AUTO SPRINT

ANNO XI | 24 - 31 maggio 1971 | L. 200

N. 21 | settimanale di automobilismo

esce il lunedì | spedizione in abbonamento postale gruppo II

tte giorni dopo

he avrà

sta

Un monologo Montecarlo '71

Il «Serenissimo» JACKIE

A Montecarlo, Clay Regazzoni ha disputato una prova scialba, mostrando di non gradire il « toboga » monegasco. E' stato un po' il simbolo dei guai che in prova (Andretti escluso) ed in gara (con il calo del motore di Ickx) hanno avversato la corsa delle Ferrari

Nell'interno i servizi da MONTECARLO da pag. 17

V3eBlogSpot.com

appunti per il lettore

Leggete subito

nelle pagine seguenti

Il boom all'EST

Ci scusiamo ancora una volta per alcune incompletezze e per difetti di progressione e impaginazione che potrete riscontrare nei servizi di questo numero, ma siamo stati in questa settimana coinvolti in un nuovo sciopero, a carattere regionale in Emilia, per solidarietà dichiarata dai sindacati con una azienda non del settore giornalistico.

La tuta spaghetti

CORRIERE CORSE

Le rubriche settimanali

a pagina

nel servizio da MONTECARLO

2 *Dove corriamo domenica?*

35 *KARTING*

36 *TUTTESPRINT*

39 *MOTORAMA Radio TV*
Taccuino romano

40 *Mini HOBBY*

42 *SCRIVETECI, rimarremo amici*

46 *COMPRAVENDITA*

Anche NINO VACCARELLA ha provato sulle Madonie la mini-Alfa 33 TT 3 che nel 1972 con gli aggiornamenti di regolamento richiesti (peso e dimensioni) sarà protagonista nel mondiale Marche tutto prototipi. La nuova « Alfina » viene provata in questi giorni al Nürburgring per deciderne l'utilizzazione nella 1000 km

ANATOMIA sette giorni dopo di una corsa che avrà il suo peso anche sulla stagione 1972

La TARGA dei miracoli

Ce ne sono stati diversi, tanti, di miracoli. Dalla prontezza di riflessi di Brian Redman, nello sgusciar fuori dall'abitacolo in fiamme della sua Porsche finita in un dirupo, alla meno drammatica conclusione di tanti incidenti e uscite di strada, generati dalla foga agonistica come dalla escalation competitiva delle macchine in gara. Contro il guard-rail mobile delle macchine posteggiate, che facevano ala lungo i chilometri più spettacolari delle Madonie ai 74 concorrenti partecipanti al bollente carosello n. 55, meno di quanto si potesse temere sono stati gli episodi preoccupanti, anche se la statistica, 45 anni dopo, ha voluto il secondo pilota in olocausto dopo la scomparsa del conte Masetti nel '26. L'errore di valutazione nella curva in discesa su Caltavuturo, ha fatto trovare un albero al tragico appuntamento con l'Alpine n. 117 del triestino Fulvio Tandoj, il giovane trentatreenne che gli organizzatori siciliani hanno avuto il torto di non ricordare nemmeno con un accento di pietoso rispetto la sera della premiazione.

Ci sono stati anche i miracoli tecnici e agonistici, come quelli di Vaccarella e della sua Alfa arrivati al successo a spese di una Porsche; il cui manager Pieck non ha potuto veder durare nemmeno una mezz'ora il sorriso che Vic Elford aveva sfoderato alla fine del sesto giro, quando con una violenta azione aveva fatto rinfoderare le unghie al locale re delle Madonie. Le piccole gomme a profilo basso, le Goodyear G. 20 della Porsche grigio-blu del team Martini, hanno ceduto quando era al volante Larrousse. Ben due forature di seguito, e la seconda irrimediabile perché il francese non aveva più la gomma di scorta da sostituire, quando peraltro ormai era al quarto posto distaccatissimo. E il giudizio scherzoso dell'ing. Chiti, anzi quasi provocatorio, espresso con un giornalista siciliano **« La mafia fa tante cose cattive, speriamo ne faccia una buona »**, deve essere arrivata alle orecchie dell'ing. Pieck sé, dopo la debacle, non ha fatto che sottolineare la singolarità di quelle forature, quasi che una « lupara » ad aria compressa potesse averle favorite. Dimenticando tra l'altro che l'Alfa ha perso ai boxes almeno un paio di minuti preziosi per cambiare quattro gomme alle due 33-3 superstiti e poi accoppiate sul traguardo.

La verità è che tra tanti miracoli la Porsche non ha potuto far quello di calmare anzitutto la rivalità dei suoi uomini-guida. Nemmeno la decisione di far partire il solo Rodriguez, lasciando al cambio delle due altre 908-3 Siffert ed Elford, ha giovato. Due macchine Gulf sono finite subito fuoristrada e David York ha avuto la sua piccola rivincita per quelle considerazioni subite della più benevola considerazione verso Rodriguez, anche se ormai le sue lunghe stagioni di team manager di John Wyer sono ormai finite (va in pensione, giura), come è finita la combinazione anglotedesca, anche perché c'è la Martini (a controllo tedesco) di ricambio, per quelli che comunque saranno i programmi '72.

Il miracolo Porsche non poteva verificarsi perché non si fracassano quattro macchine tra prove e corsa senza una ragione. La ragione del maggior impegno al limite, senza risparmio per recuperare con la grinta di guida, sulla leggerezza della vettura, quel margine che il motore 8 cilindri tedesco non può più dare di fronte all'Alfa 8V e soprattutto al sinora meno fortunato 12 cilindri boxer Ferrari.

Un ciclo tecnico è arrivato alla fine per la Porsche. Col vincolo alla leggerezza previsto nel '72 (650 chili il peso minimo dei prototipi 3000) è d'obbligo realizzare un propulsore più potente, ma il raffreddamento ad aria che la vincola al finanziamento Volkswagen, non permette teste a 4 valvole efficienti e quindi la necessaria maggiore potenza litro, quella che nemmeno il suo 12 cilindri 5 litri riesce a toccare nella proporzione frazionata.

I tedeschi chiedono l'appello al Nurburgring, alla loro Mille. E l'Alfa li vi troverà anche la Ferrari per una bella anticipata della prossima stagione. Ma non è un caso il risultato della Targa Florio. Le corse di auto non sono così ipotizzabili come le prodezze calcistiche e il gioco di opinioni negli stadi. Le corse sono un fatto tecnico, oltre che agonistico. Anche se l'ing. Pieck mostra ora di servirsi anche lui della « sfortuna », ma poi sa nascondere pudicamente il volto rosso (per il sole) dietro il bavero della giacca, facendo mostra di vergogna per la sonora sconfitta. Però non è andato a congratularsi con gli alfisti, magari perché la folla impazzita (ma non troppo) di Cerda glielo ha impedito o perché temeva di vedersi ancora beffato, come gli è capitato quando è arrivata la notizia dell'arresto di Larrousse sul percorso, che la massa degli spettatori in tribuna ha accolto con un urlo da pollice verso.

Per consolarsi in Sicilia, ai tedeschi non è rimasto che quell'ultimo miracolo, raccontato da Elford con sufficiente abilità linguistica: **« Non capisco** — diceva con un mezzo sorriso Vic — **perché sul rettifilo di Bonfornello quando arrivavo io l'incredibile folla schierata ad ala come nelle corse ciclistiche si restringesse, mentre invece quando toccava a Vaccarella si apriva come un libro. Lo so perché mi sono trovato con lui: l'avevo preso ».**

L'abbiamo scritto in testa, no? La Targa dei miracoli.

m. s.

