



AUTO SPRI NT

ANNO IX 12 - 19 maggio 1969 L. 200
N. 19 settimanale di automobilismo
esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

IL «MOSTRO» è SIFFERT



A SPA vince la PORSCHE (ma il 4500 è ancora debole)

da questo
numero

40 PAGINE

+ corse
+ notizie
+ foto

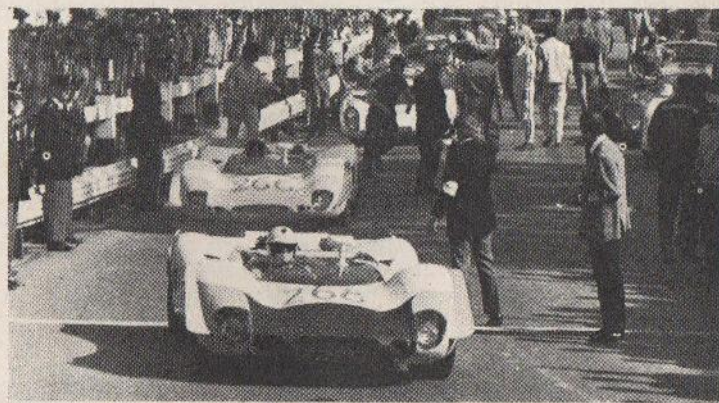
LA
RIVOLTA
contro le
ALI

pag. 13



AMON tecarlo?

TARGA



Truppe fresche per la Targa. Questo lo schiarimento di forze dell'ordine (a sinistra) che ha contribuito fra l'altro a creare un certo panico fra i piloti ai box, sottoposti ad una caccia spietata. Qui sopra, alla partenza la 908 di Redman, che si è appena mossa; dietro a lui l'altra 908 con Mitter, che sarà il vincitore.



... E Nino dette subito via libera

Il via della 53.a edizione della Targa Florio. ① Nino Vaccarella parte per primo. L'Alfa lo aveva chiesto, e la Porsche non era d'accordo. Steinemann e compagni hanno poi acconsentito, dopo l'episodio Redman e Lins. Vaccarella è ancora solo ② ma la lunga attesa alla partenza ha sporcato irrimediabilmente le candele dell'Alfa 2500. Infatti, ben presto Vacca-

rella è raggiunto da Redman ③ e Nino lo lascia passare. Al box per il cambio di pilota ④ Vaccarella spiega a Chiti i suoi dubbi sul rendimento della macchina. Sale quindi Andrea de Adamich ⑤ che dopo aver mantenuta la vettura nelle prime posizioni assolute, si ferma al box ⑥ al sesto giro con il motore rotto. A questo punto la Targa non ha più quasi nulla da dire.

Si chiama Raffaele Restivo, ha ventisette anni, è avvocato, è il figlio del Ministro degli Interni on. Restivo. Corre in automobile ed è un grande appassionato. Si rivelò due anni fa, proprio alla Targa, con una Fiat. Quest'anno ha corso con una Fulvia sport, una cinque marce arrivata apposta da Torino. Non è stato fortunato, ha avuto delle noie...d'alimentazione e la classifica non ha ripagato il giovane legale delle sue ambizioni. Laggiù in Sicilia si sussurrava, nei giorni della Targa, che se la 57. Florio si era svolta, beh, forse era anche più o meno indiretto merito del figlio di tanto padre. Qualcuno aggiunge che il "Lele" non sia troppo per il papà autoritario esponente di Governo; a volte nelle sue cause legali si trova dall'altra parte della barricata, ma per la corsa dei siciliani forse una parolina la avrà spesa.

E' umano sia così. Anche se, per restare nel nostro giro, non si capisce perché certe manifestazioni possono svolgersi e altre no, nelle stesse condizioni. Addirittura sono ammesse gare su strade vecchie e difficili, non vengono considerate idonee altre su strade nuove, larghe, più protette. La verità è che,

lo sport automobilistico dà fastidio a molti. Lo abbiamo scritto tante volte. Diventa la cortina morale di coscienza per troppe persone che non si preoccupano a gingillarsi, senza costruito, in problemi più grossi e drammatici, mentre fanno il viso duro, di circostanza, per questioni che sono ben più limitate e limitabili.

