

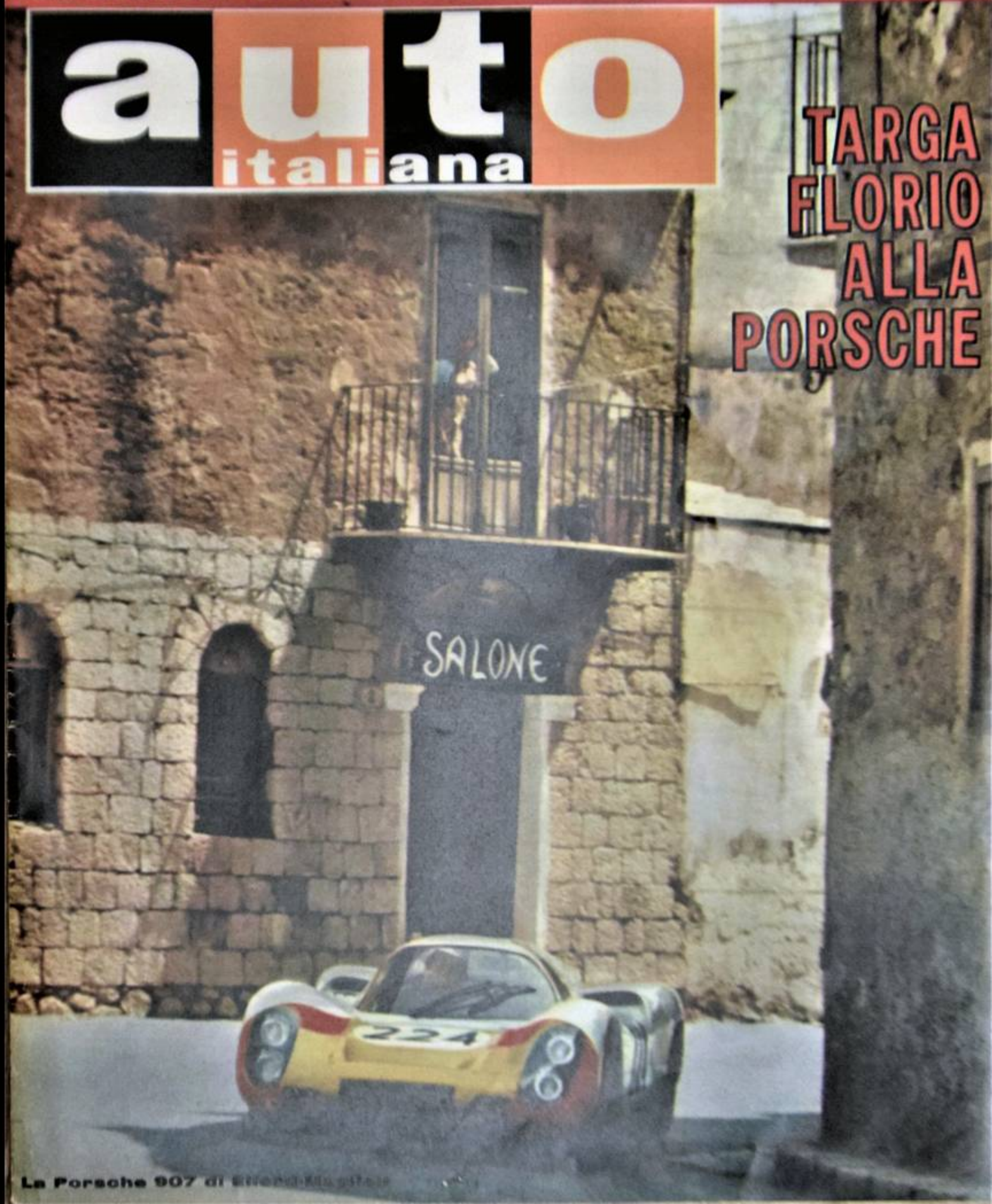


ANNO 49 - N. 20 - 16 MAGGIO 1998 - L. 200

SECONDA SCHEDA DEL TOTO GRAN PREMIO

auto
italiana

**TARGA
FLORIO
ALLA
PORSCHÉ**



La Porsche 907 di Bernd Rossmeyr



Sul podio i vincitori Elford e Maglioli che hanno voluto al fianco Nanni e Giunti

