ANNO XXVI - N. 20 19 Maggio 1968 L. 150

Motor

settimanale italiano del motore

Una nuova fabbrica: la "TECNO"

"FLORIO" SEGRETA

quello che non si è visto quello che non si è scritto

JIM CLARK: storia di un campione

Quello che non si è VISTO
Quello che non si è SCRITTO

"TARGA" SEGRETA

CREDEVA DI AVER VINTO

Cocente delusione per Ignazio Giunti subito dopo l'arrivo. Il romano aveva infatti alzato la mano col pollice in alto nel tagliare il traguardo sicuro di una sua vittoria. Ma subito doveva avere una amara notizia: Elford stava venendo fuori con una progressione sensazionale, secondo su secondo il tedesco recuperava il tempo perduto ai box per la sostituzione di un pneumatico e sul traguardo il suo tempo risultava il migliore. Giunti, che nella foto è colto subito dopo la conferma della mancata vittoria, dimostra chiaramente con la sua espressione severa la delusione per la mancata vittoria che sembrava proprio suo appannaggio.

RIVINCITA ALFA AL NURBURGRING?

ALLA Targa Florio tutto è andato come previsto: ha vinto la Porsche. Le Alfa Romeo hanno però dimostrato di aver finalmente trovato la strada verso il successo. Con un po' più di fortuna avrebbero anche potuto vincere. E questa è una grossa notizia. Quindi, al quinto round del mondiale marche è di nuovo al comando della classifica provvisoria la Porsche con tre vittorie seguita dalla Ford con due. La prossima corsa, Nürburgring, 19 maggio, vedrà al via anche le Ford di John Wyer più che mai decise a ripareggiare il risultato.

Vediamo ora quello che il « mondiale » ci riserva ancora. Nürburgring, Spa, Le Mans, Watkins Glen e Zeltweg sono le corse che mancano per completare il campionato. Sono corse da Ford più che da Porsche anche se le Porsche appaiono più che mai decise a tentare la grossa carta della conquista.

La Targa Florio ha presentato uno schieramento di partenze scontato: Porsche contro Alfa Romeo, assenti le Ford-Gulf. Erano poche le nostre speranze di vedere un prototipo rosso arrivare per primo sul traguardo di Cerda dopo il decimo passaggio ed infatti le macchine dell'Alfa Romeo si sono molto ben comportate ma non hanno potuto fare nulla per fermare il rullo-Porsche che ancora una volta ha macinato ogni avversario. Ha vinto la 907 di 2200 CC affidata a Vil Elford e Umberto Maglioli: fortissimo ralliman il primo; stradista d'eccezione e profondo conoscitore del circuito delle Madonie il secondo, che già altre due volte aveva potuto tagliare vittorioso il traguardo della « classica » siciliana.

Non è stato certa una domenica facile per la Porsche. Ha sì vinto in modo nettissimo ma ha anche accusato uno scotto non indifferente avendo visto le altre macchine fermate o attardate da guasti meccanici, una cosa un po' insolita per gli « orologi » di Stoccarda. Le 2200 hanno dimostrato di adattarsi molto bene al tortuoso circuito della Florio poiché hanno manegevolezza e accelerazione ed inoltre hanno un peso eccezionalmente basso. Buona parte del merito del successo Porsche, che è bene dirlo è l'ottavo da quando esiste la Targa Florio ed il terzo consecutivo, è dovuta all'ottima e pignola preparazione che ha impegnato per diversi mesi piloti, tecnici e macchine della Porsche.

LA « 33 » VA FORTE

E in una corsa così impegnativa ha buon gioco la perfetta organizzazione di ogni particolare. Porsche vuol dire perfezione assoluta; e perfezione vuole dire vittoria. Il successo Porsche si spiega soltanto così. Abbiamo detto che a parte la Porsche 907 di Elford-Maglioli tutti gli altri « prototipi bianchi » hanno lamentato inconvenienti: Mitter-Scarfiotti si sono ritirati dopo che il pilota tedesco aveva compiuto un brutto testa-a-coda che aveva provocato il danneggiamento del mozzo di una ruota e l'aveva costretto ad una sosta ai box; Siffert-Stommelen hanno sofferto identiche noie alle ruote: Hermann-Neerpasch sono stati abbastanza regolari ma mai in lizza per la vittoria; neppure quando in testa c'erano le Alfa.