V8eBlogScans

TRA LE QUINTE DELLA FLORIO

L'inutile invito di PIECH

CERDA - Un quarto d'ora prima della partenza: l'ing. Piech capo della Porsche, avvicina i piloti delle sue macchine, ed anche Larrousse che è della Martini. E col suo parlare pacato e molto gentile dice semplicemente: « Per favore, non battaglie tra le nostre macchine ». Raccomandazione non superflua, dopo quello che si è visto negli ultimi tempi, anche se in questa corsa era stato preferito far partire Redman al posto di Siffert, forse proprio per evitare...

Quando Piech si è rivolto con la suddetta frase a Rodriguez c'eravamo anche noi. Ed abbiamo visto il messicano guardare con occhi sgranati pieni di meraviglia, ben imitata, il « boss » tedesco.

Niente battaglia tra loro, infatti, ma in sostanza il risultato è stato proprio quello che Piech temeva.

Vedi caso per Rodriguez il fattaccio è avvenuto a Collesano, paese ormai celebre per la « sbattuta » di Vaccarella nel 1967 e per la grande scritta-ricordo che dice da allora « Nino attento ». Scommettiamo che l'anno venturo ci aggiungeranno anche un « Pedro »?

Un tubo dell'olio ha fermato la bionda Christine

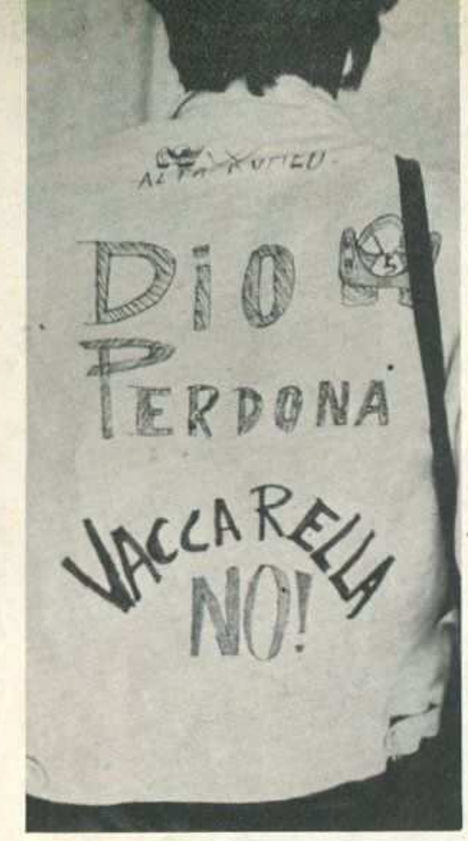
La bionda Christine Beckers proprio non ha molta fortuna con la Porsche 2400 di Bonomelli. A Monza non era riuscita a provare che per tre giri data la grande pioggia, ed in gara Bonomelli ha abbandonato prima che la belga riuscisse a prendere il volante.

Qui alla Targa le cose erano andate benissimo nei pochi giorni di allenamento, solo a 20 secondi da Bonomelli.

Invece, purtroppo, appena Christine è salita in macchina ha dovuto fermarsi, con una tubazione dell'olio rotta. E così è finita la sua esperienza, lasciando intatte le incognite (sulla sua resistenza alla fatica nelle Madonie).

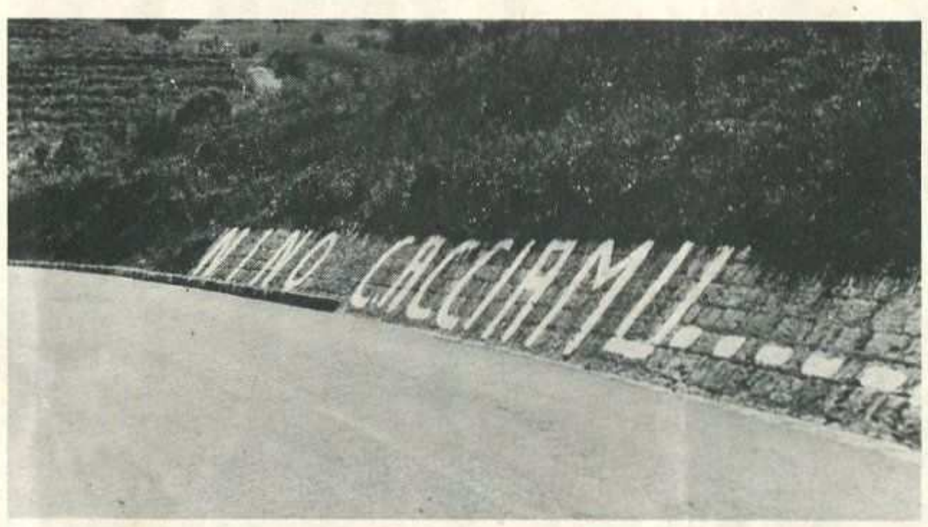
Le prove segrete della Porsche a GIBILMANNA

Le prove ufficiali non hanno permesso alla squadra Porsche di tirare a fondo, per la mancanza di pneumatici adatti, poiché il camion che li trasportava è giunto in ritardo in Sicilia avendo dovuto percorre tutto il tragitto via strada. Cosicché per poter controllare che le macchine fossero a punto, nella sistemazione delle sospensioni, con le gomme Firestone YB 17 tipo da uso universale che sarebbero state usate in gara, sabato mattina la Porsche ha effettuato una operazione blocco stradale estemporanea e senza alcuna autorizzazione, chiudendo con due camion messi di traverso sei chilometri della strada che da Cefalù va a Gibilmanna. la stessa che serve per la omonima corsa in salita.

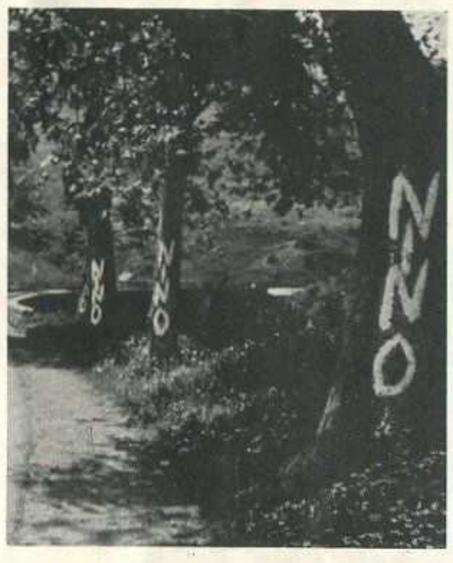


Tutti gli uomini del re

Quando l'altoparlante annunciò che van Lennep, sull'Alfa n. 2 di Andrea de Adamich era giunto quasi a ridosso della 33-3 n. 5 di Vaccarella, che in quel momento aveva Hezemans al volante, la folla delle tribune non la prese bene. Vaccarella fece la faccia scura e Roberto Bussinello, d.s. Autodelta, si affrettò a telefonare al « posto » di Polizzi per far segnalare « slow » a van Lennep, che ubbidì prontamente riportandosi a 1 minuto. Tra... olandesi e con scritte osannanti come queste che vedete, specialmente a Collesano c'era poco da scherzare!...