ONORE ALL'

□ La entusiasmante rimonta vittoriosa della Porsche 907 di Elford-Maglioli ha offuscato solo parzialmente la buona prova d'assieme delle "33", che hanno conquistato quattro delle sei prime posizioni (2ª, 3ª, 5ª e 6ª)

di BRUNO NESTOLA e ALDO SEREGNI

CERDA — Il vantaggio della Porsche sta diventando esiguo: la macchina è sempre ottima, ma prima la Ford e poi l'Alfa, qui in Sicilia, ne hanno infranto o minacciato la superiorità. E' una cosa che fa piacere, sia per l'interesse delle corse, sia e soprattutto perché una delle due avversarie è una macchina italiana. L'Alfa non ha vinto, certo, ma considerando anche l'esiguo vantaggio di cilindrata (200 cc.) che concedeva alle Porsche, dopo che la discussa 2500 cc. di Vaccarella-Schutz è uscita di strada con il tedesco, si deve dire che ha fatto una gran corsa. Merito della macchina, che va perdendo gli inevitabili difetti apparsi nei primi esemplari, curati oltretutto da un reparto corse che da anni non era presente nel mondo delle competizioni, e merito anche dei piloti, tra cui vanno segnalati i nomi di "Nanni" e Giunti, cer-

tamente tra i più forti guidatori di cui disponga oggi l'Autodelta. Ora, come abbiamo detto la scorsa settimana, sono in arrivo i telai Mc Laren; si tratterà certo di un connubio interessante — logico, perché oggi ci si orienta sempre più verso una spinta specializzazione, mentre le 33 sono tra le poche macchine interamente "fatte in casa" — che permetterà di dirimere definitivamente tutte le questioni riguardanti il telaio, a cui si attribuiva il principale motivo in gran parte degli insuccessi. Così, grazie a questa collaborazione, la macchina potrà dare ancora di più, ammesso che le lacune esistano effettivamente. Se poi la vettura andasse peggio, vorrà dire che all'Alfa dispongono, senza supporlo, di ottimi telaisti.

La 52ª edizione della Targa, che come tutte le gare dei prototipi, appariva scarna, vuota di interesse, ha trovato nel duello tra macchine italiane e macchine tedesche, una grande vitalità. La Porsche aveva puntato le sue

carte sulle collaudate 907 coda corta, con motore 8 cilindri da 2200 cc., le stesse macchine impiegate a Daytona, Sebring, Brands Hatch e anche a Monza, in un solo esemplare piazzatosi secondo. Dato che l'Alfa aveva iscritto solo delle duemila, i responsabili della marca di Stoccarda avevano infatti preferito puntare sui mezzi di più sicuro affidamento. Le difficoltà della Targa infatti, non lasciavano attendere grandi cose dalle 908 di tre litri, che oggi sono ancora fragili. Comunque, tutte le vetture tedesche, come già a Monza, hanno accusato una serie di inconvenienti, inabituali perché esse erano note per la loro proverbiale cronometricità, dovuta ad una preparazione quanto mai accurata.

Poche, quasi nessuna novità per le Alfa, salvo il motore 2500, installato all'ultimo minuto sulla macchina di Vaccarella-Schutz: tutte le vetture ufficiali (con esclusione quindi di quelle del Team VDS) avevano un radiatore olio posto all'avanti, per lasciare interamente a disposizione del radiatore acqua, l'area sul passo ruota di sinistra. Buona anche la prestazione complessiva delle Lancia Fulvia prototipo con rapporto finale di trasmissione variabile, già viste nelle prove della 1000 di Monza: le macchine tuttavia, hanno corso nella classe 2000 dei prototipi, quindi con le Alfa 33 e le Porsche 910, che naturalmente le hanno precedute.

Il lotto dei partenti era completato da molte vetture di appassionati locali, macchine vecchie per lo più, che hanno fatto una corsa nella corsa. E' ormai una prassi, nelle gare prototipi di quest'anno.