Sono così bastati i feriti della Savona-Cadibona per far anticipare dal Ministero dell'Interno una riunione extra della Commissione interministeriale Corse, con una sollecitudine che non si vede certo applicata per altri e ben più drammatici temi della vita nazionale. Le corse sono pericolose: e tutti pronti ai pistolotti di occasione (naturalmente la TV in prima linea)! E allora non valgono più nemmeno i figli-piloti!... Ma chi si pone il problema dell'inquinamento atmosferico o delle nostre acque, tanto per fare un esempio, le cui conseguenze « striscianti » sono certo ben più gravi di quelle verificate (e con un minimo di libera scelta, se non di capricciosa esuberanza) in una gara in salita?

Ma è proprio per questa difficoltà ambientale che le

SICAUTO
spa

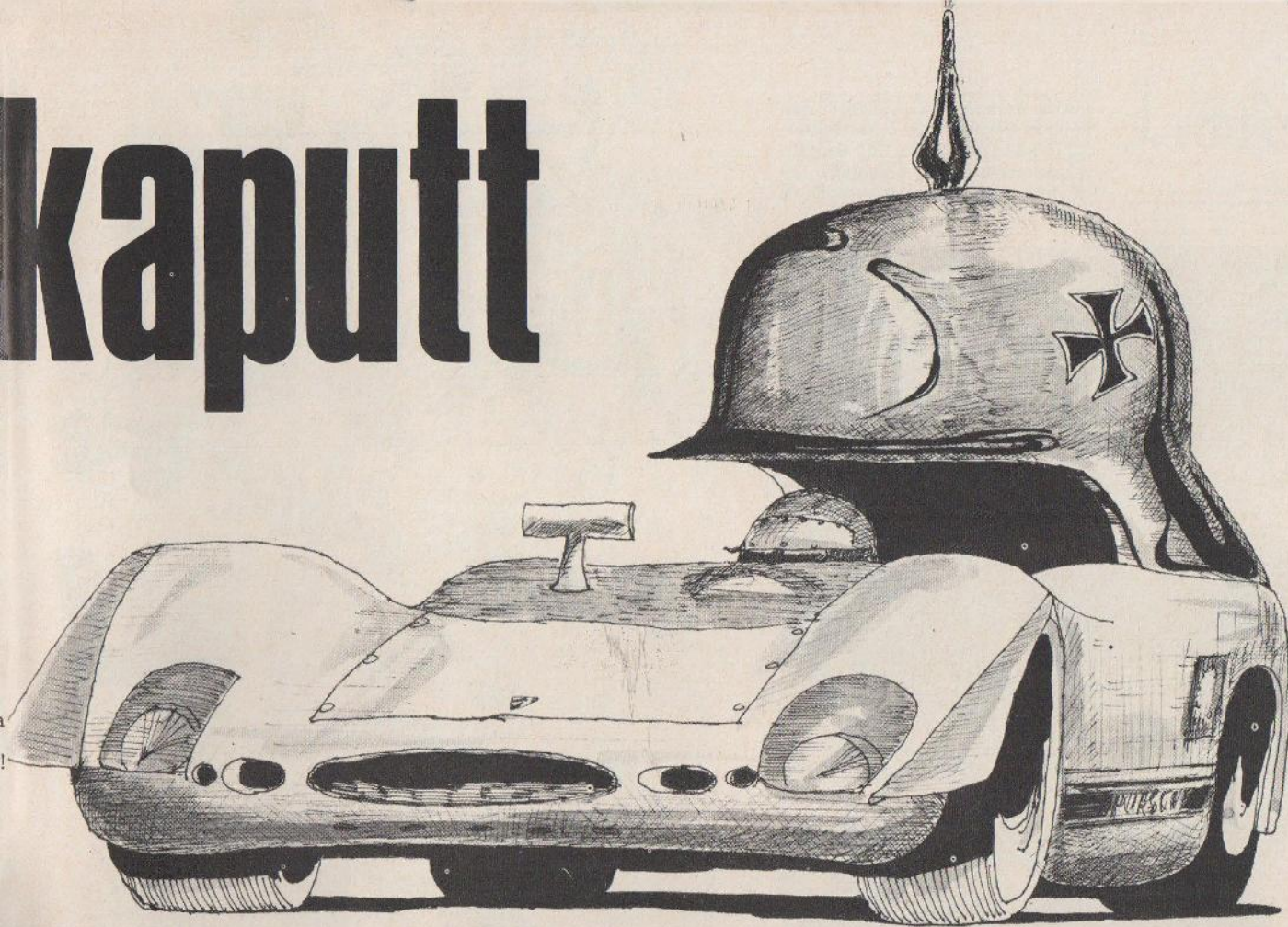
MILANO
via Paolo Diacono 8
tel. 23 63 02
via Ripamonti 219
tel. 53 98 163