Capovolte le scritte una volta ferrariste, l'incitamento per Ninni era ben espresso in quel « cacciamu » cioè: spingi a tutto gas



Alberi o serrande che fossero, ogni posto era adatto per scrivere l'entusiasmo per il conterraneo, poi ben ripagato dalla vittoria

E a ricordargli il cordolo di marciapiede della sua natale Collesano, che gli costò una vittoria con la Ferrari, hanno pensato i paesani. Stavolta quella trappola è scattata, nei pressi, per Rodriguez

Non capita spesso, anzi quasi mai. Il giro-turistico della Targa Florio, « Cicerone » Andrea de Adamich, è stata una trovata «giornalistica» mica male. In due maniere si può fare un sopralluogo lungo i 72 Km delle Madonie: su un « muletto » guidato da un pilota che te li descrive (pur in velocità », ed approssimativamente perché troppo impegnato al volante), oppure su una macchina a noleggio, che guidi tu, ed allora non c'è gusto.

Il giro (di sabato) è stato fatto in pullman, con un certo comfort e con la sicurezza, che deriva dalla... sua taglia, soprattutto nei tornanti ciechi. Al microfono c'era Andrea de Adamich, una memoria da cervello elettronico anticipava il percorso in maniera incredibile. Ad uso e consumo anche dell'autista del pullman, e naturalmente di noi viaggiatori. Ad ascoltare il pilota dell'Alfa eravamo un gruppetto di giornalisti, il segretario CSAI Saliti, il direttore di corsa Ventura, il direttore di Vallelunga De Luca, il « gattopardo » Pucci, e la moglie di Andrea, Donatella.

55ª TARGA FLORIO

I punti NERI «storici»

Come un pilota ti spiega la TARGA

Si parte da Cerda-tribune. Le annotazioni più frequenti sono... sinistri. Al 2. km uscì nel '63 il barone Pucci, al 3. Vianini nel '65 ed al 4. Gregory (Cobra) nel '64. Al 6. km c'è una «esse» veloce detta del Mulo Bianco, spettatore immobile ed intramontabile nei giorni di Targa. Dopo Cerda-paese, al 10. km Lateri nel '71 urtò contro un muretto in prova e sempre in prova rovinò la sua Porsche Elford nel '69 (12. km). Munari con la Lancia uscì di strada al 14. chilometro nel '65.

Dice de Adamich: **«Di curioso in questo tratto la ricorrente regola-del-tre. Tre curve consecutive o tre brevi rettilinei in serie. Se il manto stradale da Cerda-paese a bivio Sclafani fosse completamente rinnovato, si potrebbe fare un giro in meno di 30'».** Se lo afferma lui...

Al 20. km due anni fa ci fu la collisione (con strascichi polemici) tra l'Alfa di Galli e la Porsche di Elford, laddove nel '63 fece un volo in curva Phill Hill, con la Ferrari. Innumerevoli in questo punto del circuito le roulottes: se ne contano a centinaia. La folla può seguire i concorrenti addirittura per 10-12 km. In prossimità del bivio di Caltavuturo, la storia della Florio ricorda due uscite memorabili, quasi allo stesso punto: di Dan Gurney e di John Surtees. A quest'ultimo il contrattempo fece passare la voglia (per sempre) di correre la Targa. Al 27 km una lapide: è per il conte Masetti, prima e unica vittima (fino a quest'anno, purtroppo) nel '26, in 54 edizioni della Florio. Poco distante di lì, Nino Vaccarella uscì nel '58 al volante di una Maserati «Gabbia-di-uccello».

Al 31. km volò via nel '55 la Mercedes di Stirling Moss; un chilometro più avanti, medesima sorte per il povero Piers Courage nel '70. Prima e dopo il bivio di Scillato, Maglioli e Casoni ('69) distrussero la loro macchina. In questo tratto di strada, che comincia ad essere «bestiale» (così lo definisce de Adamich), c'è un mastodontico esclamativo a... «Ferrari ci hai tradito!» e si rinnova un certa regola, questa volta del due: Al 44. km incidente (nel '60) a Mairesse con la Ferrari. A Collesano, nell'attraversamento è visibile il marciapiede-boia che giocò un brutto scherzo a Ninni Vaccarella nel '67, quando era al comando con la Ferrari che divideva con Scarfiotti. Prima del bivio per Gargia di Cenere uscirono alla stessa curva Scarfiotti e Parkes (con il Dino). Dopo Campofelice, ecco il rettilineo di Bonfornello.

Dice de Adamich: **«Lo hanno allargato e sistemato. E' più piatto e più sicuro, anche perché il vento laterale ti condiziona oggi assai meno di una volta. Io, comunque, ci metterei i guard-rails... Bonfornello rappresenta per la Targa Florio ciò che è per Le Mans il rettilineo delle Hunaudieres. Solo che quello è in discesa nella parte finale, è più lungo e pertanto più veloce. Qui però i rapporti delle vetture più potenti non consentono punte elevatissime: l'Alfa 33.3 a 9200 giri tocca i 295 kmh, la Porsche 908/3 (con 40 CV meno dell'Alfa) raggiunge i 260. Io ritengo che per un record di velocità assoluta, anche Bonfornello è potenzialmente una base da 400 kmh, come alle Hunaudieres!»**

l. c.

Un chirurgo vale la PORSCHE

● La signora Piech, giovane moglie del geniale progettista della Porsche, aveva portato con sé in Sicilia, in occasione della Targa, anche un famoso chirurgo tedesco che qualche mese addietro le aveva praticato un difficile intervento chirurgico. Giunti in albergo a Cefalù, per il cronico sovraffollamento, si presentò il problema dell'alloggio per l'illustre ospite. Di fronte alle difficoltà dell'albergatore, che non riusciva a trovare una stanza per il professore, la signora Corina Piech passò subito alle minacce: « Se non ci trovate subito una camera per il mio medico — **disse tra il serio e il faceto la signora** — noi ce ne andremo con tutta la squadra Porsche e così finalmente forse gli italiani potranno vincere la Targa Florio! ». **Stranamente, l'Alfa Romeo ha vinto lo stesso la Targa, anche se poi il famoso chirurgo è stata assegnata una stanza al medesimo piano dei Piech. Ed è venuto utile, perché si è assunto la responsabilità nella cura di Redman. Questi è stato trasportato a Londra con un aereo privato della Porsche, il lunedì dopo la corsa. Soffre di ustioni di primo grado al viso, soprattutto al naso e di terzo grado a una spalla.**

55ª TARGA FLORIO

IL SERVIZIO CONTINUA a pagina 8

V8eBlogScans

55ª TARGA FLORIO

La Lola-Ford di Bonnier-Attwood, giunti terzi assoluti

Questa è la Chevron dei Knigth, primi della 2000 Sport

Magnifica gara di Cheneviere-Keller, quarti assoluti

PROTOTIPI 2000

Le LOLA da assoluto

Le Lola fanno il vuoto, sbaragliando il campo sia nelle prove di giovedì sia in corsa. La T 212 di **Bonnier-Attwood**, comunque, marcia di più. In prova la vettura numero 14 era accreditata di 37'20"3. La Lola di **Parkes-Westbury** di 37'44"6 e quella di **Tonino Nicodemi-Johnatan Williams** di 39'19"4. La selezione giro per giro non accenna a diminuire e in questa classe si classificano soltanto in tre, proprio quei piloti che finora abbiamo elencato, gli unici a portare a termine la gara. Non prende il via soltanto la Chevron di **Corrado Ferlaino** e di **Antonio Castro**, entrambi presenti però giovedì (45' 15"1): alcuni maligni asseriscono che all'ultimo momento il presidente del Napoli, Ferlaino, sia rientrato subito nella città del Vesuvio per assistere al successo della sua squadra con il Bologna.

