La Targa non è più prova mondiale già da due anni e in una Floriopoli quasi disabitata il Preside volante taglia vittorioso il suo terzo traguardo

Allegato al numero di ottobre 2013 di Sicilia Motori
(Registrazione tribunale di Palermo n° 7/97del 25/26 febbraio 1997)
Direttore responsabile: Dario Pennica
*Copia omaggio non in vendita separatamente dalla rivista*
Testi: Enzo Manzo - Foto: Piergiorgio Ferreri ed Effe Model (per gentile concessione Targapedia.com)

58ª-61ª edizione

# 1974-1977
# LE ULTIME EDIZIONI DI VELOCITÀ

CHIUSO IL CICLO "MONDIALE", LA TARGA RIMANE ANCORA NEL CUORE DEI TANTI APPASSIONATI. LA GARA PERÒ FA I CONTI CON L'INCIDENTE DI CIUTI CHE COSTA LA VITA A DUE SPETTATORI

Gabriele Ciuti guida l'Osella priva del cofano motore e dell'alettone. Il pilota marchigiano uscirà di strada travolgendo il pubblico. Sotto: l'inedita coppia Larrousse-Ballestrieri regala dopo 20 anni la quarta vittoria alla Lancia

## 1974: AMILCARE BALLESTRIERI DOPO IL RALLY DI SICILIA VINCE ANCORA SULLE MADONIE

Con l'edizione del 1973 si chiude il ciclo "mondiale" della Targa Florio iniziato nel 1955. Ma in quest'anno un'altra "illustre" scompare dal Mondiale Marche: la Ferrari. E la competizione che per circa vent'anni è stata protagonista assoluta dello sport automobilistico cede il primato alla Formula 1 di Bernie Ecclestone. Le ultime edizioni della Targa Florio di velocità, valide ora solo per il Campionato Italiano Velocità, si corrono in tono minore: mancano le sfide dirette tra le grandi case automobilistiche e i loro piloti in lizza per il titolo, e anche il pubblico diserta l'appuntamento guardando sempre con maggiore attenzione al Rallye Internazionale di Sicilia. Il quale dal 1974 si svolge sulle stesse strade delle Madonie. Alla realizzazione di un circuito semi-permanente forse nessuno ha mai creduto: di fatto rimane solo un'idea sulla carta e titoli sul giornale. Così anno dopo anno auto sempre più performanti, pensate espressamente per le piste dall'asfalto levigato sia per le esigenze aerodinamiche particolari che per i nuovi tipi di gomme, affrontano l'anacronistica sfida sui 72 tortuosi chilometri del "Piccolo delle Madonie", ma i tempi sono inesorabilmente cambiati. Come nel 1977 drammaticamente dimostrerà l'incidente di Ciuti, quando la fortuna che spesso ha accompagnato la Targa questa volta non farà sconti. A nessuno.

La cronaca degli ultimi quattro anni di Targa Florio non è particolarmente emozionante. Il 1974 è caratterizzato dalla presenza ufficiale della Lancia Marlboro, la quale forte dell'exploit dell'anno precedente, in considerazione del fatto che una vittoria alla Targa dal punto di vista pubblicitario continua a essere importante, non si lascia sfuggire l'occasione. Due le Stratos ufficiali schierate al via, con equipaggi di tutto

# 58ª-61ª edizione

rispetto: Munari-Andruet e Larrousse-Ballestrieri. Una terza Stratos é iscritta della Ateneo-Jolly Club con Paleari-Pregliasco ma l'unica vera avversaria è la Lola-Ford T284 di Pica-Pianta, il cui ritiro al quarto giro spiana la strada alla vittoria di Larrousse-Ballestrieri.

