (Lancia Fulvia S) 7 ore 11'32"5; 3. Locatelli-Poret (Lancia Fulvia S) 7 ore 14'09"1; 4. Filippi-Danieli (Lancia Fulvia S) 7 ore 19'58"1; 5. Mantia-Lo Jacono (Lancia Fulvia S) 7 ore 32'30"; 6. «Snoopi»-«Nano» (Lancia Fulvia S) 7 ore 33'41"7; 7. «Ramon»-Calabrò (Lancia Fulvia S) a 1 giro; 8. Fiorentino-«Zerimar» (Matra Jet).

Classe 1600 cc: 1. Capra-Sala (A.R. Duetto) 9 giri in 7 ore 20'42" media 88,223; 2. Restivo-Jemma (A.R. Duetto) a 1 giro; 3. «Zorba»-«Sancho» (A.R. Spider) a 1 giro; 4. Cosentino-Verna (Fiat 124 S) a 1 giro; 5. «Black and White»-Barraco (A.R. Giulia SS) a 1 giro; 6. Reale-«Harka» (Porsche 356) a 1 giro; 7. Paratore-Rigano (Fiat 124 S) a 3 giri.

Classe oltre 1600 cc: 1. Haldi-Greub (Porsche 911 S) 10 giri in 7 ore 26'49"2 media 96,613; 2. Ypsilon-Randazzo (Porsche 911 S) a 1 giro; 3. Ferlino-Starrabba (Porsche 911 S) a 1 giro; 4. Rey-Garant (Porsche 911 S) a 1 giro; 5. Laurent-Marche (Porsche 911 S) a 1 giro; 6. Sanson-Lefevre (Porsche 911 S) a 1 giro.

GRUPPO 4 SPORT

Classe 1000 cc: 1. «Don Pedrito»-«Bruno di Belmonte» (Abarth 1000), 8 giri in 7 ore 30'14"4, media kmh 76,759; 2. Calascibetta-Ferlito (Abarth 1000) a 1 giro.

Classe 1300 cc: 1. Rizzo-Alongi (Simca Abarth) 8 giri in 6 ore 57'53"1, media kmh 82,702; 2. Ramorino-Giunta (Abarth 1300) a 1 giro; 3. Valenza-Ferraro (Simca Abarth) a 1 giro; 4. Virgilio-Panepinto (Abarth 1300) a 2 giri; 5. Aaltonen-Baker (Austin-Healey) a 3 giri.

Classe 1600 cc: 1. Lo Piccolo-Sutera (A.R. Giulia TZ) 9 giri in 6 ore 41'34"4, media kmh 86,061; 2. Bersano-Morando (A.R. Giulia TZ) a 1 giro.

Classe oltre 2000 cc: 1. Wendt-Kauhsen (Porsche C 6) 10 giri in 7 ore 11'39"5 media kmh 100,079; 2. Hedegs-Hopkirk (M.G.B.) a 1 giro; 3. Buzzetti-Ridolfi (Porsche C 6) a 1 giro; 4. Warwick-Bod (Austin Healey) a 1 giro; 5. Drury-Sanger (Ford G.T. 40) a 5 giri.

CONTINUA A PAG. 19

DALL'INVIATO

CERDA - La Targa vuole avere, ogni anno, il suo eroe. Ed ogni anno il suo eroe, fortunato o sfortunato, riesce ad esprimerlo, perché la Targa Florio, questa sopravvivenza di tempi eroici e favolosi, offre sempre la via per le dimostrazioni altrimenti impossibili o impensabili.

Vic Elford, che troppi vogliono limitarsi a considerare uomo da rallye, ignorandone per superficialità le altre sue grandi doti (basterebbe vederlo correre a Brands Hatch con una macchina turismo o gran turismo, per accorgersene), Vic Elford dicevamo è stato il grande eroe della Targa Florio 1968, animandola nella giornata di prove con una prestazione maiuscola ma camuffata, entusiasmandola nella giornata di gara con una prestazione in assoluto che sfiora la leggenda e per la qualità della impresa che egli ha compiuto, ma anche e soprattutto per la volontà di battersi fino in fondo, nonostante la grossa disavventura

toccatagli al primo giro, quando le speranze erano intatte in tutti.

Forse un altro si sarebbe demoralizzato ed avrebbe rinunciato alla lotta allo spasimo, contentandosi di compiere il lavoro che gli era imposto dai contratti. Lui no; Lui ha voluto dimostrare che, anche se la vittoria cui legittimamente aspirava alla vigilia gli sfuggiva, lui corre perché gli piace correre, corre per battersi volendo dimostrare di essere forte, pago di poter dare il massimo di se stesso indipendentemente dal risultato.

E' stato il grande eroe della Targa, Elford; un eroe che si apparenta a quelli favolosi di cui i giovani leggono gesta avvolte nelle nebbie del passato e troppo spesso della retorica.

La corsa l'ha vinta la Porsche, come dovevasi, data la mancanza di una organizzata opposizione, e così la Porsche ha avuto anche l'alloro particolare spettante a chi vince la Targa per tre volte consecutive, cosa mai finora accaduta. Ma se agli effetti storici

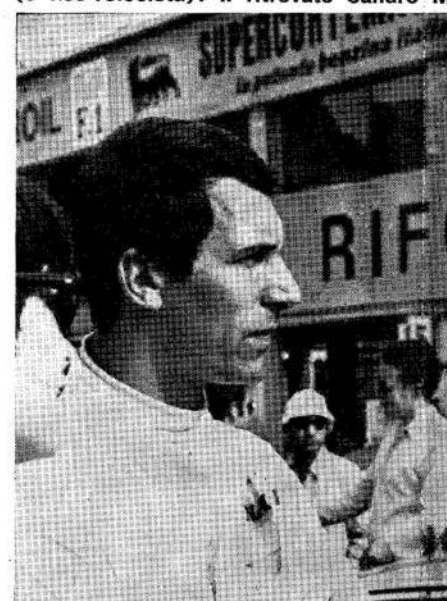
e statistici questa vittoria Porsche si aggiunge alle altre e può sembrare uguale alle altre, per noi essa rimarrà come la vittoria di Elford, così come qualche anno fa venne celebrata una gran vittoria di Gendebien che in realtà era stata la vittoria di Mairesse e di Rodriguez.