Già nel corso del secondo giro escono dalla scena due Fiat-Abarth 2000 quella di **Taramazzo-"Gap"** e quella della scuderia Etna affidata a **Giuseppe Virgilio e "Popof"** (questo ultimo è lo stesso pilota che si è ascritto ben due prove del trofeo Ateneo a Pergusa). La Fiat-Abarth ad iniezione dei siciliani, dopo un primo giro condotto da Virgilio speditamente (ha ottenuto infatti il settimo posto in assoluto) poco prima dell'abitato di Cerda deve arrestarsi per il cedimento di una sospensione.

Bonnier-Attwood, frattanto proseguono tranquillamente in testa. Attardato per la rottura della pompa della benzina e per noie allo spinterogeno **Parkes** (Lola nr. 19) è costretto a percorrere il primo giro

Ugo Locatelli alla guida della sfortunata AMS 2 litri, ritiratasi

in 1.05'32"5 buon ultimo. Ma la rimonta non tarderà ad arrivare. All'inizio del quarto giro **Alain De Cadenet** con la Lola, sul rettifilo di Bonfornello, mentre procedeva a 220 kmh, ha sbandato paurosamente, finendo su un terrapieno, girando due volte su se stesso e prendendo subito fuoco. Lesto nel saltare fuori dall'abitacolo lo sfortunato pilota è stato soccorso e inviato in ospedale a Termini Imerese: guarirà in cinque giorni.

Altre due vetture sono costrette al ritiro. La Ferrari Dino di **Terra-Lo Piccolo**, in quel momento seconda di classe, per avere fuso il motore e la AMS di **Locatelli-Moretti**. Così la Lola di **Nicodemi-Williams** manterrà il secondo posto sino al sesto giro allorquando verrà sopravanzata da quella di **Parkes-Westbury**. A tre giri dalla conclusione, la coppia di testa, rallenta il ritmo a causa dell'aumento della temperatura in un ordine che non muterà sino alla fine. **Parkes** ha rotto il filo del condensatore nell'epilogo.

SPORT 2000

La squadra GULF per una 906

Delle Chevron e una Porsche Carrera al via, in una classe all'insegna della regolarità. La vecchia Porsche di **Berruto-Mola** risultava la più veloce nelle prove (44'13"7) contro il 45'15"1 della Chevron BMW dei fratelli **Knight**, dopo essere passata al comando è retrocessa al terzo posto per delle noie alle sospensioni.

I due piloti torinesi hanno chiesto aiuto al box della Gulf-Porsche (ormai inoperoso per i ritiri delle due 908 MK 3) per un intervento straordinario in difesa di una prima posizione di classe. I meccanici, in un baleno ,si sono messi al lavoro, così l'equipaggio italiano ha riconquistato almeno il posto d'onore. Anche la numero 29, la Chevron dei due **Knight**, ha avuto contrarietà: dapprima è partita in notevole ritardo rispetto all'ordine di partenza delle altre due sport di questa classe (circa otto minuti di ritardo) e alla conclusione del primo giro, in seguito ad una toccata, nei box hanno provveduto a sostituirgli la ruota anteriore sinistra e a « rammendare » alla meglio parte della carrozzeria. Otto giri ciascuno hanno portato a termine le tre vetture in questione. Giro più veloce il terzo di **Richard** e **Mike Knight**.

La DAF 555 prototipo di Laurent e Haxhe non ha molto brillato

PROTOTIPI 1300

La rimonta della AMS

Schema alquanto semplice: prendono il via soltanto quattro vetture. L'AMS di **Buonapace-Martino** della Nettuno di Bologna (in prova 45'35"4) si impone con due giri di distacco sulla Jerboa di **Wheeler-Davidson**, discretamente comportatasi in prova 43'21"6.

Wheeler-Davidson assumono ben presto l'iniziativa mantenendo saldamente la posizione per tre giri. Poi gradatamente l'AMS-Alfa recupera lo svantaggio e transita in vantaggio nella zona delle tribune di Cerda. Vantaggio che aumenterà via via sino alla conclusione, cioè dopo avere effettuato nove giri. La Jerboa, invece, in notevole ritardo, e senza avversari portava a compimento sette giri. In prova va ricordato che dei tre prototipi Giliberti se ne qualificava soltanto uno. Dalla rosa dei sei piloti venivano confermati **Barba** e **Garofalo**. Nemmeno in corsa questo prototipo aveva fortuna tanto da ritirarsi all'inizio del quarto giro: si staccava il filo della candela ed in seguito il tubo al radiatore e **Pippo Garofalo** si doveva fermare al km 52.

I prototipi Giliberti hanno il telaio della Autobianchi e il motore della Fiat 128 rally. Costretta al ritiro anche la DAF di **Laurent-Haxhe**, in questa classe priva di emozioni.

GRAN TURISMO OLTRE 2000

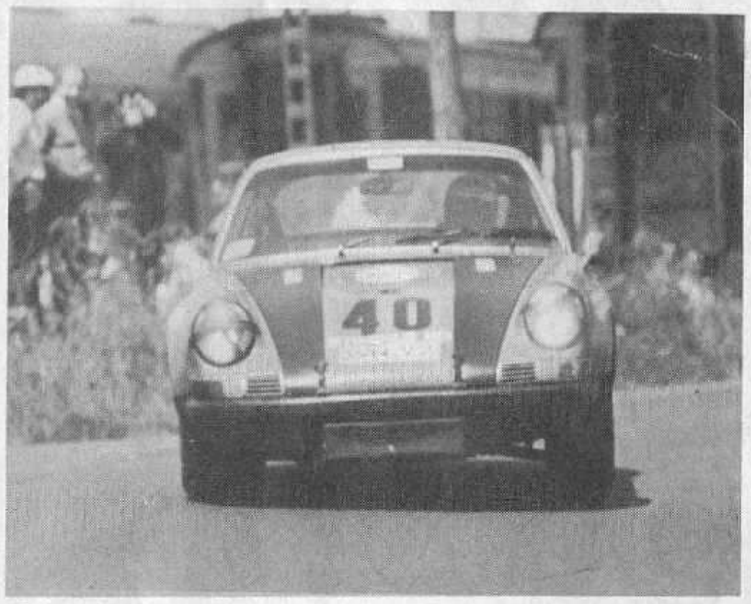
3 punti mondiali da una 911

Affollata come al solito questa classe, con undici vetture al via. Dieci Porsche e una Ferrari Dino. Miglior tempo delle prove quello della 2,4 Porsche 911 numero 39 di **Bonomelli-Beckers**. Poi da segnalare il 41'32"6 di **Greub-Garant**, il 41'46"9 di **Giulio Pucci-Schmid** e il 42'04"5 di **Cheneviere-Keller.**

Proprio **Cheneviere** in coppia in Sicilia con **Paul Keller** (a Spa aveva avuto invece come coequipier Haldi ottenendo il 24. tempo nelle prove) ha dominato sin dal primo giro regalando alla Porsche tre punti preziosi per il mondiale. Un'altra Porsche quella di **Pucci-Schmid**, l'ha tallonato da vicino, pronto ad approfittare di una semplice disattenzione dell'avversario. I due piloti, hanno disputato una prova soddisfacente. Giulio, per chi non lo sapesse è figlio del noto barone Antonio, già vincitore con Davis nel '64, di una Targa Florio. Pucci ogni qualvolta ha dato il cambio al suo collega tedesco cercava disperatamente l'interprete messogli a disposizione, a quanto si vocifera, dall'organizzazione. Ma il signore in questione dovevano andarlo a cercare, visto che era come un pesce fuor d'acqua.