concessionario

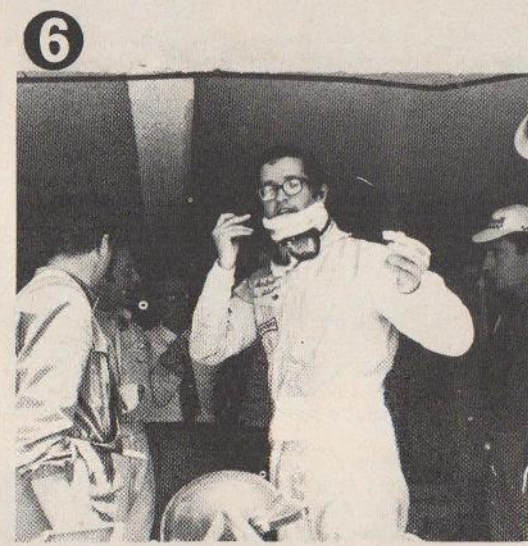
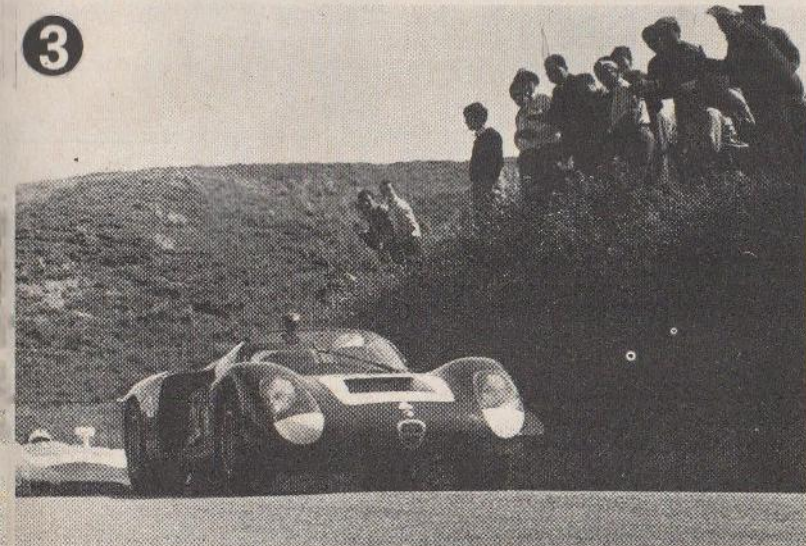
ABARTH
per MILANO



kaputt



Tra « strapotere »
tedesco, confidenziali
applicazioni di
regolamenti, eccessiva
esuberanza di
appassionati, forse
è segnato il destino
della favolosa FLORIO



nostre corse, specie quelle più belle, tradizionali, importanti, dovremmo difenderle con i mezzi giusti, con la più esemplare rigidità anche tecnico-regolamentare. Perché in una corsa moderna, tutto è a vasi comunicanti. Dal favore ad un pilota, alla spericolata passione di uno spettatore. Può saltare fuori il peggio in qualsiasi momento e allora le compiacenze, i mezzi termini, i salti della quaglia regolamentari diventano delle componenti negative.