Osanna a Elford, dunque, che con questa splendida giornata ha colto il terzo gran successo dell'annata, dopo Montecarlo e Daytona; ma osanna anche a Maglioli, pur se l'italiano ha guidato soltanto tre giri, mantenendo comunque la macchina alle posizioni, in attesa che il più giovane e fresco compagno la portasse ancora in attacco ed al trionfo. Umberto Maglioli, che è stato e rimane un gran pilota nonostante qualche opposizione latente che ne ha limitato l'azione qualche tempo fa, quasi quasi si identifica con la targa, tanto la sua figura è ormai abituale a Cerda. Ha fatto diciannove Targhe Florio, cinque delle quali quando la Targa si svolgeva sul circuito di Sicilia, e ne

Anche se avversari, sempre amicissimi: Vaccarella e il partner Schutz scherzano con Scarfiotti prima del via (Attualfoto)

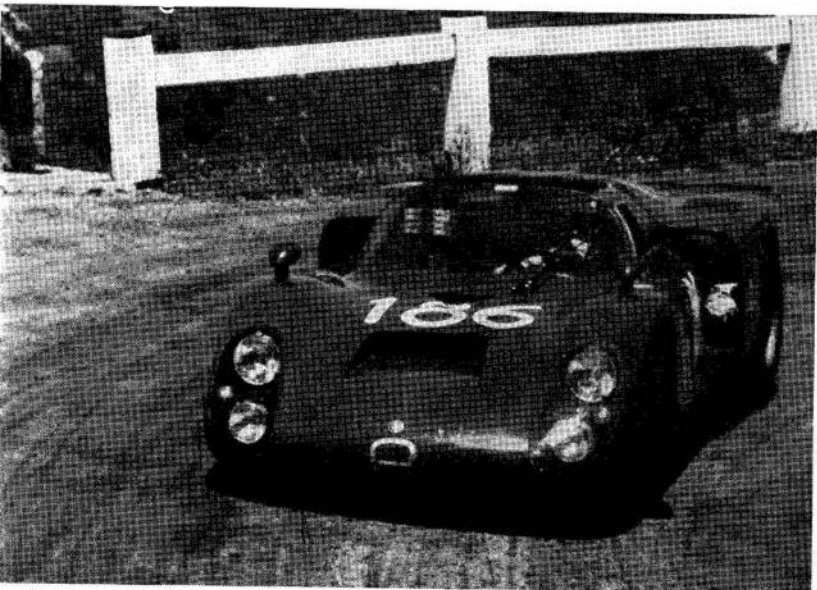


Ecco Vic Elford, l'ex impiegato postale (e neo-velocista): il ritrovato Sandro M

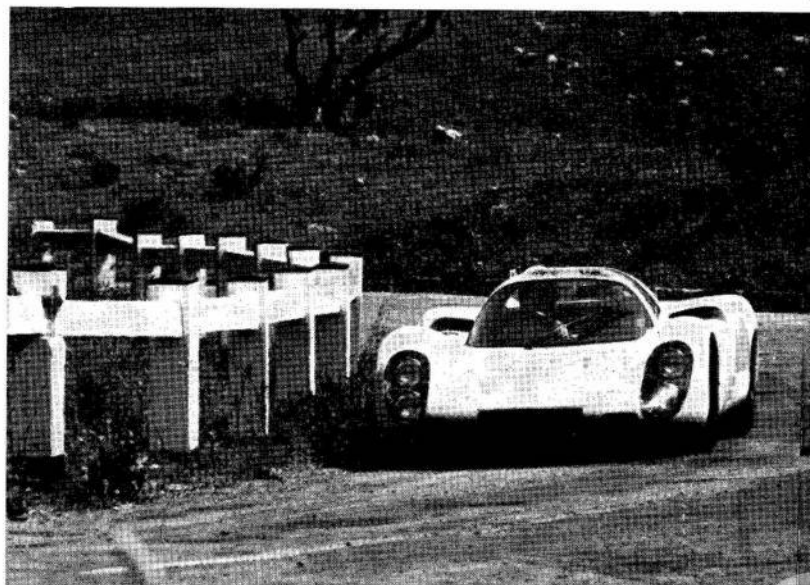


di FUOCO

La PORSCHE fa tris
(anche con MAGLIOLI)
ma le Alfa Romeo 33
adesso possono
preoccupare i tedeschi



La rimonta
(17 minuti!) di
ELFORD
esalta
il finale
(e non umilia
il generoso
GIUNTI)



al volante) per rottura del semiasse. Passava così in testa l'Alfa 2000 di Giunti-Nanni, alla quale solo lo spettacolare finale di Elford toglieva per 2'30" la vittoria

ha vinte tre. Mi diceva appena dopo il trionfo che intende continuare...

I trionfatori ora cedono il passo ai due altri gran protagonisti di questa corsa, quelli per i quali la Sicilia era divisa in due: Nino Vaccarella e l'Alfa Romeo 2500 e Lodovico Scarfiotti con la Porsche 907. Essi sono partiti come bombe, appena i motori erano scaldati. Ed il gran duello dei tre primi giri, che vi racconta la cronaca, è stato palpitante per le migliaia e migliaia di persone assieppate attorno al circuito delle Madonie. Vaccarella, manco a dirlo, era il beniamino, e la gente di qui, che crede ancora ai miracoli ed alle fiabe dei paladini l'aveva investito della missione di sconfiggere il gran drago bianco teutonico. Lui, stavolta, non ha conosciuto errori come l'anno scorso; lui stavolta ha corso come sa correre quando non è in Sicilia, come quando ha vinto a Le Mans, al Nürburgring: freddo, preciso, col cervello. Ma non è bastato nemmeno

questo per vincere, perché il suo compagno ha fermato la macchina su un prato, fuori uso.