Greub-Garant (Greub in particolare si era onorevolmente comportato in Belgio, undicesimo assoluto) con la 2,4 Porsche 911, profondi conoscitori del tracciato delle Madonie per avervi entrambi preso parte a numerose edizioni, hanno tenuto a bada la muta delle altre Porsche capeggiate dai giovani palermitani **De Gregorio-"Rosseau"**. Prestazione da evidenziare perché ottenuta con una normale 2,2 Porsche 911.

Assai sfortunati **Bonomelli** e la **Bechers** che abbandoneranno per noie meccaniche al quinto giro: **Bonomelli** aveva subito impresso un ritmo solle-



Ottime la corsa di Pucci, con la Porsche in coppia con Schmid

cito: 40'43"4 e 40'27 tanto per fare un esempio. Scroscianti applausi all'indirizzo della bionda **Bechers**, nella zona delle tribune, in attesa di affrontare il primo turno di guida. Tranne un quinto giro piuttosto lento, la Porsche di **Hanson-Marche** si è espressa con una cadenza intorno ai 45-46 minuti. Quanto bastava per assicurarsi un discreto quinto posto. **Serse-Pizzo** della scuderia Pegaso di Palermo hanno perduto minuti preziosi alla conclusione del settimo giro: la loro Porsche ha avuto un incidente (ha sbattuto contro una utilitaria ferma ai margini della carreggiata: la copertura posteriore destra si è incastrata nel parafango della sua vettura) avviandosi subito dopo verso i box per ovviare all'inconveniente così è risultato l'unico equipaggio della scuderia palermitana, in una giornata nera, a portare a termine la Targa.

Prima delle Porsche attardate di due giri quella di **Ilotte-Polin** seguita, poi dalla Ferrari Dino di **Verna-Cosentino** della scuderia Nord Ovest di Torino e dalle coppie **Bockmann-Ocks** e **Licheri-Formento.**

VeBlogSclas

La Lancia Fulvia HF di Munari, Sfortunato protagonista della GT 1600

Le tre Opel-Conrero Gran Turismo in fila indiana nella prima parte della corsa

Una corsa nella corsa: analisi delle classi minori

GRAN TURISMO 1600:

La FULVIA senza tappo

Partecipano 13 vetture. Nel corso delle prove le due HF 1,6 ufficiali della squadra corse della Lancia fanno il vuoto con **Sandro Munari-Claudio Maglioli** (40'11"1) e con **Pinto-Ragnotti** (40'49"9). Vicinissima a quest'ultima l'HF elaborata da Facetti con **Erasmo Bologna** e **Pucci Spatafora** alla guida (40'51"4). Prima delle A.R. GTA quella di Mirto Randazzo e Barraco (41'32").

Però nonostante l'ottima prestazione iniziale e la tenacia di **Munari-Maglioli,** entrambe le due Fulvia ufficiali si sono arrese per un guasto all'impianto di lubrificazione. Cesare Fiorio era alquanto seccato ma si consolava ugualmente per la vittoria Lancia nel Rally dell'Adriatico conseguita da **Barbasio-Sodano.** La serie delle defezioni, per la precisione, era stata aperta in precedenza dalla Lancia di **Martino- Galinberti,** per noie meccaniche. E così l'A.R. GTA degli affiatati **Zanetti-Ruspa** passava automaticamente capofila, sino al termine.

Un elogio va formulato anche per il binomio **Bologna-Spatafora,** entusiasti della Lancia a loro disposizione. Peccato che la vettura in questione sia stata attardata nel corso del secondo giro da una foratura. Poi nella discesa di Collesano mentre era alla guida **Spatafora** si è staccato il pomello del cambio e subito dopo il sedile si è messo andare avanti ed indietro. Nell'ultimo giro, infine, qualcosa non è andata per il giusto verso nel motore ma il secondo

La GTA 1600 di Zanetti-Ruspa, vincitrice della categoria cl. 1600

posto era abbondantemente al sicuro — qualcosa come otto minuti — dalla A.R. GTA di **Rizzo-Alongi** che precedeva le Lancia di **Tirelli-« Yokrisa »** e di **Ballestrieri-De Francisci.**

La soddisfazione per la scuderia Etna di Catania viene dall'equipaggio **"Don Pedrito-Cavatorta** che disponendo di una semplicissima Fiat 124 spider, preparata da Pavia, ha corso senza alcun inconveniente. **Cavatorta**, era alla sua prima Targa Florio. Rendimento basso, condizionato da un difettoso funzionamento della pompa dell'olio, per la GTA di **Semilia-"Harka"** settimi.

A Collesano, durante il quarto giro per la perdita del tappo della coppa dell'olio, **Mirto Randazzo-Barraco** abbandonavano Fuori strada senza conseguenze per **Salvatore Gagliano** (A.R. GTA) che lasciava così appiedata la figlia **"Giusy".** Non si era qualificata la GTA 1600 (Angelini) di **"Paco"** e **Rinaldi.**

PROTOTIPI 1000:

Campanini rischia la squalifica

In diversi si sono alternati al comando in questa classe, rendendone così incerto l'esito. Dopo il forfait iniziale della Daren la vettura più lenta nelle prove, per alcune noie meccaniche, in cinque prendevano l'avvio.

Uscita dopo un giro dalla scena l'AMS di **Nesti-Gargano** per la rottura del tubo dei freni, le Abarth lottavano per le prime posizioni: **Patanè-Scalia** dopo avere pregustato un anticipo di vittoria visto che al termine del 5. giro la loro Abarth figurava provvisoriamente in testa, con un gesto di stizza accettavano l'amaro verdetto del ritiro. Uguale sorte toccava all'Abarth di **«Giubar»-Bargotti.**

Le due Abarth superstiti riaccendevano d'interesse l'epilogo. Grazie ad una progressione finale più incisiva e redditizia l'alloro era per **Barone-Campanini** della Parma-Corse (più veloci anche in prova: 43'56"1). La vittoria per i due non è comunque venuta senza brivido: infatti, Maurizio Campanini all'ultimo giro era entrato ai box a marcia indietro. Lui temeva la squalifica, poi se l'è cavata con 20 mila lire di multa.

la Fiat-Abarth 1000 di Campanini-Barone, primi della SP 1000

GRAN TURISMO 2000:

Dopo la parata l'OPEL per 11"

Classe combattutissima: entusiasmante il duello fra le Opel 1900 della squadra corse Conrero. Dapprima **Marotta-Benedini** e poi **Calascibetta-Monti** e la Porsche di **Schon-Bertoni** che per tutta la corsa hanno lottato nell'ordine dei secondi: infatti l'Opel GT si è imposta per soli 11 secondi. **«Se venisse omologato il cinque marce...»** ripeteva Conrero ai suoi piloti. Giro più veloce il terzo del palermitano Calascibetta in 41'52"9.

Nelle prove ufficiali aveva fatto meglio la Porsche di **Kausen-Stekkoning** (41'26"). Non parte la Porsche di **Anselmi-«Manuel».** Rimangono in corsa dieci vetture ma per poco perché durante il primo giro la Porsche di **Aquila-Guagliardo**, si ferma al bivio Scillato per un guasto al cambio, e subito dopo la 914/6 di **Monticone-Moreschi.** Poi al terzo giro l'Opel di **Pianta-Pica** alzava bandiera bianca per un banale guasto. Durante le prove questa GT 1900 aveva riportato danni nella parte anteriore della carrozzeria e nell'avantreno.