Nel 1975 è l'Alfa Romeo a cercare l'ultima vittoria ufficiale alla Targa. Nell'anno in cui domina incontrastata il Campionato Mondiale Marche, quest'ultimo abbandonato da tutte le restanti case ufficiali, l'Alfa porta in Sicilia due 33tt12 dotate di un nuovo cambio. La 33 di Casoni-Dini, già incidentata durante le prove, si ritira quasi subito per problemi al cambio e per la coppia formata da Arturo Merzario e Nino Vaccarella è una passeggiata d'onore fino all'ultimo degli otto giri, ma saranno poco più di ventimila gli spettatori ad applaudire la terza e ultima vittoria del Preside Volante e la seconda di "Artù". I 700.000 spettatori di pochi anni prima sembrano ormai un lontanissimo ricordo. I palermitani Armando Floridia ed Eugenio Renna (Amphicar), che già l'anno precedente si sono distinti con il secondo posto, scrivono il loro nome nell'albo d'oro nell'edizione 1976, questa volta al volante

## 1975: PER IL PRESIDE VOLANTE L'ULTIMA TARGA FLORIO, L'ULTIMA VITTORIA, L'ULTIMA CORSA

In alto a sinistra per i due piloti di casa Floridia e "Amphicar", il coronamento di un sogno. Sopra: Vaccarella e Merzario salutano dal terrazzo dei box. A fianco: Raffaele Restivo e Alfonso Merendino, vincitori nel 1977

## Le classifiche assolute

**9 giugno 1974** - Piccolo Circuito delle Madonie (72 Km) - 7 giri 504 Km
Partenti: 59; arrivati: 35; classificati: 41 (6 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 4 giri)

| POS. | PILOTA | VETTURA |
|---|---|---|
| 1° | **Gerard Larrousse-Amilcare Ballistreri** | Lancia Stratos 2.4 |
| 2° | Raffaele Restivo-"Apache" Alfonso Merendino | Porsche 911 Carrera Rsr 3.0 |
| 3° | Giovanni Boeris-Achille Soria | Abarth Osella 2000 |
| 4° | Emilio Paleari-Mauro Pregliasco | Lancia Stratos 2.4 |
| 5° | Pier Giorgio Mussa-Giancarlo Galimberti | Grd S74 Ford Cosworth 1.6 |
| 6° | Girolamo Capra-Angelo Lepri | Porsche 911 Carrera |
| 7° | Pasquale Anastasio-"Gianfranco" Gianfranco Trombetti | Chevron Ford Cosworth 2.0 |
| 8° | Guido Fossati-Angelo Mola | Porsche 911 Carrera Rsr 3.0 |
| 9° | "Iccudrac" Gualberto Carducci-"Frederick" Sergio Rappa | Porsche Carrera |
| 10° | Vittorio Coggiola-Piero Monticone | Porsche Carrera Rsr 3.0 |

***Giro veloce:*** Giorgio Pianta 37'36"2/10 (2°) – Km/h 114,883

**20 luglio 1975** - Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) – 8 giri 576 Km
Partenti: 70; arrivati: 30; classificati: 35 (5 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 5 giri)

| POS. | PILOTA | VETTURA |
|---|---|---|
| 1° | **Arturo Merzario-Nino Vaccarella** | Alfa Romeo 33 Tt 12 3.0 |
| 2° | "Amphicar" Eugenio Renna-Armando Floridia | Chevron B 26 2.0 |
| 3° | Raffaele Restivo-"Apache" Alfonso Merendino | Porsche Carrera Rsr 3.0 |
| 4° | "Tambauto" Giuseppe Tambone-Mario Radicella | Porsche Carrera Rsr 3.0 |
| 5° | Antonio Nicodemi-"Gero" Cristiano Del Balzo | Lola T 250 2.0 |
| 6° | Erasmo Bologna-Mauro Pregliasco | Lancia Stratos 2.4 |
| 7° | Giorgio Schon-Giorgio Pianta | Lancia Stratos 2.4 |
| 8° | Ruggero Parpinelli-Odoardo Govoni | De Tommaso Pantera 5.8 |
| 9° | Ferruccio Calicetti-Gianfranco Ricci | Alpine Renault A 110 1.8 |
| 10° | Libero Marchiolo-Antonio Castro | Lola T290 1.6 |