L'amarezza di Vaccarella era pari a quella di Scarfiotti, anche lui appiedato senza colpa, dopo essere stato attardato in classifica quando Mitter ha dovuto marciare con un semiasse rotto. Erano loro i protagonisti prevedibili, e sono stati loro ad animare la battaglia iniziale. Poi sono scomparsi lasciando il posto ad altri italiani, ai due giovani dell'Alfa Romeo — Ignazio Giunti e Nanni Galli — che hanno raccolto il testimone di questa staffetta magica che sembrava ad un certo punto dare ai nostri colori una luce che non conoscono da troppo tempo. Nanni e Giunti si sono battuti come e forse meglio degli altri, perché con la loro 33 due litri sono stati alle costole delle grandi favorite. Ignazio Giunti soprattutto (non ce ne voglia «Nanni») è stato meraviglioso, ritrovando in Sicilia, dopo la stasi conseguente l'incidente di Daytona, tut-

te le sue qualità di pilota ancora in ascesa ma già affermate.

Insieme con loro troviamo, conseguentemente, la bella prestazione delle Alfa, che anche se battuta esce dalla Targa Florio con un risultato d'insieme che è molto più valido di quello di Daytona, perché stavolta le macchine non sono state risparmiate in nessun momento, ed hanno terminato in fase di attacco o di strenua difesa delle posizioni. Le «33» sono tutte all'arrivo e senza la foratura che ha attardato quella di Baghetti-Biscaldi sarebbero tutte in fila nella classifica generale. Per cui, dopo questa prova, si può finalmente lodare senza riserve la Casa milanese, col solo rimpianto che le indecisioni abbiano impedito di vedere prima d'ora quella 2500 che è certo molto più equilibrata della 2000 e che a Monza, ad esempio, avrebbe potuto contrastare la marcia delle Ford e i tempi delle Porsche anche di tre litri.

Insieme con quello di Giunti, la Targa Florio ci ha of-

ferto il ritorno di Sandro Munari, ed è un altro dei fatti positivi di questa corsa. Una anomalia del regolamento e una disavventura con una candela recalcitrante hanno fatto sì che Pinto e Munari siano «soltanto» undicesimi in classifica generale. E' un risultato molto bello già così, ma avrebbe potuto essere migliore; e certo per Sandro Munari questo ritorno nel suo mondo non poteva essere migliore.

Abbiamo ritrovato due giovani piloti di gran valore, abbiamo ritrovato il piacere di fare il tifo per una marca di casa nostra, abbiamo visto una corsa bellissima, abbiamo assistito alla rivolta di Elford contro la malasorte.

Valeva la pena venire in Sicilia, stavolta più di sempre. E ne varrà la pena perché finché vivranno corse come questa che permettono episodi come questi le corse saranno soprattutto un fatto sportivo. Quello che noi vorremmo fossero sempre.

Franco Lini

La nuova ALFA 3000 a Le Mans

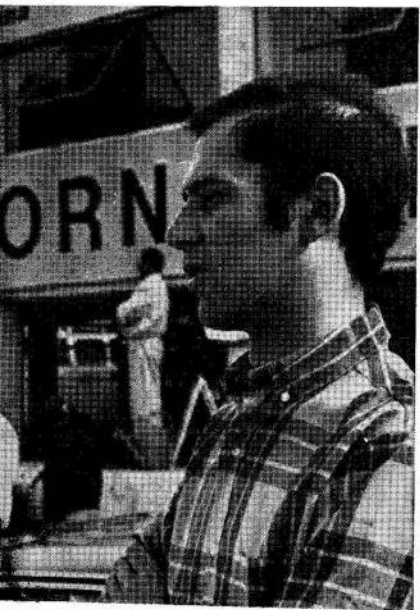
CERDA - Uno dei fatti positivi di questa Targa è stato il ritorno alle corse di Sandro Munari, che ha appena terminato la convalescenza dopo l'incidente del Rallye di Montecarlo. Munari è stato messo in coppia con Raffaele Pinto al volante della Lancia Fulvia prototipo 1400 cc. Ma Cesare Florio non ha voluto ch'egli guidasse a lungo, limitando il suo turno di guida a due giri, per non affaticarlo oltre misura.

Le prestazioni comparate tra le normali Alfa Romeo «33» e la nuova Alfa Romeo 2500 cc. hanno dimostrato che probabilmente i tecnici milanesi avevano sovradimensionato la prima versione, con un telaio ed un insieme che in definitiva si era rivelato troppo pesante per la potenza del motore due litri. Con il due litri e mezzo infatti la macchina è risultata molto più equilibrata, disponendo a parità di potenza di una notevole riserva di energia che permette ai piloti di guidare molto meglio e soprattutto di disporre di una certa riserva di potenza in uscita di curva. Questa esperienza è stata quindi molto utile a tutti i fini ed è un peccato che non sia stata tentata in occasione della 1000 chilometri di Monza dove la 2500 avrebbe certo potuto fare molto.