Giunti (Alfa Romeo 33)



Casoni (Alfa Romeo 33)

Primo giro. E' già ferma la Porsche di Siffert e si è appena fermata l'altra 907 di Elford. I meccanici lavorano e Van Hanslein accorre allarmato

ALFA

I DIECI GIRI

Cinquantaduesima affascinante, combattuta, rovente edizione della Targa. Una edizione che verrà incisa a lettere cubitali nella storia della Targa e che non può che inorgoglire lo spirito del grande Vincenzo Florio che volle questa gara e che lasciò i suoi amici con la preghiera di migliorare sempre più la "sua creatura".

Questa edizione '68 passerà alla storia. Innanzitutto per l'epico duello tra le Alfa Romeo 2000 cc. e le Porsche 2200 cc. e poi ancora per l'epico inseguimento di Elford (Porsche 907) sui due meravigliosi giovani "Nanni" Giunti (Alfa Romeo 33). Ma veniamo subito alla rovente cronaca dei dieci giri di gara.

Anzi, due parole spendiamole per le prove ufficiali. Stupefacente il tempo dell'inglese Elford (Porsche 907) con 36'47"7 contro il 37'09" in gara di Muller (Ferrari P4) l'anno passato. Il circuito delle Madonie ha subito quest'anno delle migliorie naturalmente, ma con tutto ciò il tempo è ugualmente pre-

stigioso. Altri ottimi tempi: Siffert (Porsche 907) 36'54"5, Vaccarella (Alfa Romeo "33" 2500 cc.) 36'56"2.

Alle otto di mattina, spinta dall'arroventato scirocco africano che porterà la temperatura a ben 37 gradi, parte la prima vettura, la Fulvia Sport di Locatelli-Poretto con al volante il primo. Partono 66 vetture; manca infatti la Porsche 910 di Capuano-Latteri che, uscita di strada nelle prove con Latteri, non è stata riparata in tempo. Dopo una quarantina di minuti arrivano gli "scatenati" al termine del primo giro: è in testa in classifica Scarfiotti (Porsche 907) con la vettura muletto ma con il motore della 907 che egli stesso aveva de-

ASSEGNATO (FINALMENTE) LO CHALLENGE VINCENZO FLORIO

CERDA — Quest'anno, per la prima volta, è stata assegnata la coppa challenge "Vincenzo Florio" istituita nel 1906, alla seconda edizione della "Targa", per quella casa che per tre anni di seguito avesse vinto la competizione. La Porsche aveva sfiorato il successo triennale due volte: vinse infatti nel 1959 con Barth-Seidel su una 1500, l'anno successivo con Bonnier-Hill su una 1600, nel 1961 e '62 prevalse la Ferrari, prima con Von Trips-Gendebien su una 2400 e successivamente con Mairesse-Rodriguez-Gendebien su una 2000. La Ferrari non ottenne però la vittoria l'anno successivo (1963) e non conquistò, quindi, la coppa challenge, essendosi quell'anno affermata la Porsche 2000 di Bonnier-Abate. Nel 1964 tornò alla vittoria la Porsche con la coppia Pucci-Davis su una 904; così la casa tedesca puntò ancora una volta alla conquista, l'anno successivo, dell'ambita Coppa Florio; cosa che le fu impedita dalla Ferrari P3, affidata a Vaccarella-Bandini, che vinse la gara. Nelle due edizioni precedenti la 52. Targa Florio, e precisamente nel 1966 e nel 1967, la Porsche ha vinto con Mairesse-Muller e con Newkirk-Stommelen.



