

4 Mai : V^e Manche 53^e TARGA FLORIO

Comme Henry Ford II qui, par deux fois, avait assisté au triomphe de ses voitures aux 24 Heures du Mans, Ferry Porsche, lui-même, était venu savourer la neuvième victoire (record !) de ses machines sur le circuit des Madonies.

Disons tout de suite que le grand « Patron » de Zuffenhausen ne risquait guère la désillusion, les forces apparentes de la concurrence (aucune Ford, aucune Matra, aucune Alpine, aucune Ferrari officielle) étant inversement proportionnelles à celles de l'armada Porsche.

En effet, pas moins de six spiders 908/3 litres (dont trois modèles entièrement neufs) avaient effectué le déplacement et, dans l'équipe officielle, si Joseph Siffert, retenu à Barcelone en

F 1 et si Ahrens manquaient, on pouvait faire confiance à leurs remplaçants : Von Wendt-Kauhsen (deux hommes de valeur spécialisés jusqu'à ce jour dans la conduite des 911 et 906) et Lins-Larrousse.

Interrogé sur les impressions ressenties au volant d'un prototype aussi puissant que la 908, Gérard Larrousse se montrait d'ailleurs plus enchanté qu'impressionné. En bon routier, Gérard appréciait surtout l'étonnante tenue de route de la voiture, sans oublier l'abondance de « ces-chevaux-qui-sortent-de-partout ».

Voilà donc pour les forces allemandes officielles auxquelles s'ajoutaient encore une 911 R confiée à Toivonen-Spoerry mais, sans parler de la cohorte habituelle des GT, on trouvait encore trois 907, une 910 et une 906 ! Au total, 25 Porsche, alors que, logiquement, une... 26^e était prévue ; cette 907 que devaient se partager Dominique Martin et Jean-Claude Killy. Nous disons bien « devait » car, par la faute d'un convoyeur peu pressé, la voiture arriva le lendemain des essais officiels. Killy s'inscrivit alors en troisième monte sur la 911 de Haldi-Rey, mais comme cette voiture ne put couvrir plus de 30 km, « Toutoune », comme à Monza, dut se résigner à regarder tourner les autres. Dans l'opposition et après l'enregistrement des forfaits précités, la menace principale venait de Lola et, surtout, d'Alfa Romeo, une marque qui, au départ, se trouvait toujours à égalité de victoires avec Porsche !

Chez Alfa, pas encore de trois litres mais une 2,5 l pour l'idole locale et ancien vainqueur, Nino Vaccarella, associé en la circonstance à Andrea De Adamich et une 33/2 litres pour Nanni-Giunti, les enfants terribles. Cette « squadra », paraissant bien un peu maigre pour répliquer au peloton des 90, Alfa, avait fait appel à des clients propriétaires de « 33 »-2000 cc. C'est ainsi que Zadra et Alberti, assurés de bénéficier de l'assistance-usine, partageaient leur volant avec Mario Casoni et Enrico Pinto.

Quant à la Lola engagée par la Scuderia

Filipinetti (voiture neuve remplaçant le modèle détruit à Brands Hatch et bénéficiant des dernières améliorations, dont le graissage par Carter), si elle paraissait bien lourde et bien encombrante pour le circuit, il fallait compter avec elle, sitôt connue la composition de son équipe, soit Bonnier, deux fois vainqueur ici et Herbert Muller ex-recordman du tour.

Autre bel effort, celui de Lancia qui, pourtant sans prétention au classement général, nous avait réservé une surprise sous la forme de deux ravissants spiders Fulvia 1600, barquette sans toit directement dérivée des coupés HF et dont la carrosserie avait été raccourcie de 24 cm. Si l'empattement original restait inchangé, un gros travail de renforcement des flancs (charpente tubulaire) avait été entrepris. Utilisant une mécanique déjà rodée en Corse (moteurs 1600 groupe 5), chacun des spiders accusait 140 chevaux pour un total de 690 kg.

Enfin, parmi le lot des « divers », on retrouvait encore une seule Ferrari (330 et privée),

une Dino, quelques britanniques, dont les Healey toujours fidèles, une Nomad, une Unipower, des Chevron, Nathan Imp etc. quelque dix Abarth (mais aucune trois litres) et une seule voiture française : la petite Fournier Marcadier de Damaz-Soleil.