Sotto questo aspetto l'ultima edizione della Targa Florio, la più bella e antica corsa del mondo, è stata una testimonianza invece di semplicismo e acquiescenza organizzativa da lasciare di stucco. Sapete tutti cos'è accaduto. Dai piloti fatti partire senza aver ottemperato alla disposizione del « giro di prova », all'accettazione dell'ukase Porsche « o partono tutti i piloti o ci ritiriamo », al capovolgimento dell'ordine di partenza, quello presentato con lo « spirito sportivo » dell'ing. Ferdy Porsche ospite d'onore che voleva dare il via a una macchina italiana. Mentre poi ci veniva detto, sotto sotto, che era stata una pretesa dell'Alfa! Quella sì, antiregolamentare! E la no-

tizia era vera a metà: quella richiesta era stata bocciata il giovedì, e ripescata buona la domenica, magari perché, nella notte-brava del sabato dei commissari all'Hotel Santa Lucia, era nata la necessità di fare lo strappo di regolamento per dar modo a Redman e Lins di prendere la partenza. Strappo per strappo, che poi ha anche fatto accettare la richiesta di Casoni di partire con la 33 di Dalla Torre, anche se avanzata in ritardo (sempre sul regolamento).

Tutta una serie di tranquille concessioni, dunque, che sono state anche giustificate con una « autorizzazione telefonica della CSAI di Milano », autorizzazione che in realtà non è stata mai concessa e chiesta. Casomai erano i rappresentanti in loco della CSAI ad averla concessa! E ancora: dalle prodezze stradali di Elford che nessuno ha considerato di punire, al rifornimento a Polizzi del vincitore Mitter sempre seduto in abitacolo, (almeno per buona metà del tempo di fermata), alla caotica partenza nata per il ritardato arrivo delle macchine di notabili regionali che hanno messo sottopetra lo schieramento. Tutte « perle » discutibili.

Tutte queste « confidenze » messe insieme danneggiano il nostro sport. Da quelle regolamentari alla incredibile esuberanza degli appassionati, i quali non riescono a capacitarsi che le loro « invasioni » in pista, il far ala al passaggio dei corridori, gli attraversamenti quasi per scommessa, sono le premesse per dar modo, a chi osteggia le corse, di cominciare col vietare quelle su strada.

Targa kaputt, perciò, nello interesse spettacolare. Perché il predominio Porsche che si manifesta ogni anno di più, ha tolto molta carica allo spettacolo. Targa kaputt, perché le concessioni organizzative non si addicono a una corsa che potrebbe permettersi ben altri lussi di preminenza; potrebbe imporre essa la sua legge ai partecipanti. E' la Targa che dà lustro alla Porsche, (e agli altri), non viceversa. Targa kaputt infine perché quello stesso entusiasta pubblico che ne affolla a centinaia di migliaia le strade, non deve esporre piloti e organizzatori ai giri di vite di chi cerca lo spunto per vietare le corse. E allora nemmeno un figlio-pilota di ministro serve in questi casi... (ammesso possa servire ancora!).

Marcello Sabbatini



Herbert Muller ha sempre fatto faville alla Targa. Con la sua grossa Lola, ha compiuto un primo giro strepitoso, poi ha forato una gomma

● la classifica della Targa Florio è stata modificata, a seguito del reclamo presentato da Ostini, il quale asseriva che le astine dei bilanci della Porsche di Bonomelli non erano regolamentari. Infatti alla verifica si è riscontrato che erano quelle della Carrera 6, del peso di gr. 60 contro 120, pertanto Bonomelli è stato squalificato e il decimo posto assoluto in classifica (e primo della Gran Turismo) è stato quindi occupato dall'equipaggio Ostini-Nomex.