Marotta nel suo primo turno di guida aveva intuito di essere capitato al momento giusto e con grinta ammirevole aveva consegnato la vettura al compagno **Benedini** che però è uscito fuori strada, rimanendo fortunatamente illeso. In graduatoria seguono altre tre Porsche, sempre con nove giri all'attivo: **Sage-Selz, Marini-Antigone** e **Moncini-Cabella** a conferma degli esiti della prova.

Dai rispettivi box segnalano ai due «litiganti» le posizioni. Ma **Bertoni** pur siglando due 43' non riesce a riacciuffare l'Opel di **Calabiscetta.** Il palermitano ha tanto sudato proprio nel mezzo giro finale, per una gomma che tendeva ad afflosciarsi.

GRAN TURISMO 1300

Anche la Stradale aiuta Restivo jr.!

La classe è stata funestata nel secondo giro dall'incidente mortale accorso al triestino **Tandoy,** finito contro un albero con l'Alpine Renault per avere impostato male una curva (così hanno riferito numerosi spettatori che hanno assistito alla tragedia).

I palermitani **Raffaele Restivo** e **«Apache»** per i colori del Jolly Club si sono aggiudicati, con pieno merito, il primo posto, ma dopo tante tribolazioni. Mentre era alla guida **Restivo,** per la rottura del tappo dell'olio, la Lancia HF ha raggiunto i box quasi a passo d'uomo perdendo qualcosa come 13 minuti. All'ottavo giro, poi, è rimasto in panne di benzina, ma grazie ad un provvidenziale intervento di un agente (ma sapeva che era il figlio del Ministro degli Interni?) è riuscito a raggiungere i box, la «salvezza», e a salvaguardare il successo.

Regolare nel rendimento la coppia **Anastasio-Genta,** terminata seconda. Non hanno impressionato per niente le Alpine Renault apparse fragili. Unica ad arrivare, quella di **Capra-Leti** ad otto giri. Guai seri per **Roberto Chiaramonte Bordonaro** (che sostituiva Silvano Gravina) ed **Arlini.** La loro Lancia, al primo giro, ha sbattuto, girandosi completamente; dopo 72 km esatti, s'è staccata la batteria poi poco prima dell'abitato di Cerda anche il sedile ha fatto le bizze. **Chiaramonte Bordonaro** è un giovane estroso, dipinge, ha aperto una boutique, è un capellone. Il suo casco integrale era costellato di stelle. Per il ritorno violento dell'autobloccante si era anche fatto male alle mani che erano fasciate.

Restivo-"Apache", con la Fulvia HF, hanno vinto la G. T. 1300

PROTOTIPI 1300

Matra senza problemi

Quattro piloti, tutti siciliani, presenti e incontrastato successo dei portacolori della Scuderia Ateneo, **Sidoti** e **Fiorentino** su Matra. La Fiat Abarth OT 1300 di **«Frank Mc Boden»-«Papillon»,** dopo aver guidato per i primi 144 km, era costretta al ritiro per il cedimento di una sospensione. A loro resterà la soddisfazione del giro più veloce in 45'25"4.

Sicuri ormai della vittoria, **Fiorentino-Sidoti** si sono limitati, con andatura di tutto comodo, a portare indenne la vettura al traguardo, senza cioé andare incontro a spiacevoli contrattempi. Le soste ai box per cambio piloti e rifornimento erano perfino prolungate.

a cura di **Vincenzo BAJARDI**

V8eBlogScans

ave, Nino

L'ing. Carlo Chiti

AGIP F.1 WOOM WOOM WOOM

Nino Vaccarella
e l'Alfa 33-3 trionfatrice
nella Targa Florio '71

V8eBlogScans

la danza delle lancette nella TARGA

Eccovi come di consueto la « ricostruzione » cronologica della 55. edizione della Targa Florio, con i tempi giro per giro di tutti gli equipaggi partiti. L'ordine è quello di classifica, mentre coloro che non sono stati classificati (NC) sono in ordine rispetto ai giri percorsi ed al tempo impiegato. Accanto ad ogni equipaggio, è riportato il giro più veloce riportato in prova. Dei due piloti, quello in **neretto** è quello che ha preso il via per il primo giro. Questi i turni di guida degli equipaggi protagonisti: **Alfa Romeo 33-3 n. 5**: Vaccarella giri 1, 2, 3; Hezemans 4, 5, 6; Vaccarella 7, 8, 9; Hezemans 10, 11. **Alfa Romeo 33-3 n. 2**: de Adamich 1, 2, 3; Van Lennep 4, 5, 6; de Adamich 7, 8, 9; Van Lennep 10, 11. **Porsche 908-3 n. 8**: Larrousse 1, 2; Elford 3, 4; Larrousse 5, 6, 7. **Lola n. 14**: Bonnier 1, 2, 3; Attwood 4, 5, 6, 7; Bonnier 8, 9; Attwood 10. **Porsche 911 n. 42**: Cheneviere 1, 2, 3; Keller 4, 5, 6; Cheneviere 7, 8, 9; Keller 10. Nei riquadri più marcati i giri più veloci di ogni classe in gara.

55ª TARGA FLORIO

Categoria SPORT PROTOTIPI gruppo 6 classe 3000

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	5 **Vaccarella**-Hezemans (34'14"2)	Alfa Romeo 33-3	35'40"9	36'06"7	36'05"3	35'48"8	36'41"8	35'24"4	36'54"3	35'50"7	35'54"9	38'59"0	38'19"4	6.35'46"2	120,055
2.	2 **de Adamich**-Van Lennep (34'36"9)	Alfa Romeo 33-3	36'06"0	36'47"4	36'57"2	35'41"3	36'20"3	36'30"5	37'22"5	35'48"9	36'16"7	38'02"8	39'04"3	6.36'57"9	
3.	8 Elford-**Larrousse** (35'22"4)	Porsche 908-3	35'36"8	36'48"0	35'12"9	33'45"6	33'42"1	35'18"9	1.16'57"3	—	—	—	—	4.45'26"6	
N.C.	3 Todaro-**"Codones"** (39'35"2)	Alfa Romeo 33-3	44'11"4	40'45"2	40'12"5	41'36"2	—	—	—	—	—	—	—	2.44'05"3	
N.C.	6 **Stommelen**-Kinnunen (34'49"3)	Alfa Romeo 33-3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
N.C.	4 **Rodriguez**-Muller (35'48"1)	Gulf-Porsche 908-3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
N.C.	7 Siffert-**Redman** (1.25'02"7)	Gulf-Porsche 908-3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Categoria SPORT PROTOTIPI gruppo 6 classe 2000