SENTITO AI BOX

- L'Autodelta ha in allestimento una GTA con motore da 1300 cc., che verrà impiegata in gara quanto prima. Una macchina di questo tipo è stata impiegata dai piloti della squadra milanese, durante le prove preliminari a circuito aperto.
- A proposito di queste prove, v'è da dire che esse sono da considerare molto pericolose. I piloti iniziano piano, per conoscere il circuito, poi si accende l'agonismo, come in una gara vera e propria. Ne è prova il tempo di 40' sul giro, che sarebbe stato realizzato da taluni concorrenti, naturalmente seguendo le traiettorie contromano che si adottano in corsa, e rallentando appena negli abitati. Deve essere una cosa terrificante, tanto che un meccanico dell'Alfa, caricato su una di queste GTA per portare soccorso ad un'altra vettura rimasta ferma sul circuito, ha prima urlato di essere un padre di famiglia, e poi ha minacciato di fare come i bambini piccoli. Il meccanico ha mantenuto la promessa.
- L'Alfa Romeo, che ha ottenuto dai risultati molto lusinghieri, ha sfoggiato un'ottima organizzazione. Le vetture sono state più volte controllate, i meccanici agivano con prontezza ed ognuno di essi aveva dei compiti ben precisi; i collegamenti erano affidati ad una complessa stazione con radiotelefonici, la preparazione è stata lunga e meticolosa. Certo, tutto questo apparato deve essere stato dispendioso (ufficialmente, circa 13 milioni, ma pensiamo che ne siano occorsi di più) ma dimostra ancora una volta che oggi, le corse richiedono l'impiego di capitali notevoli, bandendo l'improvvisazione.
- I continui perfezionamenti apportati al circuito, quali rettifiche di curve e rifacimento in più tratti del fondo stradale, consentono di anno in anno il miglioramento delle medie. Nonostante tutto però, la velocità tenuta da Elford — 111,111 Km/h — va sempre in gran parte attribuita alla sua capacità ed alla bontà del mezzo.
- La 52ª edizione della Targa, è stata molestata da un caldo torrido — circa 36° — unito ad un fastidiosissimo vento di scirocco. Gli spettatori quindi, sono stati meno del previsto, ma i venditori

di bibite e rinfreschi hanno fatto ottimi affari, spuntando cifre notevoli per la loro merce.

● La decisione di adottare un motore 2500, è stata presa dall'Alfa Romeo solo all'ultimo momento. In realtà, questi motori dovevano essere due, ma i dirigenti della Porsche, hanno fatto le loro giuste obiezioni (le 33 erano iscritte nella classe sino a 2 litri), e così è stata accettata una sola vettura. «Una 2500 va bene anche per noi — avrebbe detto von Hanstein — perché potremo vantarci di aver battuto un'Alfa di cilindrata migliore delle nostre 907 da 2200 cc.»

● Una delle battute che ha circolato nei giorni delle prove riferiva che Scarfiotti aveva preteso l'installazione di potenti trombe, per chiedere strada all'amico (ora rivale) Vaccarella. Visto che Scarfiotti, in prova ha demolito un paracarro e abbattuto un albero, i maligni hanno detto che invece delle trombe, avrebbe fatto meglio a far montare un paracurti.

● Molte discussioni si sono avute, il giorno delle verifiche, per ammettere la Lancia Fulvia HF di Pat Moss-Rosadele Facetti nella categoria prototipi. Ai commissari è parso strano che una vettura omologata nel turismo, potesse cambiare così facilmente categoria. «Oltretutto — è stato detto — un prototipo dovrebbe essere la prefigurazione di una vettura di serie. Qui, accade esattamente il contrario».

● Tardivo, quest'anno, il servizio stampa. Dopo due ore e mezza dal termine della gara, è stata emanata una scarna classifica, limitata ai primi otto.

● «Scusi, lei va a provare la Targa?». Con questa domanda, venivano accolti tutti coloro che, all'arrivo in aeroporto, si rivolgevano ad una delle tre compagnie di autonoleggio. L'esperienza degli anni precedenti, e la sempre più diffusa abitudine di compiere ricognizioni del percorso con vetture a noleggio, preoccupa i noleggiatori, che si vedono ritornare vetture inservibili.

● I turisti che percorreranno in questi giorni l'itinerario della Targa, rimarranno stupiti dai paracarri, pali telegrafici e tronchi d'albero, infestati da cabalistiche iscrizioni variopinte. Sono i vari "segnali" che ogni concorrente ha disposto, per riconoscere le difficoltà delle tante curve coperte.

molto in prova contro un paracarro ed un albero. Lo seguono Vaccarella (Alfa Romeo 33), Herrmann (Porsche 907), Lins (Porsche 910), Giunti (Alfa Romeo 33).