La grossa sorpresa di questa Targa Florio è venuta comunque dalla brillante prestazione delle « 33 » che si sono piazzate al secondo e terzo posto con le V8 di 2 litri. La maggiorata con motore 2,5 Tasmania è scomparsa troppo presto dalla lotta, quando era al secondo posto. I piazzamenti delle 2 litri sono stati comunque indicativi e forse la via della vittoria per i prototipi milanesi non è ancora molto lunga. Finalmente eliminate le deficienze di gioventù, i risultati incominciano a venire: per il momento si tratta soltanto di piazzamenti però non è difficile e assurdo prevedere che quanto prima anche le « 33 » riusciranno a cogliere il successo. E' soltanto una questione di tempo. La « 2500 » debuttante alla Targa Florio non ha potuto dimostrare esattamente quel che vale poiché Schutz è sparito dalla corsa per uscita di strada al quarto giro. Questa è la situazione dopo la Targa Florio: Porsche 3 vittorie; Ford 2 vittorie. Il prossimo appuntamento è al Nürburgring, il 19 maggio. Riuscirà la Ford a riportarsi a pari punti con la Porsche? Riusciranno le « 33 » Alfa Romeo ad imporsi? Le premesse per un duello apertissimo ci sono: non è difficile prevedere che comunque vada anche per noi italiani ci saranno soddisfazioni. Lo ripetiamo, l'Alfa Romeo è sulla buona strada e con questa brillantissima Targa Florio ha ritrovato fiducia, ne aveva bisogno: ora è sperabile che a Milano, fatto il punto, decidano di proseguire nel programma sportivo. Sarebbe veramente bello poter rivedere prime al traguardo le rosse macchine col biscione.

PIER ATTILIO TRIVULZIO

META' GARA A CONDURRE E POI IL RITIRO

Una gara splendida ma solo a metà quella della coppia Mitter-Scarfiotti. La bianca vettura della Porsche contrassegnata dal numero 230 ha resistito infatti sino al sesto giro quando è scomparsa dalla lotta per noie al cambio. La 907 dell'italiano non ha retto al confronto con le Alfa. Ecco nella foto Mitter che si sfoga con Scarfiotti, che ascolta con attenzione, dopo il loro ritiro.

UN GIOVANE CHE VALE

Degno compagno di Giunti, « Nanni » Galli, seppure un tantino al disotto delle prestazioni dell'amico, è stato artefice del successo Alfa. La Porsche ha infatti tremato per buona parte della gara. Gli « orologi » di Stoccarda, così gli sportivi ora chiamano i prototipi tedeschi per le loro marce regolari, hanno accusato sul duro percorso delle Madonie inconvenienti sinora sconosciuti. E l'Alfa, che per questa gara si era preparata con puntiglio ed orgoglio, ha tirato fuori tutta la sua potenza. Ed i giovani piloti hanno fatto il resto. L'Alfa è una realtà, le prossime gare ci diranno quanto sia lecito sperare in una non lontana affermazione delle rosse vetture italiane.

IL PROFESSORE BOCCIA SCHUTZ

Nino Vaccarella dinanzi al suo pubblico, sulle strade che conosce profondamente è restato ancora una volta a bocca asciutta. L'Alfa 2500 andava bene, il professore temporeggiava in attesa di conoscere la vera potenza e resistenza del suo mezzo ma ecco che Schutz, suo compagno di guida, messosi al volante a sua volta usciva di strada danneggiando l'Alfa che gli era stata affidata. Niente da fare per Vaccarella che se fosse stato un giorno di scuola avrebbe certamente ...bocciato il suo amico Schutz. Vaccarella, nella foto, appena ha appreso dell'uscita di strada del tedesco. Siamo al quarto giro: Nino non nasconde il suo disappunto. Ma sarà presente al Nürburgring e non è detto che non gli riesca il grande colpo di battere le Porsche.

CHE FARA' LA FORD?