LES ESSAIS

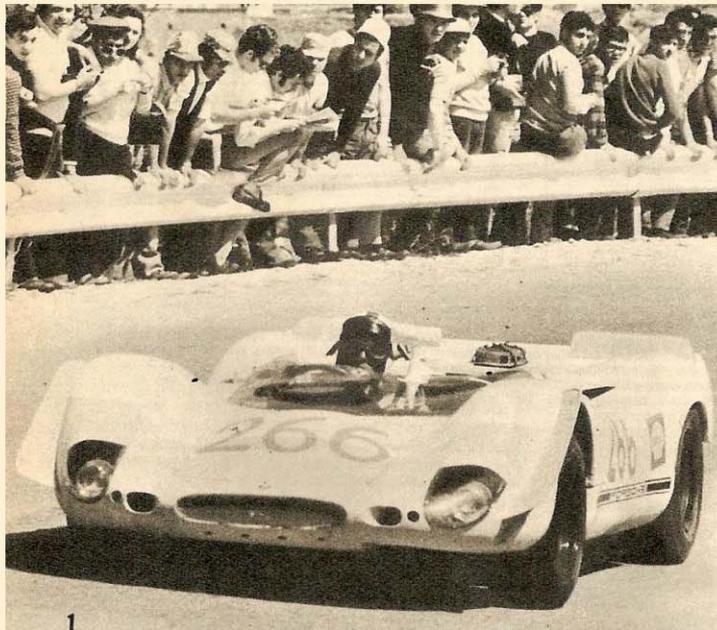
Quand on parle d'essais, à la Targa, il ne saurait être question d'entraînement type Grand Prix. Pas question de bataille pour une poignée de dixièmes. On observe surtout le temps des grands. Elford, bien sûr, qui tient à conserver son sceptre d'homme le plus rapide « in the Sicile » s'octroie au volant de mulet, le meilleur temps avec un tour en 35'54"7, soit à 120,341 km/h, ce qui bat sa meilleure performance officielle en 1968 de 7"6 !

Puis vient Stommelen (36'22"2), Mitter (36'25"1), Maglioli (36'33"5), Elford encore sur sa vraie voiture cette fois (36'40"). Muller et sa grosse Lola (37'08"7) qui bat, mais oui, Vaccarella (37'16"), Schutz (37'21"), Attwoode (37'46"), Herrmann (38'10"). Gérard Larrousse, le débutant à tourné en 38'55 devant De Adamich (39'3) et Jonathan Williams (meilleur pilote des 907 en 39'5). Chez Lancia, nullement gêné par le soleil, Aaltonen, l'homme des neiges et du froid, hisse sa Lancia 1600 en 17^e position avec un tour en 40'48". Comme derrière lui, Pinto et Munari sont groupés en 41'4 et 41'35", Cesare Fioro, directeur de l'équipe HF, n'est pas mécontent du tout d'avoir préparé ses barquettes.

En Grand Tourisme, festival Porsche encore, avec Marchiolo sur 911 S (42'19"5), Killy (43'11) et Egreteaud (43'7).

Faits notables de ces entraînements : Elford sort le mulet de la route et Redman l'imité peu après. Vic n'est pas inquiet, car sa vraie voiture l'attend, mais les mécaniciens allemands devront travailler longtemps pour offrir à Redman-Attwood une voiture en état.

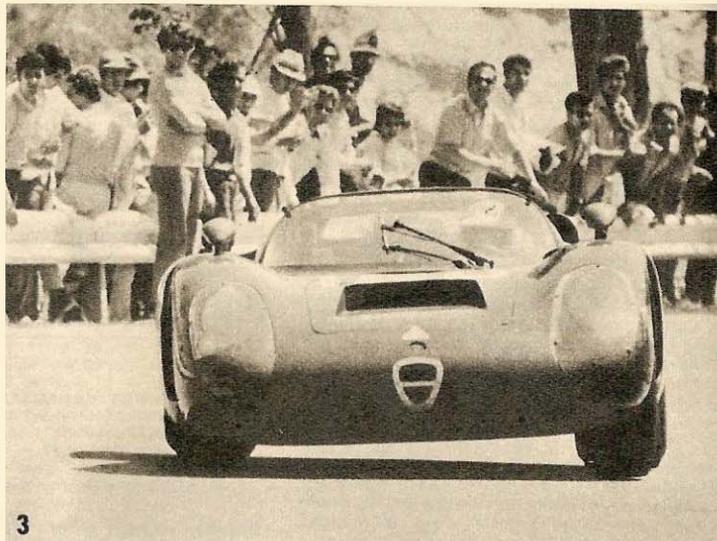
N. D.



CLASSEMENT GÉNÉRAL : 10 tours, 720 km.