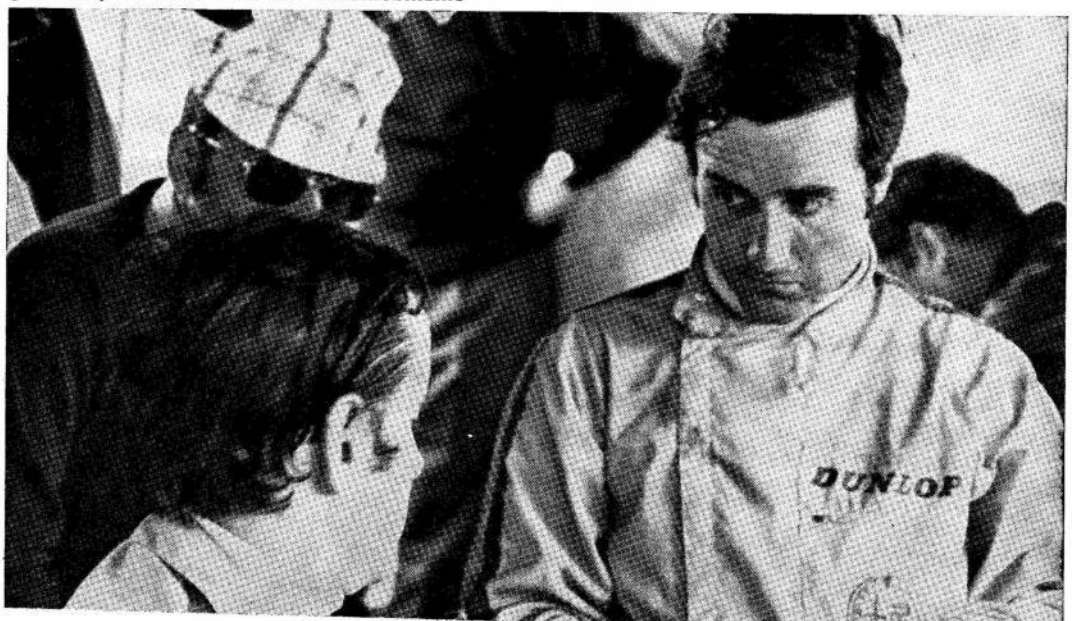
Comunque, se la «33» è adesso una macchina molto buona, all'Alfa si pensa al futuro e si sta lavorando attorno ad un nuovo telaio che riceverà il motore tre litri. E non è escluso che questa macchina possa esordire abbastanza presto, magari addirittura alla 24 ore di Le Mans.

Da impresa privata del Cavaliere Florio, la Targa è diventata la espressione organizzativa dell'A.C. Palermo alla morte del suo fondatore. Tutto, in partenza, sembrerebbe andare bene, ma in realtà la situazione non è tanto buona, perché legata all'A.C. Palermo la Targa non trova gli sviluppi che potrebbe avere. Il problema non è di carattere formale perché, in fondo, si riduce alla impossibilità di prendere determinate posizioni o di attuare certe iniziative che sarebbero per contro possibili se la Targa fosse amministrativamente autonoma.

inglese, con un altro noto rallyista Munari



Giunti alla sua rentrée dopo l'incidente di Daytona ha confermato con «Nanni» di essere le grandi speranze del nostro automobilismo



La «FLORIO» come un film

PRIMA
DURANTE
e DOPO



Due Porsche si sono quasi semidistrutte in prova fuoristrada: quella di Scarfiotti e questa di Latteri (Attualfoto)



CERDA - L'arrivo della Porsche trionfante dopo l'emozionante «rush» finale. Sotto a destra: corone d'alloro e trionfo meritato per i due piloti Vic Elford e il «senatore» Umberto Maglioli. Sotto a sinistra: al box dell'Alfa il pilota Nanni, l'ing. Chiti e il Presidente dell'Autodelta aspettano con ansia le ultime notizie dei giri finali-suspense

La PORSCHE ormai mondiale?

CAMPIONATO INTERNAZIONALE MARCHE: 1. Porsche, p. 39; 2. Ford, p. 18; 3. Alfa Romeo, p. 9; 4. Alpine-Renault, p. 4; 5. Ferrari, p. 2; 6. Lola-Chevrolet, p. 1.

COPPA INTERNAZIONALE G.T.: 1. Porsche, p. 30; 2. Chevrolet, p. 18; 3. Lancia, p. 4; 4. M.G., p. 2; 5. Fiat, p. 1.

DALL'INVIATO

CERDA - Hanno preso la partenza 66 vetture, compresa la Ferrari 275 LM di Piper-Vestey che non aveva potuto effettuare le prove di venerdì perché si era bloccata la pompa dell'acqua. Dopo qualche chilometro, tra le vetture di qualche valore ai fini della classifica generale assoluta mancava la Porsche 910 di Latteri-Capitano danneggiatissima durante le prove ufficiali per una uscita di strada. Durante le stesse prove la Porsche di Scarfiotti era uscita di strada a Collesano, due chilometri dopo l'abitato ed era rimasta seriamente danneggiata tanto che non è stato possibile recuperarla. I meccanici avevano lavorato però a lungo per mettere il muletto di allenamento in condizioni di correre, prelevando dalla macchina danneggiata le parti che potevano essere utilizzate senza rischi.

La lotta è cominciata subito tra Porsche e Alfa Romeo e la corsa è stata appassionante fin dal primo giro, dato che Vaccarella è passato in 37'29"4 e Scarfiotti in 37'07"6 e queste due macchine erano via praticamente isolate dalle altre. Infatti la Porsche di Siffert arrivava al box in ritardo e vi restava per lungo tempo dovendo cambiare il cuscinetto della ruota anteriore destra (lo stesso inconveniente capitogli a Brands Hatch), ed allo stesso tempo veniva segnalato che la macchina di Elford si era fermata per la strada due volte, per serrare la ruota posteriore destra che si era allentata sul mozzo. Uscita forata, infine, ritardava

ancor più questa macchina, che era forse quella di punta. Elford arrivava al box 15' dopo il passaggio di Scarfiotti e ripartiva con un ritardo di circa 17', il che metteva questa macchina praticamente fuori lotta. La macchina di Siffert restava sempre al box dato che la riparazione diventava difficile.