***Giro veloce:*** Nino Vaccarella 35'44"0 (4°) – Km/h 120,895

**14 maggio 1976** - Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) – 8 giri 576 Km
Partenti: 66; arrivati: 37; classificati: 53 (16 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 5 giri)

| POS. | PILOTA | VETTURA |
|---|---|---|
| 1° | **"Amphicar" Eugenio Renna-Armando Floridia** | Osella Pa 4 Bmw 2.0 |
| 2° | Carlo Facetti-Gianfranco Ricci | Lancia Stratos |
| 3° | Franco Bernabei-"Apache" Alfonso Merendino | Porsche Carrera Rsr 3.0 |
| 4° | Giuseppe Bianco-"Tambauto" Tambone | Porsche Carrera 930 |
| 5° | Pietro Donato-Vincenzo Dona | Alfa Romeo 2000 Gtv |
| 6° | Roberto Chiaramonte Bordonaro-Renato Barraja | Porsce Carrera Rsr |
| 7° | Giampaolo Ceraolo-"Popsy Pop" Luigi Sartorio | Chevron B26 1300 |
| 8° | Girolamo Capra-Angelo Lepri | Porsche Carrera 930 |
| 9° | Alberto Carrotta-Francesco Di Lorenzo | Alfa Romeo 2000 Gtv |
| 10° | "Flash"-Carlo Barbagallo | Alpine Renault A110 |

***Giro veloce:*** Eugenio Renna "Amphicar" 37'24"6/10 (4°) – Km/h 115,477

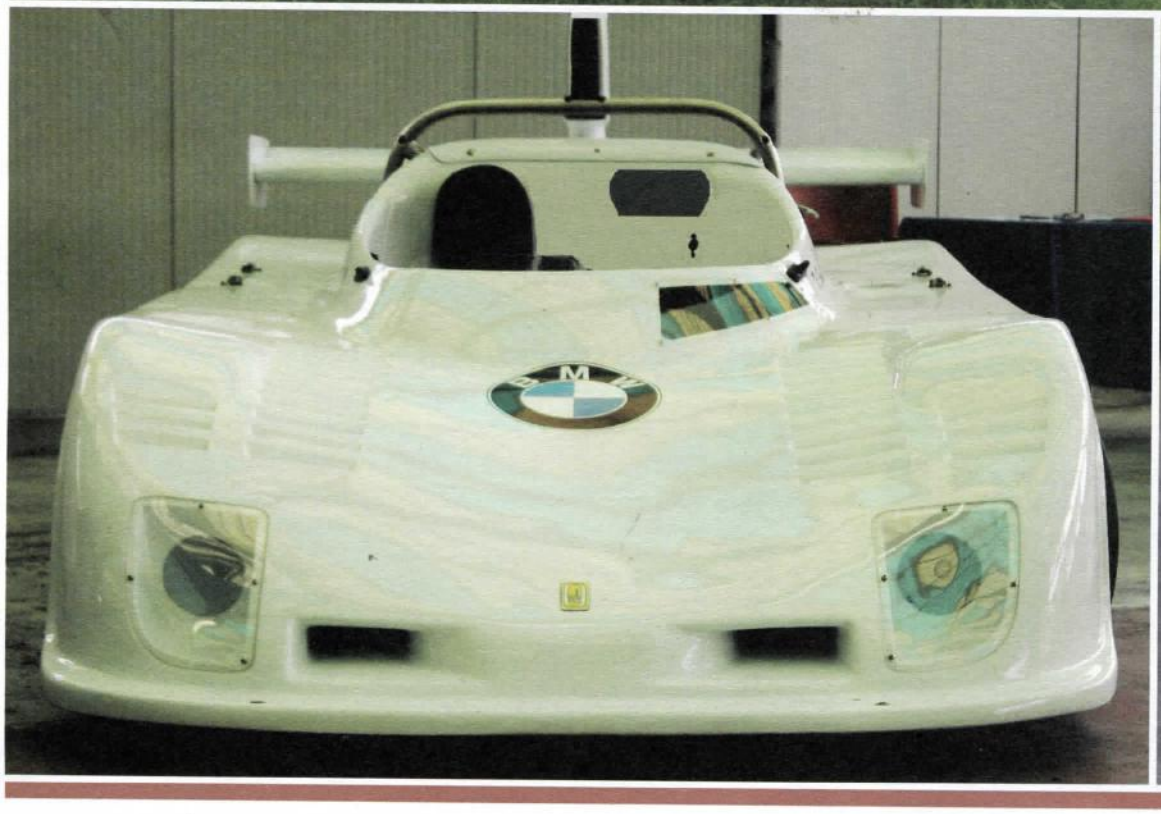
**15 maggio 1977** - Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) – 8 giri 576 Km
Partenti: 64; arrivati: 45; classificati: 50 (5 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. ridotta a 2 giri)