Iniziano le soste ai box, ed alcune sono importantissime tali da influire sull'andamento della gara: Siffert (Porsche 907) che perderà addirittura un giro per la sostituzione del mozzo anteriore destro surriscaldatosi dopo la rottura di un cuscinetto. Arriva "sparato" anche Elford (Porsche 907) per sostituire la ruota anteriore destra e stringere bene i galleggioni di fissaggio delle ruote destre, allentatisi nel corso del giro e che Elford ha stretto con le mani alla buona al bivio Polizzi! Si fermano anche la 275 Le Mans Ferrari di Piper per la rottura del comando dell'acceleratore, la Porsche Carrera 6 di Buzzetti-Ridolfi che sta perdendo la portiera destra, la De Sanctis prototipo di Gero-Banti per sostituire le ruote posteriori con altre più piccole...

Secondo giro: molte vetture si fermano per sostituzione delle ruote anteriori (parliamo delle Fulvia Zagato) e ...innumerevoli i rifornimenti di acqua nei radiatori. Anche le vetture hanno sete. Ancora ferma la Porsche di Siffert con il pilota seduto sconcolato sulla sua stessa ruota anteriore poggiata a terra. Si è ritirata l'Abarth OT di Gambero.

Terzo giro: è il momento dei rifornimenti e dei cambi dei piloti. La classifica vede sempre in testa, nettamente, Scarfiotti (Porsche 907) seguito a 20" da uno stupefacente e controllatissimo Vaccarella (Alfa 33), Giunti (Alfa 33) che ha superato Lins (Porsche 910) ...ripartono dopo i cambi di guida nell'ordine Mitter, Schutz, Nanni e Steinemann. Altri ritiri: è uscita di strada pur rientrando poi ai box, la Fulvia Zagato di Zanetti-Corbellini (guidata dal primo) per lo scoppio del pneumatico anteriore destro; anche la Ferrari LM di Piper è uscita di strada nel tratto

misto-veloce dopo il bivio Scillato (vettura distrutta e pilota ferito ad un braccio). Elford compie il giro più veloce, nel suo recupero dopo il ritardo nel primo giro; un secco 36'02"3, a 119,872 chilometri di media!

Colpo di scena nel corso del 4° giro che leverà un urlo di disappunto e rabbia dalle migliaia di bocche siciliane sul percorso: il tedesco Schutz che aveva dato il cambio a Vaccarella esce di strada rovinosamente poco dopo l'abitato di Cerda e dopo soli 12 km, dalla partenza. Non parliamo del disappunto e della delusione che cogliamo sul volto dello stesso Vaccarella e dei dirigenti dell'Autodelta nel loro box!

Anche la Porsche di Scarfiotti-Mitter (con alla guida il secondo) è uscita di strada al bivio di Caltavuturo ma è entrata in un largo prato ed ha potuto riprendere; comunque perderà poi tempo ai box per sostituire le ruote posteriori. Passano così a condurre la classifica assoluta i giovani "Nanni"-Giunti con la "33" 2000 cc. La gara continua sempre più infuocata ed a ritmo sempre più da cardiopalma. Si entra nel "vivo" della corsa. Nuova sosta ai box di Mitter per sostituire al 6° giro un giunto posteriore; la vettura resta ferma 11'50" e perde molte posizioni. In testa ora due Alfa Romeo 33 e l'entusiasmo di tutti i presenti risale: "Nanni"-Giunti e Casoni-Bianchi conducono la gara.

Molti ritiri nelle classi inferiori: escono di strada Gero (De Sanctis) per un "salto" in una cunetta in curva prima della stazione di Cerda, Alberti-Marchesi (Porsche 910) escono di strada prima di Cerda, idem Aaltonen-Baker (Austin Sprite) mentre guida il secondo; fermi anche Wheeler-Davidson (Austin Sprite PT), Gosselin-Trosch (Alfa Romeo 33), "Carioca"-Marini (Fulvia Zagato). Sostituzioni di ruote a non finire sulle Porsche 911 S e T (tanto che ad esempio Ferlaino-Starrabba



Giacomini (Lancia Fulvia S)

devono smontare anche le ruote della Porsche Targa normale di Ferlaino per montarle sulla 911 S di gara!). Ma parliamo anche delle classi inferiori, che stavamo trascurando presi dalla lotta e dagli imprevisti in testa alla classifica. Giacomini-Barbasio (Fulvia Zagato) conducono regolarissimi nella GT 1300 cc., poi Capra-Sala (Alfa Romeo Duetto) nella



I resti della Porsche 907 di Scarfiotti dopo l'uscita di strada nelle prove





Haldi
(Porsche 911 S)

Vaccarella
(Alfa Romeo 33
2500 cc.)