Tutto ciò faceva sì che le possibilità dell'Alfa Romeo aumentassero, perché dal rapporto quattro a uno iniziale alla fine del primo giro erano scese al rapporto due a uno.

La classifica al primo giro era: 1. Scarfiotti-Mitter 37'07" e 6; 2. Vaccarella-Schutz 37'29"4; 3. Herrmann-Neerpasch 38'19"1; 4. Steinemann-Lins (Porsche 910) 38'41"0; 5. «Nanni»-Giunti (Alfa Romeo 33) 38'52"; 6. Siffert-Stommelen 39'15"3; 7. Baghetti-Biscaldi (Alfa 33) 39'31"3; 8. Casoni-Bianchi (Alfa 33) 40'07"7; 9. Nicodemi-Facetti (Porsche 910) 40'07"18.

La classe 2000 cc ha offerto le due prestazioni relativamente migliori con Lins (38'41") e Giunti (38'52") che si sono staccati nettamente dagli altri e che hanno ottenuto un tempo relativamente molto bello. Soprattutto per Giunti che era al suo rientro alle corse dopo l'incidente di Daytona.

Da segnalare che la Ferrari di Piper si è fermata a lungo al box per cambiare il cavo dell'acceleratore rotti. Al secondo passaggio Scarfiotti ha preso altri 6" a Vaccarella e dunque ha 28"3 di vantaggio sull'Alfa. Per contro si è accentuato il distacco della coppia di testa dalla terza dato che Herrmann ha girato in

circa 2' più degli altri. La battaglia è perciò circoscritta a Scarfiotti e Vaccarella, il che significa che i due migliori piloti italiani sono i grandi protagonisti di questa fase della Targa Florio.

Cominciavano le fermate ai box per i rifornimenti ma anche per ragioni impreviste. La Dino degli svedesi Wangstre-Cristoffersen e la Lancia delle donne, Pat Moss e Rosadele Facetti, accusavano surriscaldamento.

Si attendeva il terzo passaggio dei migliori quando la Porsche di Siffert poteva finalmente riprendere la pista dopo una fermata di circa 59'.

La classifica al secondo giro era: 1. Scarfiotti 1 ora 14'33", media kmh 115,895; 2. Vaccarella 1.15'01"3; 3. «Nanni»-Giunti 1.17'15"8; 4. Lins 1.17' e 18"; 5. Herrmann 1.17'48"2; 6. Baghetti-Biscaldi 1.18'58"4; 7. Casoni-Bianchi 1.19'42"4; 8. Nicodemi-Facetti 1.19'50"9; 9. Alberti - Marchesi (Porsche 910) 1.20'39"3; 10. Wendt-Kaunsen (Porsche Carrera 6) 1.22'38"7.

Al terzo giro le fermate regolamentari per i rifornimenti permettevano di giudicare l'efficienza delle operazioni al box. Così dovevamo rilevare che Vaccarella restava fermo per 1'05" mentre la Porsche di Scarfiotti-Mitter non perdeva che 51". Poiché il tempo sul giro dopo l'uscita delle macchine dai boxes era di 38' e 36" per l'Alfa Romeo 2500 guidata da Schutz e quello della Porsche 907 guidata da Mitter era di 38'36", se ne tira la conclusione che Vaccarella è stato effettivamente più veloce di Scarfiotti durante questo giro, ma che la fermata

ai box gli ha fatto perdere in realtà una decina di secondi. Bisogna rilevare che la Porsche di Scarfiotti sembra avere delle noie con il cambio, dato che la quarta marcia pare non volesse restare innestata. Questo spiega le prestazioni proporzionali di Scarfiotti durante il secondo e terzo giro, prestazioni inferiori a quelle del primo. Ma la gara più bella, fino a questo punto, è forse quella di Giunti, che con l'Alfa 33 è in terza posizione essendo passato davanti alla Porsche di Lins-Steinemann.

La classifica dopo il terzo giro è: 1. Scarfiotti-Mitter 1.52'06"; 2. Vaccarella-Schutz 1.52'26"; 3. «Nanni»-Giunti 1.55'11"6; 4. Steinemann-Lins 1.55'47"6; 5. Herrmann-Neerpasch 1.56'59"4; 6. Baghetti-Biscaldi 1.57'52"9; 7. Casoni-Bianchi 1.58'57"6, ecc.

Durante il quarto giro, tuttavia, la corsa ha il suo primo importante contraccolpo quando l'Alfa Romeo 2500 guidata da Schutz esce di strada 14 chilometri dopo le tribune di Cerda e perciò lascia via libera alla Porsche che così ha più di 3' di vantaggio sull'Alfa di Giunti-«Nanni». Si direbbe che tutto è finito poiché adesso la Porsche numero 230 potrebbe marciare tranquilla. Invece subito dopo si è visto che ciò non era vero perché anche la Porsche doveva fermarsi. Accade al quinto giro, durante il quale Mitter rompe un giunto del semiasse destro. Si fermerà per una riparazione di fortuna al posto di rifornimento volante di Bivio Polizzi e poi giungerà ai box dove sarà effettuata la riparazione, cioè la