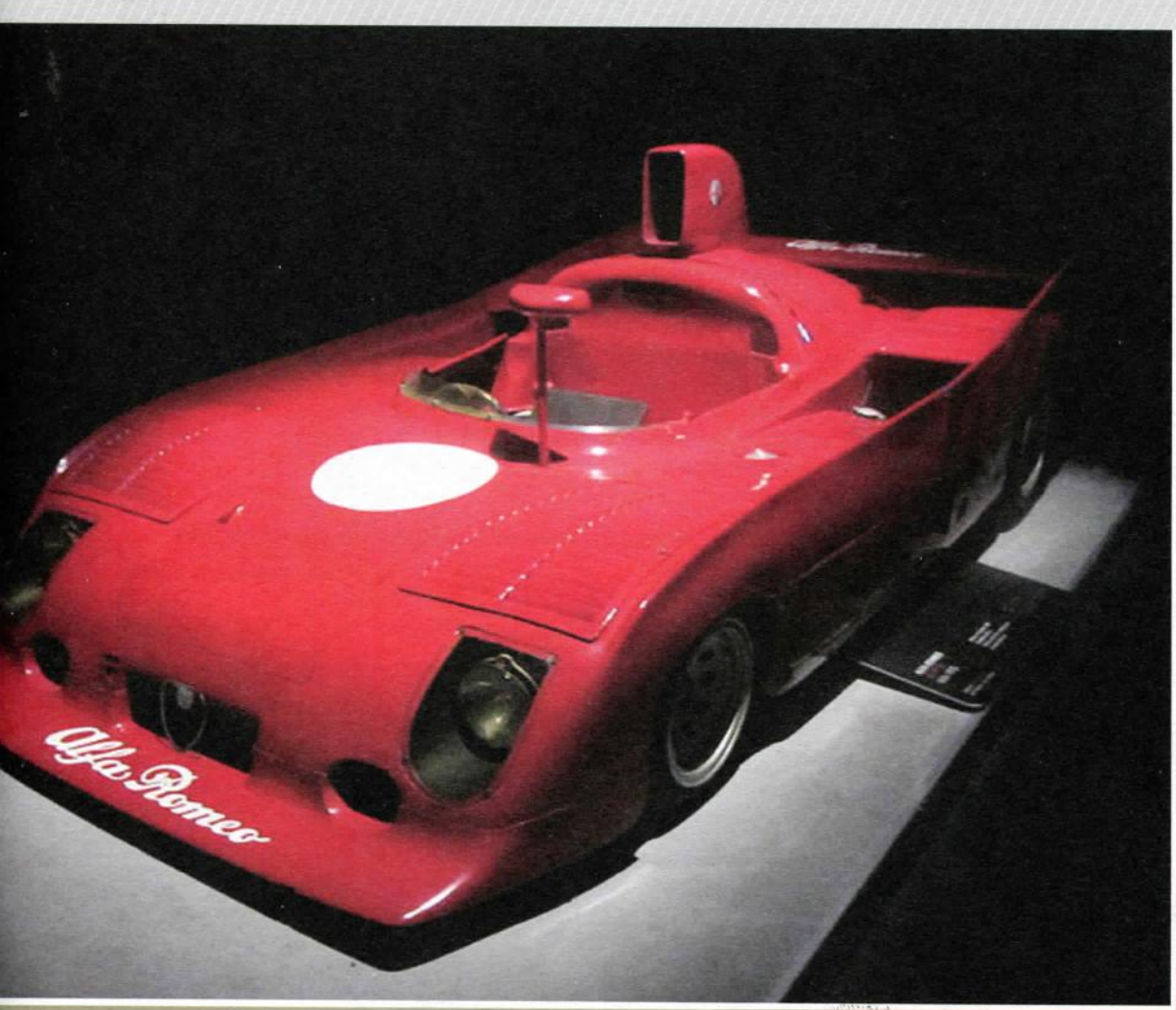
| POS. | PILOTA | VETTURA |
|---|---|---|
| 1° | **Raffaele Restivo-"Apache" Alfonso Merendino** | Chevron B36 Bmw 2.0 |
| 2° | Pasquale Anastasio-Marco De Bartoli | Osella Pa4 Ford Cosworth 1.3 |
| 3° | Giorgio Schon-Giorgio Pianta | Osella Pa5 Bmw |
| 4° | Mauro Nesti-Enrico Grimaldi | Chevron B31 Ford Cosworth 3.0 |
| 5° | Renato Barraja-Guido Agazzotti Cavezza | Porsche Carrera Sr 3.0 |
| 6° | Orazio Bruno-Alberto Carrotta | Alpine Renault A110 1.6 |
| 7° | Luigi Moreschi-"Pam" Marsilio Pasotti | Porsche Carrera Sr 3.0 |
| 8° | "Ivan"-Vito Cuce | Alpine Renault A110 1.6 |
| 9° | Giulio Pucci-Mario Vigneri | Alfa Romeo Gtv 2000 |
| 10° | "Franco" Francesco Vintaloro-Antonio Runfola | Lancia Stratos 2.4 |