VOITURES	EQUIPAGES	TOURS	Temps	Moyenne km/h
1. PORSCHE 908/31	Mitter-Schutz ⁹⁰ 1 ^{er} SP ⁹⁰	10	6 h 07'45"3	- 117,469 ⁹⁰
2. PORSCHE 908/31	Eiford-U. Maglioli	10	6 h 10'34"0	- 116,577
3. PORSCHE 908/31	Herrmann-Stommelen	10	6 h 35'33"5	- 109,212
4. PORSCHE 908/31	Von Wendt-Khausen	10	6 h 46'35"3	- 106,249
5. ALFA ROMEO 21	E. Pinto-Alberici	10	6 h 09'25"3	- 102,899
6. PORSCHE 907/2,21	Dechent-Koch	9	6 h 16'35"6	- 105,245
7. PORSCHE 907/2,21	Manfredini-Selva	9	6 h 17'56"7	- 102,899
8. ABARTH 2000	Bitter-Kellners ⁹⁰ 1 ^{er} 5 ⁰	9	6 h 21'26"7	- 113,253
9. LANCIA 1400	Munari-Aaltonen ⁹⁰	9	6 h 18'38"1	- 102,684
10. PORSCHE 911	Ostini-Nomex ⁹⁰ 1 ^{er} GT	9	6 h 28'52"2	- 99,981
11. ABARTH 1000	Calascibetta-Ferlito	9	6 h 34'12"2	- 98,600
12. PORSCHE 911	Bonello-Moras	9	6 h 39'33"6	- 97,307
13. PORSCHE 911	Sindel-Benz	9	6 h 43'14"5	- 96,418
14. CHEVRON BMW	Brown-Enever	8	5 h 48'39"7	- 99,121
15. ABARTH 1000	Virsilio-Buonacorsi	8	6 h 05'09"4	- 94,657
16. ABARTH 1000	Buzetti-Dona	8	6 h 07'28"7	- 94,046
17. PORSCHE 911	Amphicar-Black-White	8	6 h 08'02"7	- 93,901
18. LANCIA F	Jimenez-Fall ⁹⁰	8	6 h 08'44"1	- 93,725
19. LANCIA HF2	Restivo-Mister X ⁹⁰	8	6 h 09'41"9	- 93,481
20. PORSCHE 911	Marguelles-Mackie	8	6 h 13'02"9	- 92,642
21. PORSCHE 908	Larrousse-Lins	8	6 h 15'53"5	- 91,941
22. ALFA ROMEO Duetto	De Luca-Jemma ⁹⁰	8	6 h 19'38"1	- 91,034
23. LANCIA HF-Z	Porelli-Genta	8	6 h 22'53"8	- 90,024
24. CHEVRON BMW	Clydesdale-Berney	8	6 h 24'13"3	- 89,948
25. DINO-FERRARI	Cinno-Barbuscia	8	6 h 26'37"1	- 89,390
26. ALFA ROMEO TZ	Piccolo-Serse ⁹⁰ 8	8	6 h 35'09"4	- 87,458
27. PORSCHE 5C	Reale-Mirto	8	6 h 35'35"9	- 87,361
28. LANCIA HF-Z	Mantia-Lo Jacono	8	6 h 36'01"5	- 87,267
29. DINO-FIAT	Sancho-Zorba	8	6 h 36'47"1	- 87,100
30. LANCIA HF-Z	Ramon-Caliabro	8	6 h 38'02"8	- 86,787
31. ABARTH 1000	Tondelli-Micci	8	6 h 42'57"0	- 85,767
32. FIAT 124	Cosentino-Walfrido	8	6 h 50'26"9	- 84,200
33. PORSCHE 908 (Redman Affwood)	43. ALFA ROMEO (Sciagian-D'Amico)	35.		
34. PORSCHE 5C (Wilson-Patti)	36. ALFA ROMEO (Mercandante-Barraco)	37.		
35. ABARTH (Ferraro-Valenza)	38. FIAT BERTONE (Fusine-Re ⁹⁰) tous à 3 tours.			
36. ALFA ROMEO (Vaccarella-De Adamich)	40. PORSCHE (Taurinova-Tacci)			
37. ABARTH HF-Z (Cabella Marini)	42. ABARTH (Patané-Oras ⁹⁰)	43.		
38. ALFA ROMEO (Bruschi-Spataro) tous à 4 tours.	44. ABARTH (Locatelli-Zanetti)	45.		
39. DE SANCTIS (Morelli-Banti)	46. NATHAN (Markek-Hunter)	47.		
40. LANCIA HF-Z (Capro-Lepri)	48. PORSCHE 911 (Todaro-Ferlino)	50.		
41. FIAT 124 (Mendoza-Belmonte)	51. ABARTH (Gambero-Pernicari)	52.		
42. FIAT (Barofalo-Sutera) tous à 5 tours.				