ALLE MADONIE per la 52ª edizione della Targa Florio era assente la Ford, per cui non si è potuto assistere ad un ulteriore confronto con la Porsche anche in funzione della graduatoria per il Campionato. Con la nuova vittoria colta in Sicilia, così la Casa germanica ha consolidato la sua posizione nel torneo aumentando il vantaggio sulla « GT 40 » Ford. Tuttavia, matematicamente, il Campionato non si può dire deciso a favore della Porsche, mancando ancora all'appello le prove del Nürburgring, di Spa e di Le Mans. D'altra parte, essa ha almeno il 70 per cento di probabilità per riuscirci considerato che, se anche in qualcuna delle prove citate non dovesse vincere, basterebbero dei buoni secondi o terzi per mantenere il vantaggio attuale. E sotto questo aspetto è innegabile che la Porsche ha concrete possibilità per superare le temibili « GT 40-Mirage » della Ford, specialmente se teniamo conto della resistenza alla distanza.

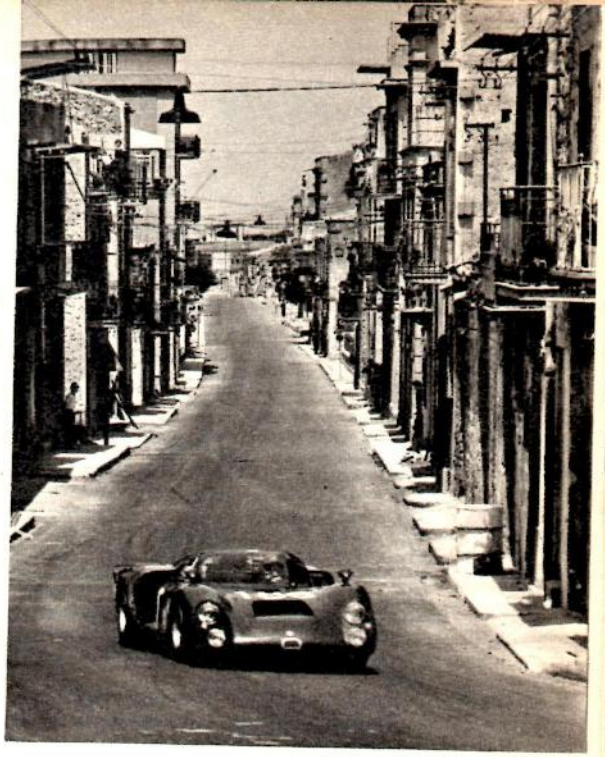
Il primo match decisivo per il Campionato fra Ford e Porsche è proprio quello del Nürburgring che vede, sia le versioni « 907 » di 2,2 che le « 908 » di 3 litri in condizioni di parità con le « GT 40 Ford » 5 litri. Il circuito del Nürburgring può permettere il successo sia alla versione Ford come a quelle della Porsche, con un leggero vantaggio per queste ultime in fatto di tenuta alla distanza.

FORD O PORSCHE?

In effetti, sinora abbiamo visto che le « GT 40 » si sono imposte in prove che non hanno superato la distanza delle 7/8 ore come a Brands Hatch o a Monza; al Nürburgring, su un circuito tormentato vario e terribile, le « GT 40 » debbono resistere per mille km. e al ritmo che imposteranno le diverse versioni Porsche organizzate in un abile giuoco di squadra.

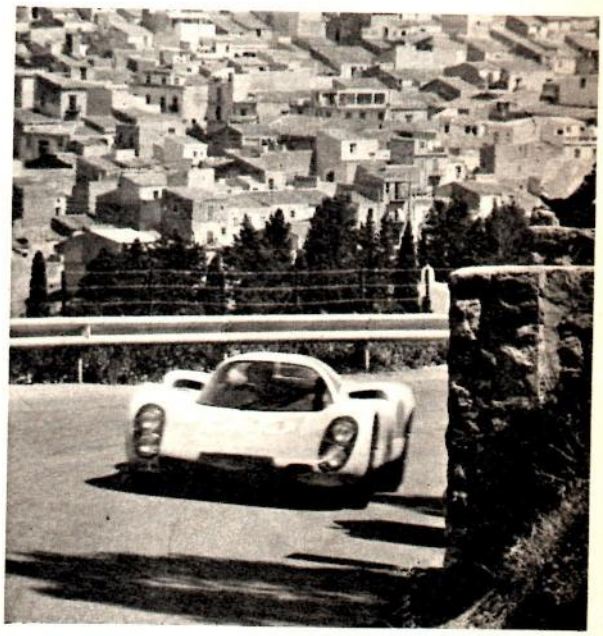
Certamente, sia Hawkins che Hobbs, Ickx e Redman, come gli altri possessori delle « GT 40 » di scuderia hanno fatto bene a non prendere parte alla Targa Florio con l'intento di risparmiare le macchine per il Nürburgring, Spa e Le Mans. Comunque, essi avranno di fronte al Nürburgring quelle Porsche 3 litri che a Monza non si sono dimostrate a punto, ma che lo saranno ora in quanto il « circuito della foresta nera » è di Casa Porsche.