● Dino-mascotte. Nei boxes della Porsche circolava con una certa frequenza — anche perché richiestissima — la foto del piccolo Herrmann. Si chiama Hans Herrmann, per evitare equivoci etimologici. Guarda caso il piccolo, che ha quattro anni, è nato proprio nel 1965 quando la Ferrari (con Bandini-Vaccarella) si aggiudicò la sua ultima Targa Florio, fino ad oggi almeno.

● Aaltonen, professionista vero. Siamo a tavola, venerdì sera. « Do you drink wine, red or white? », facciamo noi, che non eravamo al corrente delle sue abitudini. E lui: « Yes, white but only on monday, after the Targa! ». Capito, Rauno beve soltanto dopo la corsa.

L'ALFA Kaputt...

L'Alfa Romeo T33 di Nanni Galli dopo il ritiro, con il portamoto posteriore rotto in seguito ad un testa coda, compiuto dopo il « contatto » con Elford



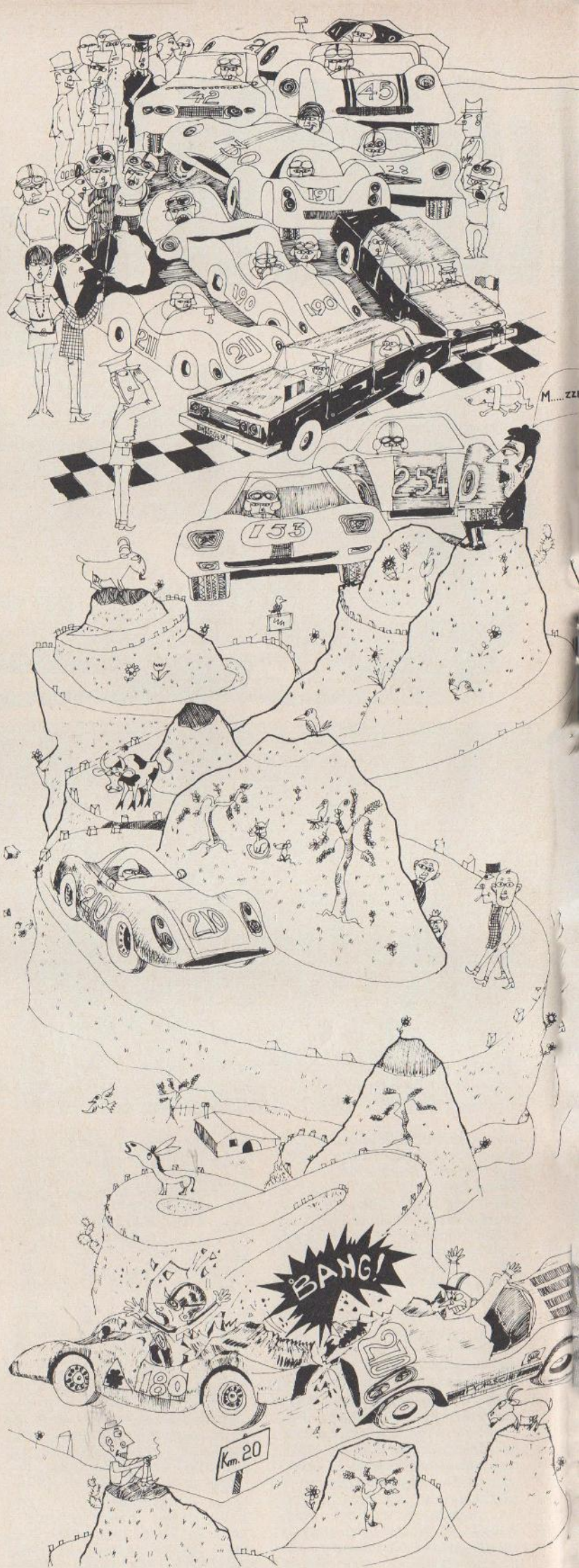
L'ing. Chiti mentre ascolta la versione di Galli (di spalle). L'incidente con Elford ha contribuito ad avariare la sospensione che poi ha ceduto. A destra, Ignazio Giunti, dopo un favoloso inizio, non ha avuto la soddisfazione di portare a termine la Targa, che lo aveva visto fra i protagonisti