⁹⁰ Vainqueurs de classes.
⁹⁰ NOUVEAU RECORD. Ancien record : PORSCHE 907 (Eiford-U. Maglioli) 6 h 28'47"9 - 111,111 km/h en 1968.
 RECORD DU TOUR : Eiford (PORSCHE), les 72 km en 35'08"2 - 122,948 km/h.
 NOUVEAU RECORD. Ancien record : Eiford (PORSCHE), soit 119,872 km/h en 1968.



1. Gerhard Mitter au volant de la 908 victorieuse.
 2. Cette 9^e victoire ; un beau cadeau au grand patron Ferry Porsche entouré par Udo Schutz (à gauche), Mitter et Rico Steineman directeur sportif de la marque.
 3. Vaccarella disparu, le public enthousiaste encouragea follement l'Alfa 2 litres de Nanni-Giunli, très injustement éliminés.
 4. Ou les Cobra et Chaparral sont passées, une Lola Sport passera. L'exhibition de Muller-Bonnier fut, hélas, interrompue au 4^e tour.
 5-6. Grand exploit que celui de la petite Lancia 1400 Rauno Aaltonen et Sandro Munari qui entourent ici leur directeur sportif Cesare Fiorio.

A 8 h 25, sous un soleil de plomb, 79 voitures s'élancent sur le circuit des Madonies séparées seulement par trois à six secondes. Cette innovation (auparavant trente secondes séparaient les voitures) qui permet d'envoyer toutes les voitures en moins de huit minutes, présente en revanche le danger de former des pelotons dont chaque élément se dispute le passage dans les premiers lacets. Heureusement que tout se passe sans accident, permettant ainsi à la Targa de continuer à mériter sa réputation de course peu dangereuse. Il faut d'ailleurs espérer que les organisateurs renonceraient à réaliser leur projet de départ type Le Mans pour l'édition de 1969 car, même en élargissant la route sur quelques centaines de mètres, la confusion du premier tour serait par trop dangereuse. Par faveur spéciale de M. Ferry Porsche lui-même, l'Alfa Romeo de Vaccarella est la première à prendre la piste, suivie

des six Porsche 908 d'usine et des deux 907 privées, le jeu du chat (des chats devrions-nous dire !) et de la souris ! Pour le public, qui ignore que la Targa est courue « contre la montre », c'est-à-dire que le temps de chaque concurrent est pris alors qu'il s'élançait sur la piste, une seule chose compte : Nino est en tête. Pour eux, il ne fait aucun doute que Vaccarella va remporter la 53^e Targa Florio. Sept minutes après tout le monde, Herbert Muller prend à son tour la piste : un court-circuit découvert sur la ligne de départ est la cause de ce retard. C'est ainsi qu'Herbert est condamné à dépasser les petites cylindrées (61 voitures en un seul tour !). A l'issue du premier tour, Muller est pourtant troisième au général, n'étant précédé que par les Porsche d'Elford et de Mitter, mais devant celles de Stommelen et Lins, l'Alfa 33 Sport de Giunti (une bonne surprise) et les Porsche de Attwood et

de Kaushen. Vaccarella n'est que 9^e, sa voiture souffrant d'ennuis de bougies. C'est au cours du premier tour que s'arrête la Porsche de Haldi et qu'abandonne également la 911 des Suisses Egrefeaud-Greub. Leur voiture marchait très fort mais se trouva « nez à nez » avec une 911 en perdition, cassant sa suspension. A la fin du deuxième tour, la Porsche d'Elford doit laisser le commandement de la course à Mitter à cause d'un arrêt au box pour remplacer la courroie de l'alternateur. Nouveau leader, Mitter porte le record du tour de 71,9 km à 121,833 km/h de moyenne (35'27"5). L'ancien record appartenait, rappelons-le, à Elford depuis 1968 avec 119,872 km/h de moyenne. Très en retard, Müller rentre au ralenti et sur la jante. Un pneu de sa Lola a crevé à mi-parcours. Quant à l'équipage Larrousse-Lins, il commence à éprouver des ennuis de tringlerie de commande de la boîte de vitesses, ennuis qui nécessitent de nombreux arrêts en cours de route, la réparation s'avérant impossible par la faute d'un pas de vis arraché. Au troisième tour, commencent les ravitaillements et changements de pilotes. En effet, la formule idéale consiste en des relais de 3-4-3 tours. Elford en fait pourtant quatre avant de passer le volant à Maglioli. Signalons, en passant, l'exploit de Munari, rallyman éprouvé, habitué aux longues heures de pilotage sur mauvaises routes, qui pilote son spider Lancia pendant... cinq tours avant de passer le volant à Aaltonen pour les quatre derniers. Questionné sur la difficulté de piloter cinq tours de suite, Munari répond simplement qu'il pourrait encore en faire facilement un ou deux de plus ! Lorsque Vaccarella passe le volant de l'Alfa Romeo 2500 à de Adamich, la voiture est remontée à la quatrième place derrière deux Porsche, l'Alfa de Galli mais devant quatre Pors-