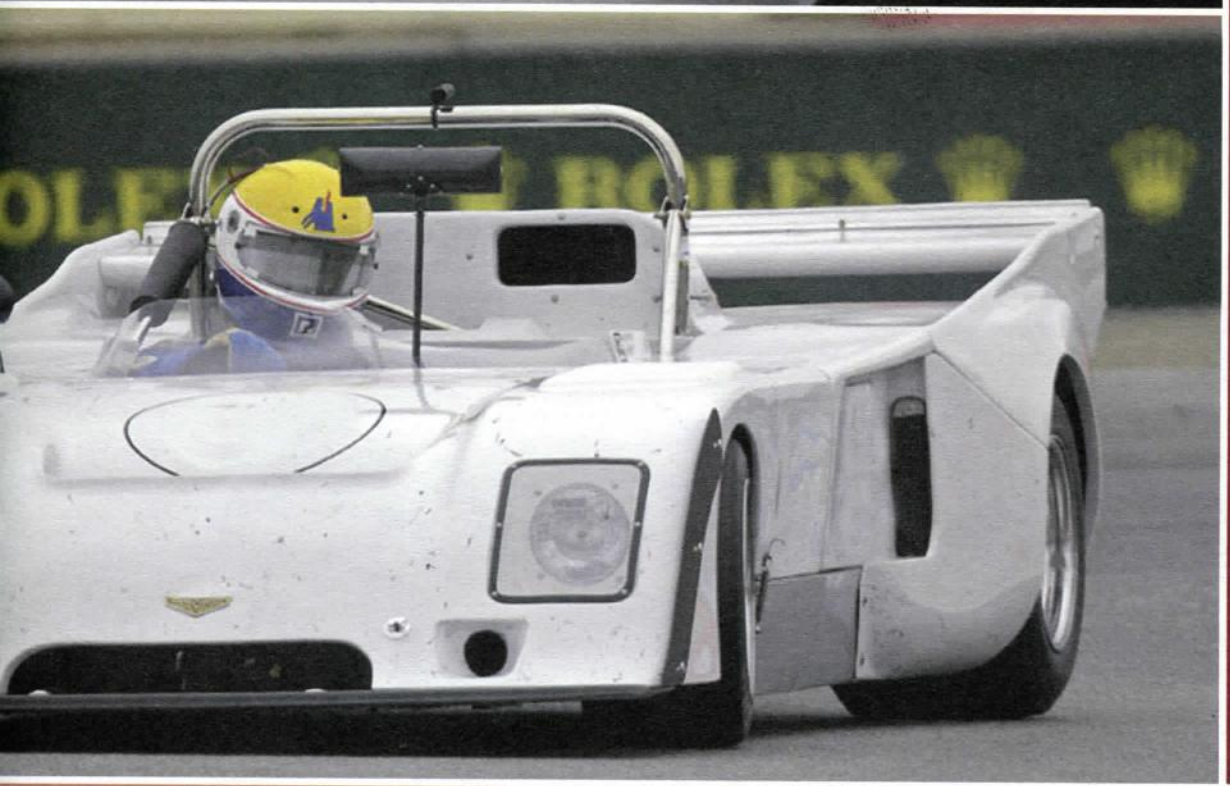
***Giro veloce:*** Eugenio Renna "Amphicar" 37'06"0 (3°) – Km/h 116,442