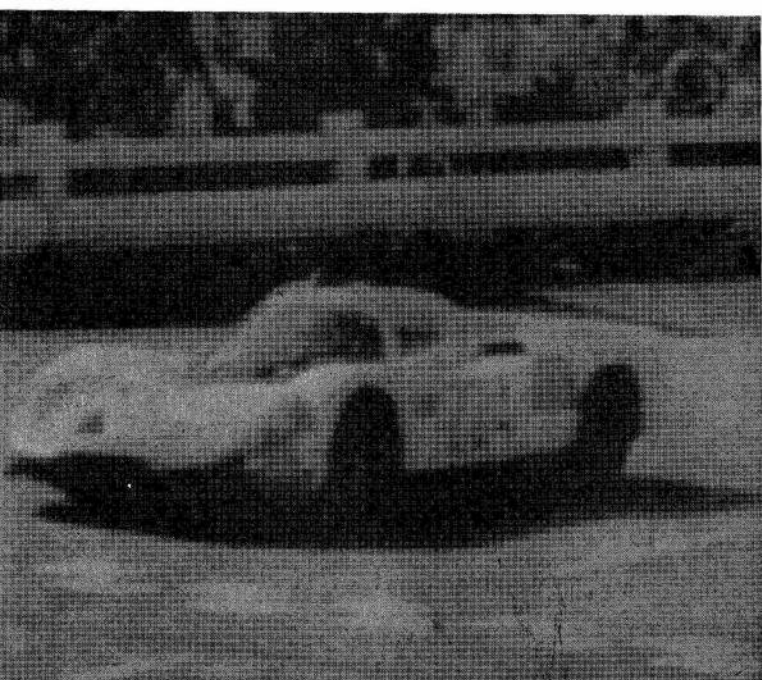
sostituzione di tutto il semiasse. Cioè alla metà corsa tutti i grandi protagonisti preventivabili sono fuori causa. Teoricamente esiste ancora una possibilità di vittoria per Herrmann-Neerpasch i quali tuttavia non sembrano molto a loro agio su questo percorso.

Sensazionale, comunque, la ripresa della Porsche di Elford-Maglioli, che recupera un poco alla volta il tempo perduto. Elford compie il giro più veloce in 36'02"3; tempo veramente eccezionale.

Nel frattempo la Ferrari di Piper è uscita di strada ed il pilota ha riportato leggere ferite ad un braccio; la macchina è inservibile.

La classifica al quinto giro vede ancora in testa Scarfiotti-Mitter, dato che il tempo è stato preso davanti alla cabina dei cronometristi, ma in realtà essi si sono poi fermati ai box a lungo e quindi sono passati molto indietro. Così, in realtà, i primi sono Giunti-«Nanni» con l'Alfa 33, seguiti dalla 33 di Casoni-Bianchi, poi da Herrmann-Neerpasch, Steinemann-Lins, Baghetti-Biscaldi e infine Elford-Maglioli. Il seguito della corsa si annuncia quindi interessantissimo perché anche se le Alfa marcano benissimo le Porsche 907 possono recuperare, almeno quella di Elford che marcia come un diavolo scatenato.

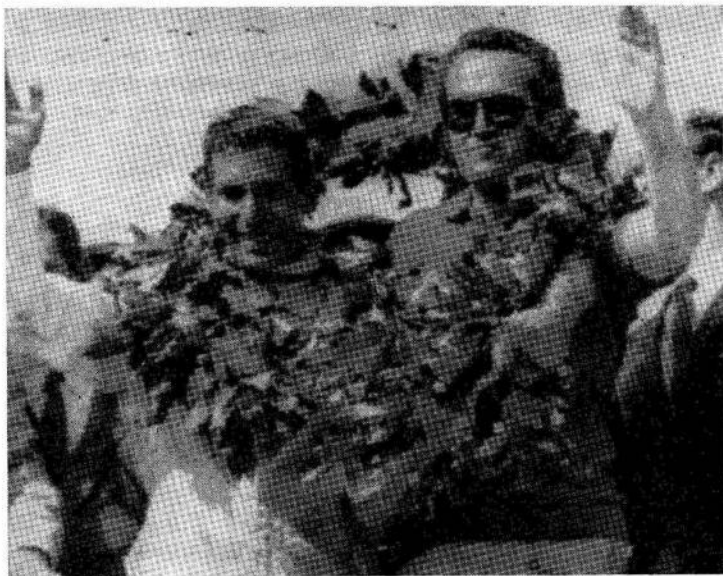
La classifica ufficiale a metà corsa è: 1. Scarfiotti-Mitter 3.11'38", media kmh 112,715; 2. «Nanni»-Giunti 3.14'17"; 3. Casoni-Bianchi 3.16'46"8; 4. Herrmann-Neerpasch 3.17'11" e 3; 5. Steinemann-Lins 3.17'25"6; 6. Baghetti-Biscaldi 3.19'32"2; 7. Elford-Maglioli 3.21'20"7, ecc.



Vaccarella aveva sempre la sua «corte»

Un'incredibile telegramma del Prefetto agli organizzatori prima della corsa (da «girare» ai piloti):

CORRETE ma... piano!



Non c'è tre, senza quattro. E' la quarta volta infatti che la Targa Florio si corre il 5 maggio, il giorno dell'«Ei fu». Siccome immobile...», versi che calzano a pennello tanto a Napoleone quanto a don Vincenzo Florio. I precedenti 5 maggio risalgono all'epoca della 1. Targa, corsa nel 1906 e vinta da Alessandro Cagno con l'Italia; alla 20. edizione, quella del 1929, che vide l'affermazione di Albert Divo e della sua Bugatti 2000; ed infine alla Targa del 1963, appannaggio della Porsche due litri di Bonnier e Abate.

Una rappresentanza delle genti di Canne, Giambrelli, Scillato, Cammisini, delle località cioè che, comprese nel tratto del circuito delle Madonie tra Caltavuturo e Collesano, offrono agli appassionati della Targa spettacolari tribune naturali, ha qualcosa da dire. Questa gente protesta. In una lettera inviata ad un quotidiano di Palermo, si legge di una aperta denuncia «contro ignoti» rei di calpestare i seminati, girovagare per i campi, asportare dagli alberi non solo i frutti ma financo i rami per accendere falò per bivacchi. I proprietari di quei fondi auspicano il pronto intervento delle autorità per imporre quel senso di civismo e di rispetto alle colture che costano sacrifici di lavoro e di denaro. Si chiede soltanto una maggiore responsabilità da parte di coloro che assistono, gratuitamente, alla affascinante Targa Florio.