Ma oltre alle 3 litri le Porsche hanno sempre in serbo le « 2,2 » che, non bisogna dimenticarlo, sulla distanza sono le macchine più dotate che oggi esistano per le grandi prove. Ne abbiamo avuto proprio un esempio alla Targa Florio, dove pur essendo avversate da diverse avarie, le Porsche hanno dimostrato doti di recupero e tenuta eccezionali; basti pensare alla « 2,2 » 907 di Maglioli-Elford che seppure attardata di diciassette minuti al primo giro per un allentamento alle ruote, si riprendeva gradatamente girando in tempi da primato e alla fine vincendo la corsa. Non bisogna dimenticare che questa Porsche al quarto giro era decima assoluta e a tredici minuti di distacco dalla « 910 » di Scarfiotti-Mitter



SULLE STRADE DI CERDA

Tra le vecchie case di Cerda, mentre dai balconi e sulla strada alcuni appassionati seguono le vicende della corsa, passa l'Alfa Romeo « 33 » di Giunti-Galli con assetto impeccabile. La vittoria è venuta meno in « zona Cesarini », per dirla come usa nel calcio. Ma il secondo posto ripaga i due giovani e l'Alfa con un successo che vale una vittoria.



LA VINCITRICE IN CURVA

La Porsche vincitrice: quella di Elford-Maglioli affronta una curva fuori dell'abitato di Cerda che si scorge nel fondo. Con una finale al cardiopalmo la bianca vettura di Stoccarda guidata da Elford recuperava secondi su secondi sino a giungere al traguardo con tre minuti di anticipo su « Nanni » Galli-Giunti. Elford è l'uomo del giorno: suoi infatti sono stati il Rallye di Montecarlo e la 24 Ore di Daytona. Maglioli invece è alla sua terza vittoria nella « Targa ». E con questa terza vittoria in Sicilia la Porsche si aggiudica definitivamente la «Coppa Florio» riservata appunto alla Casa con tre vittorie.

→

destinata a far da lepre. Al termine della prova Maglioli ed Elford avevano vinto con oltre 2'30" di vantaggio sulla Alfa 2 litri di Nanni-Giunti.

ALFA « OUTSIDER »

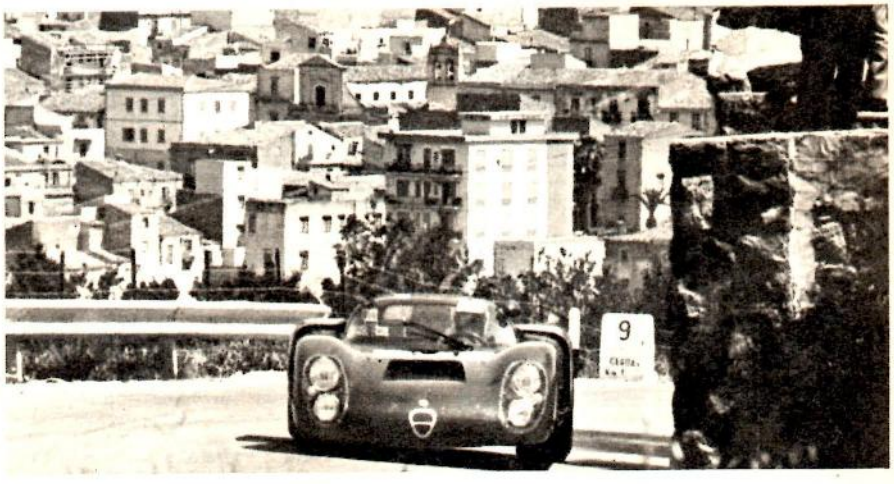
Dunque, al Nürburgring la Porsche potrà offrire un ulteriore esempio delle proprie possibilità anche se avrà da temere da parte delle « GT 40 » Ford più che mai decise a vincere. Interessante dovrebbe essere la presenza dell'ALFA Romeo « 33 » con il motore 2,5 che non ebbe fortuna alle Madonie per la uscita di strada di Udo Schutz nel corso del quarto giro. Nei primi tre giri della Targa questa versione Alfa aveva girato ottimamente con Vaccarella che si era attenuto a una condotta attenta e controllata. Ora non sappiamo quale possa essere il grado di tenuta di questa macchina, dal momento che alle Madonie non si è trattato di un incidente meccanico, ma semplicemente di una uscita di strada per errore del pilota.