La 908 di Elford ai box, con i segni della tamponata all'Alfa di Galli quando questa si apprestava a diventare molto pericolosa per la squadra tedesca



Il D.S. della Porsche, Rico Steine mann, è andato dopo l'incidente a scusarsi. Lo vediamo spiegarsi con l'ingegner Severi e con Nanni Galli

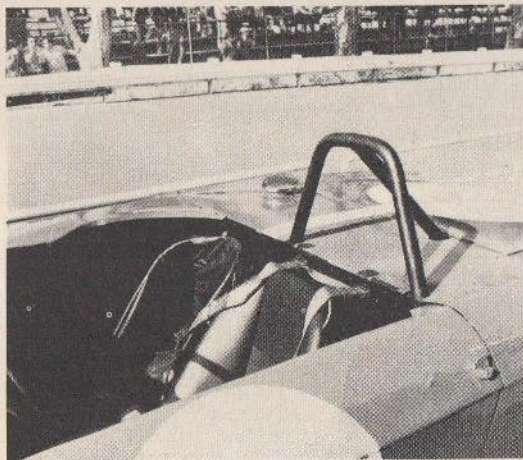
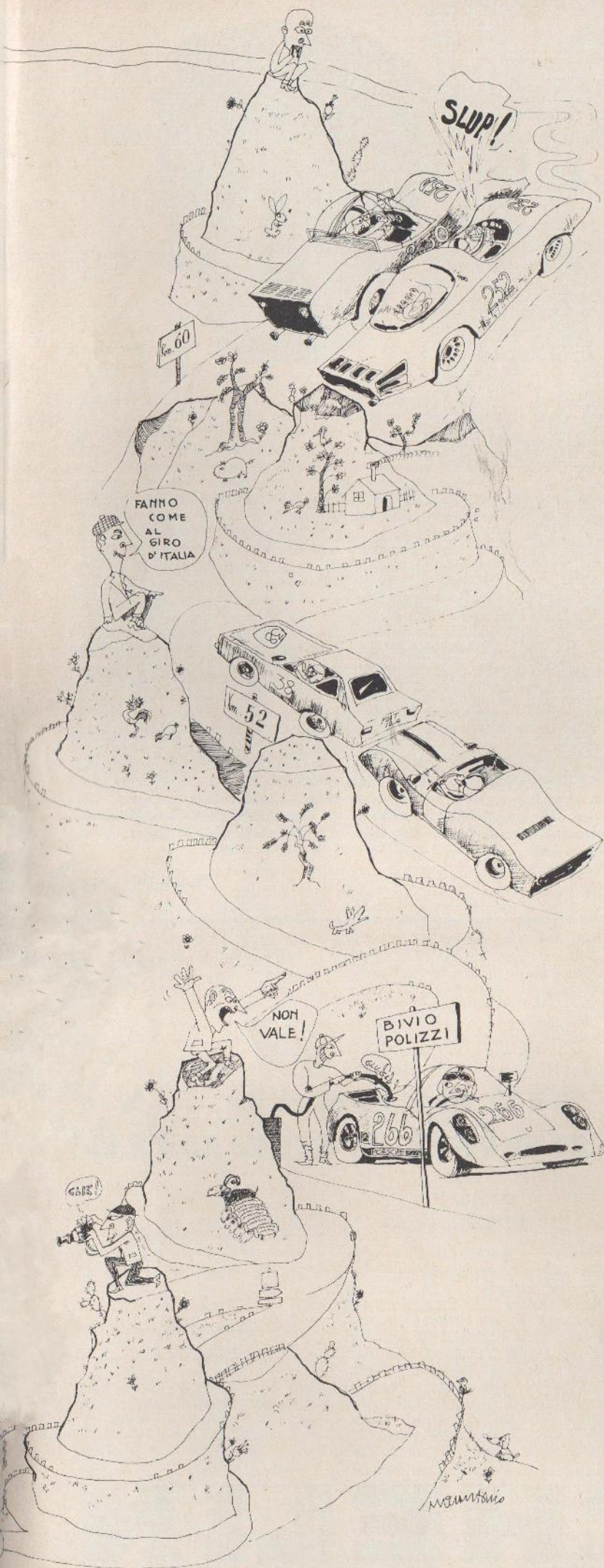