# 58ª-61ª edizione

## TUTTE LE VINCENTI






## SCHEDE TECNICHE

**Lancia Stratos - 1974**

**Motore:** centrale, 6 cilindri a V 65°
**Cilindrata:** 2.418 cc
**Potenza:** 270 cv
**Cambio:** 5 rapporti + RM
**Telaio:** scocca portante in lamiera d'acciaio e pannelli di alluminio con traliccio a sezione rettangolare e roll-bar Integrato
**Carrozzeria:** vetroresina

**Alfa Romeo 33 tt12 1975**

**Motore:** 12 cilindri a 180°
**Cilindrata:** 3.000 cc
**Potenza:** 520 cv
**Cambio:** 5 rapporti + RM
**Telaio:** tubolare
**Carrozzeria:** vetroresina

**Osella PA4 - 1976**

**Motore:** BMW - 4 cilindri in linea
**Cilindrata:** 1999 cc
**Potenza:** 300 cv
**Cambio:** Hewland 5 rapporti + RM
**Telaio:** a traliccio di tubi e pannelli di alluminio
**Carrozzeria:** vetroresina

**Chevron B36 - 1977**

**Motore:** BMW - 4 cilindri in linea
**Cilindrata:** 1999 cc
**Potenza:** 300 cv
**Cambio:** Hewland 5 rapporti + RM
**Telaio:** a traliccio di tubi e pannelli di alluminio
**Carrozzeria:** vetroresina

# 58ª-61ª edizione

di una rossa Osella-BMW PA4. La gara inizia sotto la pioggia, ma nonostante un ritardo di 8' accumulato da Floridia in seguito a una "toccata" al primo giro causata dall'asfalto bagnato, i due piloti palermitani riescono a concludere in testa con un vantaggio di circa due minuti sulla Stratos di Facetti-Ricci. L'edizione 1977 passa alla storia più per il suo drammatico epilogo che per la cronaca di una gara di fatto abortita al terzo giro in seguito all'incidente occorso alla Osella BMW PA5 di Gabriele Ciuti. Il pilota marchigiano si è ostinato a correre senza il cofano posteriore perso nel corso del primo giro: alla fine della terza tornata, superato il rettilineo di Bonfornello, esce di strada investendo il pubblico e terminando la sua corsa contro un albero. Due morti tra il pubblico, Giuseppe Miccichè e Giuseppe Cirà, il pilota e altri due spettatori ricoverati in gravissime condizioni. La vittoria viene attribuita ad Alfonso Merendino (Apache) e a Raffaele Restivo, in testa alla fine del terzo giro. La coppia siciliana si aggiudica l'ultima Targa Florio di velocità su una Chevron BMW B36. La gloriosa competizione termina così la lunghissima tradizione di gara di velocità stradale. Dal 1978 in poi verrà assegnata al vincitore del Rallye Internazionale di Sicilia.

**1977: IMPRUDENZA? FATALITÀ? UN INCIDENTE CHE INCIDERÀ SUL DESTINO DELLA TARGA ANCHE DOPO TRENT'ANNI**

## MONOGRAFIA MODELLISTICA

Le realizzazioni dei 4 modelli vincitori: sopra la Stratos del 1974 e l'Alfa Romeo 33T12 del 1975, opera di Enzo Manzo; sotto l'Osella PA4 BMW del 1976 e la Chevron B36 BMW del 1977 di Pino Gambacorta

Delle vincitrici del 1974, 1975 e 1977 non esistono die-cast né kit prodotti per realizzare le rispettive versioni. Diverso il discorso per l'Osella BMW PA4 recentemente presentata dall'artigiano Madyero proprio nella versione Targa Florio vittoriosa del 1976. Un buon kit, in resina ed in scala 1/43, ben dettagliato. Tutte frutto di rielaborazioni le altre tre vincitrici. La Lancia Stratos è stata ottenuta usando come base l'ottimo kit in resina di Arena. Necessarie alcune modifiche come il vistoso alettone posteriore. Per l'Alfa Romeo 33 tt12 é stato necessario un lavoro assai più importante. Base di partenza il modellino di Solidò del 1975. Coda accorciata, muso modificato, sostituzione delle ruote per un eccellente risultato finale. Infine per la Chevron si è partiti dal kit (oggi introvabile) in metallo bianco di Mini Racing. La rielaborazione è consistita quasi esclusivamente nell'autocostruzione delle decals.