Dalle proteste alle raccomandazioni. Si dice che agli organizzatori della classica manifestazione siciliana sia giunto giovedì sera un telegramma del prefetto di Palermo il quale desiderava che i concorrenti della Targa fossero invitati ad... andare pianino.

Sulle Porsche della squadra ufficiale sono state montate trombe acustiche ben visibili esternamente. Alcuni, cattivelli, hanno giustificato il provvedimento da parte dell'ing. Falck (neo direttore sportivo al posto di von Hanstein) perché i piloti della Porsche, a cominciare da Scarfiotti, avrebbero dovuto chiedere strada a Vaccarella «a suon di trombe». La verità — quasi quella vera — è che Lodovico Scarfiotti, mentre girava martedì a circuito aperto, si è trovato improvvisamente davanti (all'entrata di una curva) un mulo, appesantito da un carico di letame.



Quest'anno i commissari avevano i radiotelefonici.

Dalle trombe ai tromboncini. Le vetture della casa tedesca montano tromboncini d'aspirazione (dei carburatori) in plastica ed in plastica sono pure altre parti, nascoste dal cofano del motore che naturalmente non sono soggette a sollecitazioni. Il risultato è che le Porsche 907 con questi accorgimenti rientrano pelo-pelo nei limiti di peso imposti dalla regolamentazione delle sport-prototipi.

L'avv. Sansone, presidente dell'A.C. di Palermo e fervente animatore, ci



L'Abarth OT 1300 di Virgilio con la pubblicità elettorale

ha spiegato l'assenza della Ford GT 40 di Hawkins e Hobbs (vittoriosa alla mille chilometri di Monza) motivandola con la mancata partecipazione alla Targa della Ferrari.

Con il mago di Maranello l'avv. Sansone, dopo il primo «no», si è risparmiato la fatica di inutili repliche. Resta interessante la giustificazione di quella della Ford, che soltanto per una questione di prestigio sarebbero scesi a Cerda per battere la Ferrari.

L'iscrizione all'ultimo momento dell'Alfa 33 maggiorata di Nino Vaccarella (chissà quello che sta dicendo l'amico Sinibaldi che s'è visto negare la possibilità di un'iscrizione fuori termini) rimane un po' un mistero. Gli organizzatori della Targa hanno tentato di risolverlo affermando che tutti i concorrenti interpellati si erano dichiarati d'accordo per il passaggio di Vaccarella da un'Alfa 33 due litri a quella maggiorata 2.5. Si dice che anche quelli della Porsche abbiano dato il loro consenso, chiedendo in cambio la punzonatura di un'altra 2200, che poi ha sostituito quella danneggiata di Scarfiotti.

Vaccarella, il preside-volante, in un primo momento accoppiato con Mario Casoni sulla 2000 cc ha fatto equipaggio con il tedesco Udo Schutz. Secondo l'ing. Severi la decisione di lasciare Mario Casoni tra le due litri è stata voluta per non indebolire lo schieramento Alfa in quella classe.

I piloti della squadra ufficiale della Alfa Romeo sotto il controllo di Roberto Bussinello hanno effettuato complessivamente qualcosa come 120 giri a circuito aperto in preparazione alla Targa. In quasi novemila km la tanto temuta noia alle sospensioni non si è manifestata.

L'A.N.A.S. è stata accusata da Vaccarella e da tutti quei piloti che tengono alla loro pelle perché, forse con un po' di ritardo, ha provveduto alla pavimentazione di un tratto di circa 500 metri, subito dopo Cerda. Vaccarella e C. hanno dovuto fare i numeri per restare in strada, con tutto quel po' po' di brecciolino insidioso...

S'è rivisto alla Targa il barone Pucci vincitore a Cerda nel 1964 in coppia con Colis Davis, manco a farlo apposta con una Porsche. Pucci che è il gattopardo della Targa è divenuto il vice-direttore di corsa (al posto del compianto Federico) e l'incarico lo ripropone come una tra le più popolari figure della classica manifestazione siciliana. Ah, dimenticavo: Pucci non è più presidente della scuderia Pegaso: non si sa perché.

L'uscita di strada in prova di Scarfiotti, comunicata per primo dal sottoscritto ai boxes della Porsche subito dopo averla appresa da un'autoradio della P.S., è avvenuta per il mancato innesto della terza velocità 5 km. dopo Collesano (versione ufficiale). Lo incidente, verificatosi nella giornata di

prove, ha costretto il pilota marchigiano a interrompere il conto dei minuti al momento del fuori-strada. Ne erano trascorsi esattamente 29 dal «via» da fermo: ad occhio e croce, Scarfiotti avrebbe concluso il giro intorno ai 37', e forse meno.

L'avv. Sansone (ancora lui), dopo un'intervista alla TV, ha riferito alcuni suoi progetti per la costituzione (prossima) di un Ente Autonomo per la Targa Florio. Come primo provvedimento è previsto l'acquisto dell'intera area delle tribune di Cerda, nota come Fioriopoli. La Targa riceverebbe così un notevole impulso a garanzia anche della continuità di una insopprimibile tradizione.

Il camion della Goodyear è rimasto «in panne» nel suo viaggio verso la Sicilia. Tutti i concorrenti che avrebbero dovuto correre con i pneumatici Goodyear e beneficiare della sua assistenza, hanno ripiegato sulla Dunlop.

Ignazio Giunti, dopo Vaccarella e Scarfiotti, è il pilota italiano che si è maggiormente imposto all'attenzione dei tecnici e della impareggiabile folla siciliana. Appena terminato il giro di prova (ufficiale) in 38'03" e 5, Giunti — che ha ripreso l'attività dopo il serio incidente di Daytona — confessa all'ing. Severi la sua insoddisfazione perché (secondo lui) non avrebbe guidato alla perfezione e la vettura poteva rendere di più. Chi si contenta gode.