che et deux Alfa. Au quatrième tour, la voiture de Casoni sort de la route, percute un arbre et prend feu. Transporté en hélicoptère à l'hôpital de Immerrese Temini, Casoni n'est que légèrement brûlé à la face et son état n'inspire pas d'inquiétudes. Victime d'un accrochage avec Elford, alors que le pilote de la Porsche établissait un nouveau record de la piste en 35'08"2, soit à 122,948 de moyenne, l'Alfa Romeo de Nanni sort légèrement de la route et abandonne, suspension cassée. Les mauvaises langues ne manquent pas de dire qu'Elford a « sorti » Nanni intentionnellement. La version d'Elford est que Nanni était devant lui et obstruait le passage pendant plusieurs kilomètres. Si l'on en juge par le fabuleux record du tour établi justement au tour de l'accrochage, on nous permettra de penser que Galli n'a pas tellement gêné Elford ! C'est également au cours du quatrième tour que

Bonnier rentre au ralenti au stand. Joachim semble sous le coup d'une intense émotion et on le comprend : alors qu'il était lancé à 315 km/h (vitesse vérifiée par les indications du compte tours (7 100 tr/mn) les goujons de la roue arrière droite ont cédé et la Lola a commencé à louvoyer sur la rectiligne. Bonnier est parvenu de justesse à la maintenir sur la piste avant de regagner son stand. Et c'est l'abandon. Dommage car la grosse Lola était prise en sympathie par le public (dame ! elle est peinte en rouge vif !) et elle faisait mieux que de la figuration face aux Porsche. A la dixième place du classement absolu, on trouve Munari et son spider Lancia. Il ne concède que dix-huit minutes à la Porsche de Mitter et ceci en quatre tours de 72 km ; avec moins de 140 ch. il faut le faire ! A mi-course, soit après cinq tours, le classement est le suivant : Porsche - Porsche - Porsche - Porsche -

Alfa Romeo - Porsche - Alfa Romeo-Lancia 1600. Le « rouleau compresseur » allemand est en marche et Vaccarella-De Adamich semblent bien isolés au milieu de cette « meute ». A la fin du sixième tour, c'en est fait des espoirs italiens avec l'arrêt définitif de De Adamich. Le moteur a rendu l'âme pour une cause indépendante de la mécanique. On a vu plus haut que les bougies donnaient quelques soucis à Vaccarella ; cet ennuï (encrassage) s'est reproduit avec De Adamich au volant et, pour les nettoyer, le bouillant Andrea n'a rien trouvé d'autre que de « tirer » plusieurs fois 10 000 tours. Ce traitement ne fut pas du goût d'une soupape qui, en signe de protestation, se voila, et c'est ainsi que le moteur cassa ! Dans le clan Porsche, malgré les arrêts fréquents et les pertes de temps de l'équipe Larrousse-Lins, on voit les choses avec une certaine confiance... cinq voitures en tête en seconde moitié de la course, il n'en faut pas plus pour avoir le moral au beau fixe ! Tout ne se passe pas, bien sûr, sans les petits ennuis habituels : courroie d'alternateur pour Elford, vibrations au train avant nécessitant un assez long arrêt de Herrmann et, enfin, le seul abandon de l'équipe, la voiture de Attwood-Redman pour raisons mécaniques. Le classement des voitures de tête ne change plus jusqu'à l'arrivée, et le dernier point d'intérêt de la course est de suivre la course du spider Lancia d'Aaltonen qui dispute la septième place à une Porsche 907. Malheureusement une crevaaison dans le dernier tour fera perdre quatre minutes et demie à Aaltonen qui se retrouvera à la neuvième place du classement absolu. Cette très belle performance devrait encourager la maison turinoise à persévérer, car elle a démontré ce qu'était le vrai prototype d'une voiture à commercialiser.