La « corrida » regolamentare della Targa Florio. Sì, è davvero successo tutto questo. Dalle berline-blunotte ministeriali, che sono state all'origine della partenza caos agli attraversamenti-kamikaze degli appassionati più esuberanti,

Sì, davvero questo è

LANCIA - sorpresa

La vera sorpresa di questa Targa sono state le due Fulvia Prototipo 1600 portate in Sicilia dalla Lancia. Pur non avendo girato con tempi di assoluto rilievo, la 238 di Munari (qui sotto) ed Aaltonen è giunta 9.a assoluta, dopo essere stata 6.a fino all'ultimo giro



In alto a sinistra, l'abitacolo del prototipo Fulvia ultra-leggero. A destra, la sigla che vedete sta per « Fiorio e Maglioli Special »; infatti la realizzazione della vettura è dovuta all'iniziativa del direttore sportivo e del pilota della HF Squadra Corse. A sinistra, ancora la vettura di Maglioli e Pinto. Le due HFP montavano le coperture Michelin X Racing. La foto sotto documenta la causa della rottura del motore della Fulvia di Maglioli e Pinto. Vediamo il foglio di giornale che ha quasi completamente ostruito la presa d'aria del radiatore, provocando il surriscaldamento fatale



ero tutto
accaduto...

al « panzer » Elford del km 20, al rifornimento poco ortodosso di Mitter, a Polizzi, alla spinta compiacente all'amico senza benzina, alla... NOMADE fanciulla « sabotatrice » di Tonino Nicodemi 5. assol.
disegno di MARANTONIA

il VALZER delle CANDELE



Nino Vaccarella

L'ing. Ferdy Porsche con i vincitori Mitter-Schutz dopo il trionfo e (a destra) nella conferenza-stampa tenuta al suo arrivo in Sicilia

ecco altri « ECHI » della TARGA

PALERMO - Targa Florio, sette giorni dopo. Il più amareggiato è senz'altro Nino Vaccarella, che ormai da quattro anni non riesce neppure a finire la corsa di casa. Il « dopo corsa » per lui è stato faticoso anche fisicamente. Rifugiatosi nel suo « buen retiro » palermitano, ha preso carta e penna ed ha commentato la gara, e soprattutto il trionfo Porsche, per il quotidiano del mattino palermitano al quale il « preside volante » collabora.

« ... La corsa siciliana — scrive Vaccarella in prima pagina — si è conclusa con una marcia trionfale delle vetture tedesche, che hanno dimostrato di essere potenti, maneggevoli, e resistenti (sei vetture partite, quattro arrivate) e quindi di non avere rivali in grado di poterle impegnare. Tutti noi speravamo soltanto in un miracolo per vedere una vettura italiana vittoriosa, ma questo miracolo non c'è stato e le Porsche con autorità, merito e netta superiorità, hanno vinto la 53. Targa Florio, dopo aver vinto anche le tre ultime edizioni ».

Parlando del ritiro della « 33 » 2500, alla fine della gara, Vaccarella col viso tirato aveva detto: « Credo proprio che nella corsa siciliana, per me ci sia poco da fare ormai, e temo che non riuscirei a finirla nemmeno... correndo a piedi. Quando c'è la sfortuna... ».