	Giro	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ELFORD-MAGLIOLI (Porsche 907)		50'26"6	39'26"9	36'52"3	36'10"2	37'16"7	36'23"9	37'40"3	36'50"7	36'19"7	36'54"5
NANNI-GIUNTI (Alfa "33")		38'52"0	36'22"6	37'55"8	40'15"8	39'19"6	40'40"1	39'41"6	39'22"7	38'27"8	38'39"5
CASONI-L. BIANCHI (Alfa "33")		40'07"5	39'34"9	39'19"2	39'41"8	38'57"4	39'42"3	38'27"8	42'10"9	40'22"3	40'27"8
HERRMANN-NEERPASCH (Porsche 907)		38'19"1	39'29"1	39'11"2	42'15"0	39'56"9	39'19"6	39'40"5	40'57"9	40'34"6	41'54"8
PILETTE-SLOTEMAKER (Alfa "33")		42'08"4	40'57"6	43'20"8	40'34"3	42'24"1	41'02"1	41'41"2	40'57"2	42'02"8	41'12"3
BAGHETTI-BISCALDI (Alfa "33")		39'31"9	39'20"5	38'54"5	41'11"6	40'27"7	42'00"8	40'40"4	42'30"9	40'12"9	41'40"2
WENDT-KAUSHEN (Porsche Carrera 4)		41'39"5	40'59"2	40'42"8	42'40"4	42'24"1	40'18"8	42'57"8	44'22"4	41'47"4	43'40"2
HALDI-BERNEY (Porsche 911 S)		42'39"3	42'56"8	42'34"1	49'56"0	40'32"1	42'40"8	42'27"7	40'36"9	42'41"2	40'36"2
STEINMANN-LINS (Porsche 910)		38'41"1	38'37"7	38'28"8	41'26"6	40'31"4	40'12"0	40'54"3	38'40"2	39'51"0	
NICODEMI-FACETTI (Porsche 910)		40'07"8	39'43"1	47'21"5	39'22"3	40'29"6	42'37"9	41'42"7	41'11"5	40'54"0	
VACCARELLA-SCHUTZ (Alfa "33" 2500)		37'29"4	37'31"9	37'24"7							
SIFFERT-STOMMELEN (Porsche 907)		1h.25'50"7	36'17"4	39'12"2	38'29"8	38'12"2	38'29"8	38'12"9	39'18"3	37'18"0	
SCARFIOTTI-MITTER (Porsche 907)		37'07"6	37'25"4	37'33"0	38'27"7	41'09"3	40'07"8				

I tempi giro per giro delle vetture protagoniste della 52ª Targa Florio (in nero il giro più veloce).

1600 cc., Haldi-Berney (Porsche 911 S) hanno superato Florida-Randazzo (Porsche 911 S) che conducevano la classe nella 2000 cc.; nella sport poi abbiamo: Calascibetta-Ferlito (Abarth) nella 1000 cc., Rizzo-Alongi (Abarth) nella 1300 cc., Lo Piccolo-Sutera (Giulia TZ 1) nella 1600 cc., Wendt-Kaushen (Porsche Carrera 4) nella sino a 5000 cc. ed infine nella sport-prototipi sino a 1000 cc. Patané-Oras (Abarth); nella sino a 2000 cc. Nanni-Giunti (Alfa Romeo 33) e nella sino a 3000 cc. Elford-Maglioli (Porsche 907).

Si prosegue a ritmo sempre più infuocato. Tutti i presenti spendono capitali in bibite e bevande; per la cronaca 500 lire una birra e 250 lire una gazzosa! Prezzi in favore dei terremotati! Ma non c'è nulla da fare, o spendere e bere o perire!