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	14 **Bonnier**-Attwood (37'20"3)	Lola-Ford T 212	38'46"6	37'29"1	36'42"3	38'18"0	37'15"0	36'26"1	36'42"8	41'22"3	38'37"1	38'42"7	39'41"0	7.00'05"2	113,120
2.	19 **Parkes**-Westbury (37'44"7)	Lola-Ford T 212	1.03'31"4	43'04"7	37'07"2	36'36"0	39'12"1	36'24"5	35'56"0	39'06"2	37'37"5	46'03"6	—	6.54'40"2	
3.	28 Nicodemi-**Williams** (39'19"4)	Lola-Ford T 210	40'08"6	47'47"4	39'41"5	43'35"8	41'13"2	41'58"6	41'59"5	37'33"3	43'28"4	46'35"7	—	7.03'54"0	
N.C.	26 Terra-**Lo Piccolo** (40'03"0)	Ferrari-Dino 206	40'23"3	40'36"7	46'13"7	—	—	—	—	—	—	—	—	2.07'23"7	
N.C.	20 **Locatelli**-Moretti (40'58"0)	AMS-Ford	40'54"7	40'10"6	1.18'26"3	—	—	—	—	—	—	—	—	2.39'31"6	
N.C.	10 **Weir**-Cadenet (57'28"3)	Lola-Ford T 212	45'37"3	42'41"1	41'53"7	—	—	—	—	—	—	—	—	2.10'12"1	
N.C.	11 **Zadra**-"Gap" (40'19"5)	Lola-Ford T 210	41'19"2	40'22"2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.21'41"4	
N.C.	27 **Virgilio**-"Popof" (40'19"9)	Fiat-Abarth	39'55"0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39'55"0	
N.C.	12 **Taramazzo**-Ostini (41'09"4)	Fiat-Abarth	42'39"2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42'39"2	

Categoria SPORT gruppo 5 classe 2000

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	29 **Knight R.**-Knight M. (45'15"1)	Chevron-BMW	47'52"6	54'52"3	42'42"8	47'49"4	44'06"3	43'04"3	42'46"1	49'34"8	—	—	—	6.12'49"2	92,638
2.	31 **Berruto**-Mola (44'13"7)	Porsche 906	45'41"7	45'45"5	45'36"8	47'35"0	46'49"1	1.27'43"0	44'50"4	49'05"6	—	—	—	6.52'57"1	
3.	35 Seddon-**Raffo** (46'17"8)	Chevron-Ford B 16	48'16"4	42'11"7	48'49"4	44'47"4	49'28"2	1.20'15"5	51'25"7	52'30"7	—	—	—	7.02'45"5	

Categoria GRAN TURISMO gruppo 4 classe oltre 2000

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	42 **Cheneviere**-Keller (42'04"5)	Porsche 911 S	41'15"9	40'26"2	40'13"1	42'47"0	40'24"4	40'14"9	42'31"9	41'12"6	41'00"2	42'01"5	—	6.52'10"7	104,806
2.	40 **Pucci**-Schmid (41'46"9)	Porsche 911 S	41'30"0	41'00"6	42'11"4	41'56"8	42'15"3	41'56"2	40'52"8	40'44"7	44'30"5	47'40"4	—	7.00'46"7	
3.	47 Greub-**Garant** (41'32"6)	Porsche 911 S	41'42"7	41'13"5	41'03"2	45'23"6	44'48"3	44'53"3	42'39"8	41'03"3	40'49"7	41'47"7	—	7.05'34"2	
4.	45 **De Gregorio**-"Rousseau" (45'04"4)	Porsche 911 S	45'17"8	45'13"7	46'47"6	47'02"3	48'58"4	46'43"2	48'36"1	45'55"3	44'20"8	—	—	6.58'52"2	
5.	41 **Sanson**-Marche (46'09"5)	Porsche 911 S	46'50"3	46'02"1	47'10"0	46'05"0	49'24"6	46'13"7	46'35"4	45'00"4	46'14"4	—	—	6.59'44"9	
6.	36 **Serse**-Pizzo (45'37"3)	Porsche 911 S	44'24"2	46'14"3	46'35"0	49'24"7	46'42"0	48'42"0	46'40"6	48'58"2	46'11"4	—	—	7.05'32"4	
7.	48 **Ilotte**-Polin (44'16"0)	Porsche 911 S	42'31"8	41'33"5	42'32"2	54'10"4	1.07'55"8	52'06"0	44'43"9	43'22"5	—	—	—	6.28'44"1	
8.	38 Verna-**Cosentino** (45'24"1)	Ferrari-Dino	46'17"5	46'17"2	49'49"1	47'05"9	52'19"5	49'31"4	51'11"3	49'34"3	—	—	—	6.32'06"8	
9.	44 **Bockmann**-Ockx (47'57"7)	Porsche 911 S	48'24"6	48'48"2	49'52"8	48'13"3	52'35"9	50'21"0	51'04"3	49'06"8	—	—	—	6.38'26"9	
10.	43 **Licheri**-Formento (46'04"0)	Porsche 911 S	45'28"6	45'22"4	52'12"7	47'50"4	1.16'34"5	50'53"8	47'10"1	48'04"5	—	—	—	6.53'32"0	
N.C.	39 **Bonomelli**-Beckers (41'16"3)	Porsche 911 S	41'37"7	40'43"4	40'24"0	1.02'02"3	—	—	—	—	—	—	—	3.04'42"4	

Categoria GRAN TURISMO gruppo 4 classe 2000

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	60 Calascibetta-Monti (42'07"7)	Opel GT	43'28"2	42'22"9	41'52"9	44'13"7	43'12"0	43'34"6	44'54"5	44'28"5	44'23"4	—	—	6.32'31"4	99,050
2.	59 **Schon**-Bertoni (42'02"0)	Porsche 911	42'34"9	42'09"5	42'06"0	43'23"4	42'06"3	42'54"7	46'17"3	47'10"5	43'04"2	—	—	6.32'42"8	
3.	56 **Kauhsen**-Steckonig (41'26"0)	Porsche 911	43'30"7	42'33"6	41'34"7	46'15"4	46'00"0	44'29"8	45'01"9	41'51"2	52'31"3	—	—	6.43'48"6	
4.	50 Sage-**Selz** (44'17"1)	Porsche 911	44'14"3	43'15"5	43'46"5	45'15"9	47'34"9	47'24"9	1.00'18"0	43'41"7	43'24"5	—	—	6.50'46"2	
5.	58 **Marini**-Antigoni (44'55"2)	Porsche 911	45'42"7	45'17"6	45'44"2	48'10"1	45'30"0	45'12"9	48'26"2	45'49"3	45'14"4	—	—	6.55'01"6	
6.	49 Moncini-**Cabella** (47'48"4)	Porsche 911	46'57"5	45'51"2	45'50"6	47'55"0	45'51"7	44'58"6	51'11"5	46'49"9	45'54"6	—	—	7.01'24"6	
N.C.	52 **Marotta**-Benedini (45'01"0)	Opel GT	42'45"8	42'24"4	41'28"8	43'34"0	—	—	—	—	—	—	—	2.50'13"0	
N.C.	54 Pianta-**Pica** (42'11"5)	Opel GT	43'00"0	42'18"7	50'59"5	—	—	—	—	—	—	—	—	2.16'18"2	
N.C.	55 **Aquila**-Guagliardo (44'08"6)	Porsche 911	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
N.C.	61 **Monticone**-Moreschi (42'08"6)	Porsche 911	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
N.P.	53 "Manuel"-Galmozzi	Porsche 911	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Categoria SPORT Prototipi gruppo 6 classe 1300

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	71 **Buonapace**-Martino (46'33"5)	AMS-Alfa	45'25"0	44'36"6	43'59"7	47'54"1	47'32"3	47'06"0	44'55"0	44'47"9	49'17"5	—	—	6.55'39"1	93,554
2.	23 Wheeler-**Davidson** (43'31"6)	Jerboa-Ford	50'10"1	41'58"5	41'42"3	53'40"3	1.10'03"6	44'34"1	43'57"0	—	—	—	—	5.46'05"9	
N.C.	62 **Laurent**-Haxhe (44'00"1)	Daf 555	46'02"0	45'34"7	46'02"8	—	—	—	—	—	—	—	—	2.17'44"5	
N.C.	67 **Barba**-Garofalo (46'30"2)	A 112 Giliberti	47'10"3	1.05'41"9	48'47"4	—	—	—	—	—	—	—	—	2.41'09"6	