Al box dell'Alfa, dopo il sesto giro c'era aria di smobilizzazione. Chiti ha dichiarato ad un quotidiano locale:

« Non avevamo una squadra da affrontare le Porsche, e quindi non avevamo una tattica precisa. Si è saputo dell'incidente tra Galli ed Elford il quale voleva passare a tutti i costi. Questa macchina poteva fare il terzo posto assoluto. Il motore della 2500 è 'saltato' perché Vaccarella

l'aveva portato in fuori giri diverse volte. Nino doveva attendere che si scaldassero le candele prima di forzare, invece... » Invece a noi risulta che le candele c'entrano in maniera leggermente diversa, e cioè si sono imbrattate in attesa della partenza, data con ritardo, e che inoltre dopo un giro la « 33 » di Vaccarella-de Adamich aveva gli ammortizzatori K.O. diventando faticosa da tenere in strada.

Nanni Galli invece, dà questa versione dell'incidente che ha compromesso l'exploit della duemila: « Elford verso Collesano, si è trovato dietro di me, e per ben due volte mi ha tamponato col proposito forse di farmi uscire di strada, in un tratto dove per due macchine, tra le quali esiste un certo equilibrio, è impossibile sorpassare. Dopo qualche chilometro, in una curva mi è sbucato all'interno, mi ha toccato e ci siamo messi di traverso. A farne le spese è stata la mia vettura, che è rimasta danneggiata alla copertura e alle sospensioni, mandando così in fumo i miei sogni e quelli di Giunti ».

Tutt'altra atmosfera invece in casa Porsche, tutti tranquilli e felici dopo le « burrasche » burocratiche (poi fortunatamente superate) della vigilia.

Udo il Gigante, quello Schutz che l'anno passato aveva mandato alle ortiche una vittoria Alfa firmata Nino, era raggiante. « E' stata una splendida vittoria — esordisce il tedesco — sulla quale ho puntato tutto per rifarmi della 'sfortuna' dell'anno passato. Ero partito evidentemente per vincere ma dal quinto giro ho avuto la certezza di farcela. La nostra vettura andava troppo bene e Mitter era l'uomo ideale da avere accanto in una impresa del genere ».

Steinemann ha fatto tris dopo Brands Hatch e Monza: « Non potevamo fare miglior omaggio a Herr Ferdy Porsche — ci dice tra un sorriso e una stretta di mano — che ha voluto onorarci ed è venuto con noi in Sicilia per assistere alla quarta vittoria consecutiva delle nostre vetture nella gara che ritengo la più bella e dura che ci sia ».

Cesare Fiorio, direttore sportivo della Lancia, organizza tutto per il rientro a Torino, dove parecchio lavoro attende la squadra corse dopo il brillante risultato siciliano. « E' stata una gran corsa — dice Fiorio giocherellando con un enorme cronometro — e le nostre piccole « barchette » hanno dimostrato alla loro prima uscita, di valere. Una disdetta prima il giornale galeotto che non ha fatto respirare e per un paio di giri il radiatore di Pinto-Maglioli (e il motore, ovviamente, è andato via); peccato soprattutto la bucatina di Aaltonen che ha relegato la vettura al nono posto assoluto. Pensi che prima di forare Munari e il nordico erano addirittura al sesto posto assoluto. Comunque è stata una prova molto interessante e contiamo di fare ancor meglio, al Mugello, dove saremo presenti ».

La rivelazione in fondo sono state proprio le piccole Lancia, che hanno meravigliato un po' tutti. Qualcuno ha azzardato e forse non aveva tutti i torti, che se la Targa quest'anno fosse stata « bagnata » da un buon acquazzone molto probabilmente invece di un trionfo « made in Germany » avremmo avuto una sorpresa « made in Italy » e firmata, come nel 1964 (allora c'era Taruffi con le vetture torinesi) dalla Casa di Vincenzo Lancia.

Giulio Mangano



**sicurezza
nella velocità**

MICHELIN

XAS
asimmetrico