Torniamo alla gara che è tanto infuocata quanto il clima. L'ottavo giro si prospetta come definitivo: Elford finalmente riprende il volante della numero 224 ed ecco la nuda progressione. Al termine dell'ottavo giro il conduttore assoluto a meno di un minuto da Giunti, al nono primo con un distacco di due minuti su Giunti ed infine all'ultimo e decimo un altro minuto si aggiunge: tre minuti di distacco al termine della gara! Vic Elford pilota completo, freddo, lucido, modesto è oggi troppo forte per Giunti e "Nanni" i quali hanno disputato una meravigliosa gara, ma, contro Elford "forza scatenata" non vi è stato nulla da fare. Comunque l'ing. Chiti ed i suoi diretti collaboratori possono ugualmente andar fieri di questa 52ª Targa: le "33" occupano il 2., 3., 5. e 6. posto assoluto e le Porsche il 1., 4., 7., e 8. La gara è terminata. Il barone Huske von Hanstein porta Elford e Maglioli in tribuna stampa e li dà in pasto ai giornalisti. Elford è calmo, non stanco, raggiante. Una bottiglietta di minerale in mano e sorridente risponde al tiro a bersaglio di domande mentre il barone chiede notizie di Steinmann-Lins (terzi al termine del 9º giro). I due infatti si sono fermati nell'ultimo giro per avaria meccanica, pare, sul rettilineo di Bonformello, a pochi chilometri dal traguardo.

Foto di ALDO SEREGNI

LA SCHEDA DELLA GARA

NOME: 52. Targa Florio.

LOCALITÀ E DATA: Cerda, 5 maggio 1968.

PROVA: di velocità internazionale valida per il Campionato internazionale marche e la Coppa delle vetture Gran Turismo, per la Challenge di velocità a Ronchi 1968, il Campionato italiano di velocità Gran Turismo, Sport e Sport prototipi, i campionati FISA, il Campionato italiano di velocità ed il Campionato sociale dell'AC Palermo.

CATEGORIE: Sport prototipi, Sport e Gran Turismo.

LUNGHEZZA DEL PERCORSO: 10 giri del piano circolare della Madonia di Km. 72, pari a Km. 720.

PRECEDENTE PRIMATO DELLA GARA: sulla distanza P. Hawkins-R. Stommelen (Porsche 910 2.2) in 4h.27'01" media 108,811 kmh., sul giro H. Muller (Ferrari F10R) in 37'09", media 114,285 kmh.

NUMERO DEI PARTECIPANTI: 44.

CONDIZIONI DEL TEMPO: temperatura elevata, cielo sereno, forte vento.

LE CLASSIFICHE

ASSOLUTA

1. Vic Elford-Umberto Maglioli (Porsche 907) in 4 ore 28'47"9, media 111,311 kmh.; 2. "Nanni"-Giunti (Alfa Romeo 33) in 4h.31'38"7; 3. Casoni-L. Bianchi (Alfa Romeo 33) in 4h.37'51"7; 4. Hermann-Neerpasch (Porsche 907) in 4h.38'48"7; 5. Flotta-Slootemaker (Alfa Romeo 33) in 4h.51'24"8; 6. Baghetti-G. Biscaldi (Alfa Romeo 33) in 7h.00'08"5; 7. Wendt-Kaushen (Porsche Carrera 4) in 7h.11'38"5; 8. Haldi-Berney (Porsche 911 S) in 7h.24'07"2; 9. Steinmann-Lins (Porsche 910) a 1 giro; 10. Nicodemi-Facetti (Porsche 910) a 1 giro; 11. Mura-Pire (Lancia 1401) a 1 giro; 12. Hedger-Hopkirk (M.G.) a un giro; 13. "Yulter"-Banducci (Porsche 911) a 1 giro; 14. Giacomini-Barbacci (Lancia Fulvia) a 1 giro; 15. Maglioli-Crosina (Lancia 1401) a 1 giro; 16. Patané-Morello (Porsche 911 S) a 1 giro; 17. Ray-Darant (Porsche 911 S) a 1 giro; 18. Siffert-Stommelen (Porsche 907) a 1 giro; 19. Paté-Mora-Benedetto Facetti (Lancia 1401) a 1 giro; 20. Laurent-Marche (Porsche 911 S) a 1 giro; 21. Buzzetti-Ridolfi (Porsche Carrera 4) a 1 giro; 22. Wangene-Chri-Steffensen (Daimler-Benz) a 1 giro; 23. "Amphicar"-Gardolito (Lancia Fulvia) a 1 giro; 24. Brown-Fell (BMC) a 1 giro; 25. Lovatelli-Poratti (Lancia Fulvia) a 1 giro; 26. Sansoni-Jaffarone (Porsche 911 S) a 1 giro; 27. Filippi-Davoli (Lancia Fulvia) a 1 giro; 28. Capra-Sato (Alfa Romeo Duothic) a 1 giro; 29. Wawrzynich-Bond (Austin Healey) a 1 giro; 30. Marzella-Jacopo (Lancia Fulvia) a 1 giro; 31. "Suzuki"-Nanni -