Quale sarà il suo comportamento al Nürburgring? Difficile prevederlo, in teoria si può dire però che si tratta di una vettura sperimentale soggetta ai limiti di resistenza che si impongono in questi casi.

Dunque, nel duello Porsche-Ford può inserirsi anche l'Alfa Romeo con la nuova versione, ma soltanto per il Nürburgring, poiché negli altri circuiti veloci sono necessari come minimo dei motori di 3 litri, perciò più potenti del Tasmania « 2,5 » della nuova « 33 » del biscione.

UN'ALFA ALL'ATTACCO CON UNA 3000?

Con la « Targa » l'Alfa Romeo è tornata tra le prime della classe. E' lecito sperare dunque che la Casa del Portello prenda sprone da queste soddisfazioni per mirare a traguardi più impegnativi. Le due litri vanno bene, la 2500 seppure costretta dal fuori strada di Schutz ad abbandonare, ha dimostrato fin tanto che ha corso di avere tutte le carte in regola. E poi Vaccarella non aveva ancora chiesto al motore tutta la sua potenza volendo farlo per gradi per saggiare le condizioni di resistenza del prototipo e sia perché ragioni tattiche gli consigliavano un certo temporeggiamento. Quindi tutto è ancora aperto per l'Alfa. La Porsche infatti non vive sogni tranquilli. E l'Alfa pensa al futuro. Si parla infatti di un prototipo di tre litri alla cui realizzazione dovrebbe partecipare Mc Laren per la parte telaio. Per le monoposto, l'Alfa non sta solo a guardare. Infatti a Montecarlo dovrebbe esordire una monoposto con motore Alfa 2500 del tipo « 33 Tasmania » e telaio Cooper guidata da Luciano Bianchi, che la Casa ha sotto contratto. Staremo a vedere se ci sono possibilità anche in questa formula e se l'Alfa pensa anche ad una vettura tutta sua. Anche in F.2. si attendono risultati dai motori 4 cilindri derivati dal GTA con l'adozione di una testata a quattro valvole per cilindro e di iniezione indiretta Lucas. Alfa all'attacco, dunque.



CONDUCE VACCARELLA

La « 33 » con motore Tasmania 2500 e sullo sfondo i tetti di Cerda in un contrasto singolare: case antiche e tecnica moderna. Il professore palermitano è stato ancora una volta il grande deluso della Targa Florio. Per colpa non sua è stato messo fuori gara sin dal quarto giro.

UN'ALTRA ALFA TRA LE PRIME

Nei primi sei posti in classifica ben quattro Alfa. Questa della foto è guidata di Pilette-Slotemaker giunti quinti. Si noti l'ottimo assetto in curva del prototipo Alfa. Sui muri i siciliani avevano scritto « Forza Vaccarella », ma il palermitano non è stato profeta in patria.

LA LANCIA 1400

Anche per la Lancia la « Targa Florio » non è stata avara. Ottimi piazzamenti in classifica e prima nella categoria GT fino a 1300. Nella foto la Lancia Fulvia Sport con motore 1401 cmc. guidata da Maglioli-Crosina giunti quindicesimi in classifica assoluta. L'altra 1401 guidata da Munari-Pinto è giunta 11ª.