Categoria SPORT gruppo 5 classe 1300

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	76 Fiorentino-**Sidoti** (41'33"8)	Matra-Sport	49'36"1	42'51"5	56'34"4	54'47"8	50'39"2	48'29"8	57'12"4	55'08"8	—	—	—	7.00'20"0	82,220
N.C.	74 "Frank-Mc-Boden"-"Papillon" (48'17"8)	Fiat-Abarth	47'02"8	45'25"6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.32'28"2	

Categoria SPORT Prototipi gruppo 6 classe 1000

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	82 **Campanini**-Barone (42'32"4)	Fiat-Abarth	42'56"2	42'26"5	41'35"4	45'01"3	59'10"5	43'48"3	41'40"5	53'03"6	45'02"0	—	—	6.44'49"3	96'041
2.	83 Roasio-**Boeris** (43'56"1)	Fiat-Abarth	44'34"1	42'56"2	45'35"1	43'25"8	45'06"2	42'45"5	44'05"4	53'02"2	44'12"5	—	—	6.45'48"0	
N.C.	79 **Patané**-Scalia (45'37"4)	Fiat-Abarth	44'38"5	43'49"2	43'26"3	43'19"9	46'07"8	—	—	—	—	—	—	3.41'21"7	
N.C.	77 "Giubar"-**"Sergio"** (46'41"6)	Fiat-Abarth	49'43"9	43'47"8	46'41"6	44'13"2	3.12'48"3	—	—	—	—	—	—	6.26'34"8	
N.C.	84 **Nesti**-Gargano (46'45"1)	AMS-Ford	1.00'01"0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.00'01"0	

Categoria GRAN TURISMO gruppo 4 classe 1600

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	102 **Zanetti**-Ruspa (42'22"9)	Alfa Romeo GTA	44'19"7	42'38"8	42'09"0	46'21"0	45'32"3	45'32"0	45'22"3	43'40"1	42'22"8	—	—	6.38'08"0	92'655
2.	94 **Bologna**-Spadafora (40'51"4)	Lancia Fulvia	42'48"8	46'36"5	43'46"5	42'22"6	47'16"8	47'08"3	47'50"0	44'05"3	43'37"2	—	—	6.41'32"0	
3.	97 **Rizzo**-Alongi (44'57"4)	Alfa Romeo GTA	44'19"1	43'18"7	44'31"7	43'58"7	49'41"7	45'22"1	44'25"9	44'41"7	49'00"1	—	—	6.49'17"7	
4.	105 **Cerulli**-"Yokrisa" (43"21"9)	Lancia Fulvia	42'50"6	47'43"3	50'56"8	44'04"5	49'38"2	45'59"7	48'20"8	44'31"3	44'57"7	—	—	6.59'02"5	
5.	99 **Ballistreri**-De Francisci (45'10"6)	Lancia Fulvia	48'38"2	47'18"0	49'14"2	51'24"6	48'32"2	44'05"2	44'37"6	50'44"1	—	—	—	6.24'39"1	
6.	90 **"Don Pedrito"**-Cavatorta (47'19"4)	Fiat 124 spider	48'40"3	47'47"5	49'16"6	46'28"0	54'34"3	48'10"2	49'33"3	49'07"5	—	—	—	6.33'37"7	
7.	100 Semilia-**"Harka"** (44'05"5)	Alfa Romeo GTA	44'59"3	50'12"5	1.33'07"6	1.07'38"0	46'36"7	52'24"7	49'52"6	—	—	—	—	6.44'47"4	
N.C.	89 **Gagliano**-"Giusy" (42'14"9)	Alfa Romeo GTA	54'18"4	44'10"7	1.21'04"6	51'01"9	47'01"0	56'31"0	—	—	—	—	—	5.34'07"6	
N.C.	87 **Munari**-Maglioli (40'11"1)	Lancia Fulvia	41'09"3	40'28"6	41'52"5	46'22"5	44'36"6	—	—	—	—	—	—	3.34'39"5	
N.C.	86 **Pinto**-Ragnotti (40'49"9)	Lancia Fulvia	40'56"0	41'04"5	51'43"9	1.09'30"9	—	—	—	—	—	—	—	3.23'15"3	
N.C.	88 **Mirto**-Barraco (41'32"0)	Alfa Romeo GTA	41'48"9	42'56"1	44'53"1	1.15'13"2	—	—	—	—	—	—	—	3.24'51"3	
N.C.	101 "Paul Chris"-Montecatini (43'52"6)	Alfa Romeo GTA	43'02"1	43'09"3	47'18"3	—	—	—	—	—	—	—	—	2.13'34"7	
N.C.	95 **Martino**-Galimberti (43'59"2)	Lancia Fulvia	42'16"9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42'16"9	

Categoria GRAN TURISMO gruppo 4 classe 1300

PIAZZAMENTO	NUMERO DI GARA E PILOTI	VETTURA	I GIRO	II GIRO	III GIRO	IV GIRO	V GIRO	VI GIRO	VII GIRO	VIII GIRO	IX GIRO	X GIRO	XI GIRO	TEMPO TOTALE	MEDIA KMH.
1.	106 **Restivo**-"Apache" (42'49"3)	Lancia Fulvia	43'28"1	42'58"1	43'26"5	43'47"8	43'56"6	45'26"0	43'14"2	51'32"7	48'22"9	—	—	6.52'12"9	94,320
2.	116 **Anastasio**-Genta (45'06"4)	Lancia Fulvia	46'11"3	45'46"1	45'23"5	47'27"4	44'47"2	44'41"1	49'48"0	48'02"2	46'36"8	—	—	6.58'39"6	
3.	115 **Capra**-Lepri (47'17"0)	Renault Alpine	47'29"6	46'59"1	46'59"4	47'29"6	48'30"9	59'13"3	49'13"9	50'44"1	—	—	—	6.36'39"9	
4.	107 Bordonaro-**Arlini** (44'05"7)	Lancia Fulvia	46'10"7	46'06"6	45'34"3	47'30"0	51'18"7	1.12'50"6	44'59"3	46'21"3	—	—	—	6.40'51"5	
N.C.	118 **Ramoino**-Trenti (46'06"9)	Renault Alpine	45'32"7	44'51"7	44'08"3	47'39"0	45'03"6	—	—	—	—	—	—	3.47'20"3	
N.C.	111 **"Frank Ramon"**-Darenz (47'56"7)	Lancia Fulvia	42'50"6	47'06"9	46'12"4	—	—	—	—	—	—	—	—	2.21'14"9	
N.C.	119 **Mantia**-Lo Jacono (48'01"6)	Renault Alpine	49'48"8	49'50"9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.39'40"7	
N.C.	109 **Cottone**-Caci (47'21"2)	Lancia Fulvia	48'03"6	1.06'41"9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.54'45"5	
N.C.	117 "Effe-Ci"-**Tandoi** (43'38"9)	Renault Alpine	43'37"8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43'37"8	
N.C.	108 "Radec"-**Arcovito** (45'56"5)	Lancia Fulvia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

altri servizi post-TARGA nei prossimi numeri

VideBlogScans