(Lancia Fulvia) a 1 giro; 32. "Kenny"-Lentrocchi (Alfa Romeo Giulia TZ) a 2 giri; 33. In Pizzolo-Galeati (Alfa Romeo Giulia TZ) a 2 giri; 34. Ravetto-Jonnes (Alfa Romeo Duothic) a 2 giri; 35. Ramon-Castell (Lancia Fulvia) a 2 giri; 36. "Zetta"-Santeramo (Alfa Romeo Giulia spider) a 2 giri; 37. Rizzo-Alongi (Simca Albatros) a 2 giri; 38. Cavallotti-Vanni (Fiat 124 spider) a 2 giri; 39. Farnetani-Garneri (Mazda Jet 4) a 2 giri; 40. Passeri-Duca (Alfa Romeo 1600) a 2 giri; 41. "Black and White"-Barbacci (Alfa Romeo Giulia 50) a 2 giri; 42. Sansoni-Morello (Alfa Romeo Giulia TZ) a 2 giri; 43. "Don Pietro"-Battistoni (Alfa Romeo 1600) a 2 giri; 44. Calascibetta-Ferlito (Alfa Romeo 1000 GT sport) a 2 giri; 45. Sansoni-Giunta (Alfa Romeo 1200) a 2 giri; 46. Pagan-Savoni (Mini-Minor 1000) a 2 giri; 47. Pata-Del Sella (Fiat Minotti) a 2 giri; 48. Wassermann (Simca Albatros) a 2 giri; 49. Scarfiotti-Mitter (Porsche 907) a 4 giri; 50. Virgilio-Pavesio (Alfa Romeo 1600) a 4 giri; 51. Rastri-Narbo (Porsche 356) a 4 giri; 52. Fattori-Rigoni (Fiat 124 spider) a 4 giri; 53. Auttomas-Bauer (Austin Healey 2000) a 4 giri; 54. Drury-Sanger (Ford GT 40) a 5 giri.

GIRO PIÙ VELOCE: Vic Elford (Porsche 907) in 36'12"2, alla media di kmh. 119,822.

VINCITORI DI CLASSE

GRAN TURISMO

CLASSE 1300 cc.: Giacomini-Barbacci (Fulvia Sport) 7 giri in 4h.47'47"8, alla media di kmh. 91,122.

CLASSE 1400 cc.: Capra-Sato (Alfa Romeo Duothic) 9 giri in 7h.28'42", alla media di kmh. 88,222.

CLASSE OLTRE 1600 cc.: Haldi-Berney (Porsche 911 S) 10 giri in 7h.24'07"2, alla media di kmh. 94,822.

SPORT

CLASSE 1000 cc.: "Don Pietro"-Battistoni (Alfa Romeo) 8 giri in 7h.28'14"4, alla media di kmh. 74,758.

CLASSE 1300 cc.: Rizzo-Alongi (Simca Albatros) 8 giri in 4h.47'52"1, alla media di kmh. 82,782.

CLASSE 1600 cc.: In Pizzolo-Galeati (Alfa Romeo TZ1) 8 giri in 4h.47'24"4, alla media di kmh. 80,861.

CLASSE 2000 cc.: 1. Wendt-Kaushen (Porsche Carrera 4) 10 giri in 7h.11'38"5, alla media di kmh. 100,878.

SPORT PROTOTIP

CLASSE 1000 cc.: "Black and White"-Barbacci (Alfa Romeo) 8 giri in 7h.21'11"9, alla media di kmh. 79,342.

CLASSE 2000 cc.: Nanni-Giunti (Alfa Romeo 33) 10 giri in 4h.31'38"7, alla media di kmh. 110,341.

CLASSE 3000 cc.: Elford-Maglioli (Porsche 907) 10 giri in 4h.28'47"9, alla media di kmh. 111,311.