Lino Ceccarelli



Il barone Pucci: da pilota (protagonista) a vice direttore di corsa

CONTINUAZIONE DA PAG. 16

GRUPPO 6 - SPORT-PROTOTIPI

Classe 1000 cc: 1. Patané-Oras (Abarth 1000) 8 giri in 7 ore 12'11"9, media kmh 79,963; 2. Padoan-Savona (Mini Cooper) a 1 giro; 3. Parlo-Del Sette (Fiat Moretti) a 1 giro.

Classe 2000 cc: 1. «Nanni»-Giunti (A.R. 33) 10 giri in 6 ore 31'30"7, media kmh 110,341; 2. Casoni-Bianchi (A.R. 33) 6 ore 37'55"1; 3. Pilette-Slotemaker (A.R. 33) 6 ore 55'28"8; 4. Baghetti-Biscaldi (A.R. 33) 7 ore 00'08"5; 5. Steinemann-Lins (Porsche 910) a 1 giro; 6. Nicodemi-Facetti (Porsche 910) a 1 giro; 7. Munari-Pinto (Lancia 1401) a 1 giro; 8. C. Maglioli-Crosina (Lancia 1401) a 1 giro; 9. Pat Moss-Rosadele Facetti (Lancia 1401) a 1 giro; 10. Wangstre-Christofferson (Ferrari Dino 206 SP) a 1 giro; 11. Brown-Fall (M.G.B.) a 1 giro; 12. König-Lanfranchi (Nomad-Ford) a 2 giri.

Classe oltre 2000 cc: 1. Elford-U. Maglioli (Porsche 907) 10 giri in 6 ore 28'47"9, media kmh 111,111; 2. Herrmann-Neerpasch (Porsche 907) 6 ore 38'48"7; 3. Siffert-Stommelen (Porsche 907) a 1 giro; 4. Scarfiotti-Mitter (Porsche 907) a 4 giri.

GIRO PIU' VELOCE, il 3. di Vic Elford (Porsche 907) in 36'02"3 alla media di kmh 119,872, nuovo primato. Primato precedente: Herbert Müller (Ferrari P. 3) in 37'09", alla media di kmh 116,285 (1967).

I giri seguenti sono ancora più appassionanti. La posizione delle due Alfa Romeo sembra solida, ma la minaccia delle Porsche si fa sempre più precisa. E non è quella di Herrmann-Neerpasch che inquieta il box della casa italiana, ma quella di Elford. Dico di Elford semplicemente perché in realtà egli è stato il grande protagonista avendo compiuto prodezze favolose. Elford, nonostante lo svantaggio derivante dalle forature iniziali, ha combattuto come un leone non rinunciando mai a dare il massimo anche quando sembrava follia sperare nella vittoria. Così, alla fine del sesto giro, la Porsche che era guidata da Maglioli era a 4'12"5 dai primi in classifica che erano appunto «Nanni»-Giunti, 3.55'32"1, media km ora 110,047; 2. Casoni-Bianchi, 3.56'30"1; 3. Herrmann-Neerpasch, 3.56'30"9; 4. Steinemann-Lins, 3.57'38"6; 5. Elford-Maglioli, 3.59'44"6; 6. Scarfiotti-Mitter, 4.00'38"8; 7. Baghetti-Biscaldi, 4.01'33"; 8. Pilette-Slotemaker (Alfa 33), 4.10'28"3; 9. Nicodemi-Facetti, 4.15'42"; ecc.

Il settimo giro è calmo, relativamente, nel senso che Giunti-«Nanni» si fermano per il rifornimento e quindi passano in testa teoricamente Casoni-Bianchi seguiti da «Nanni»-Giunti e, vicinissimi, Herrmann-Neerpasch. Il distacco di Elford-Maglioli, che sono quinti, è sceso a 2'34"7. Ed a questo punto Elford sale ancora al volante della Porsche numero 224. Così assistiamo sbalorditi alla sua eccezionale rimonta. Alla fine dell'ottavo giro «Nanni»-Giunti sono ancora primi ma Elford è secondo ed ha soltanto 46"

di distacco. Egli ha quindi preso circa 2' all'Alfa e la sua prodezza è sensazionale se si pensa che i due giovani italiani non sono per niente fermi. Infatti Giunti ha compiuto un giro in 37'55" e Galli in 38'5", tempi veramente eccellenti. Quindi Elford ha davvero marciato come una bomba. La prova viene fornita dai suoi tempi, tutti vicinissimi a 36".

Nessuno ha mai fatto altrettanto, nemmeno da vicino. Lui continua su questo ritmo ed alla fine del nono giro è in testa con circa 1'30" di vantaggio, avendo perciò guadagnato 2'24" sui primi. Incredibile perché oltre tutto la fatica dovrebbe farsene sentire, ma lui sembra non accorgersene. E l'ultimo giro è stato il trionfo.

Intanto nell'ultimo giro la Porsche 910 di Lins-Steinemann si fermava sul percorso e quella di Herrmann-Neerpasch perdeva terreno nei confronti di Casoni-Bianchi, che così sono terzi assoluti. Scarfiotti che era al volante della macchina riparata dopo il guaio alla trasmissione si è pure fermato sul percorso, con la macchina ancora rotta e stavolta non in grado di ripartire in alcun modo.

La descrizione della prodezza della Porsche di Elford-Maglioli ci ha preso molto spazio, ma lo meritava, abbiamo perciò trascurato un poco le vicende degli altri, di tutti quelli che hanno finito o non hanno finito la Targa. E ce ne scusiamo. Il tempo ci manca ora per farlo, ma ritorneremo la settimana ventura su questa Targa Florio sensazionale.

f. i.