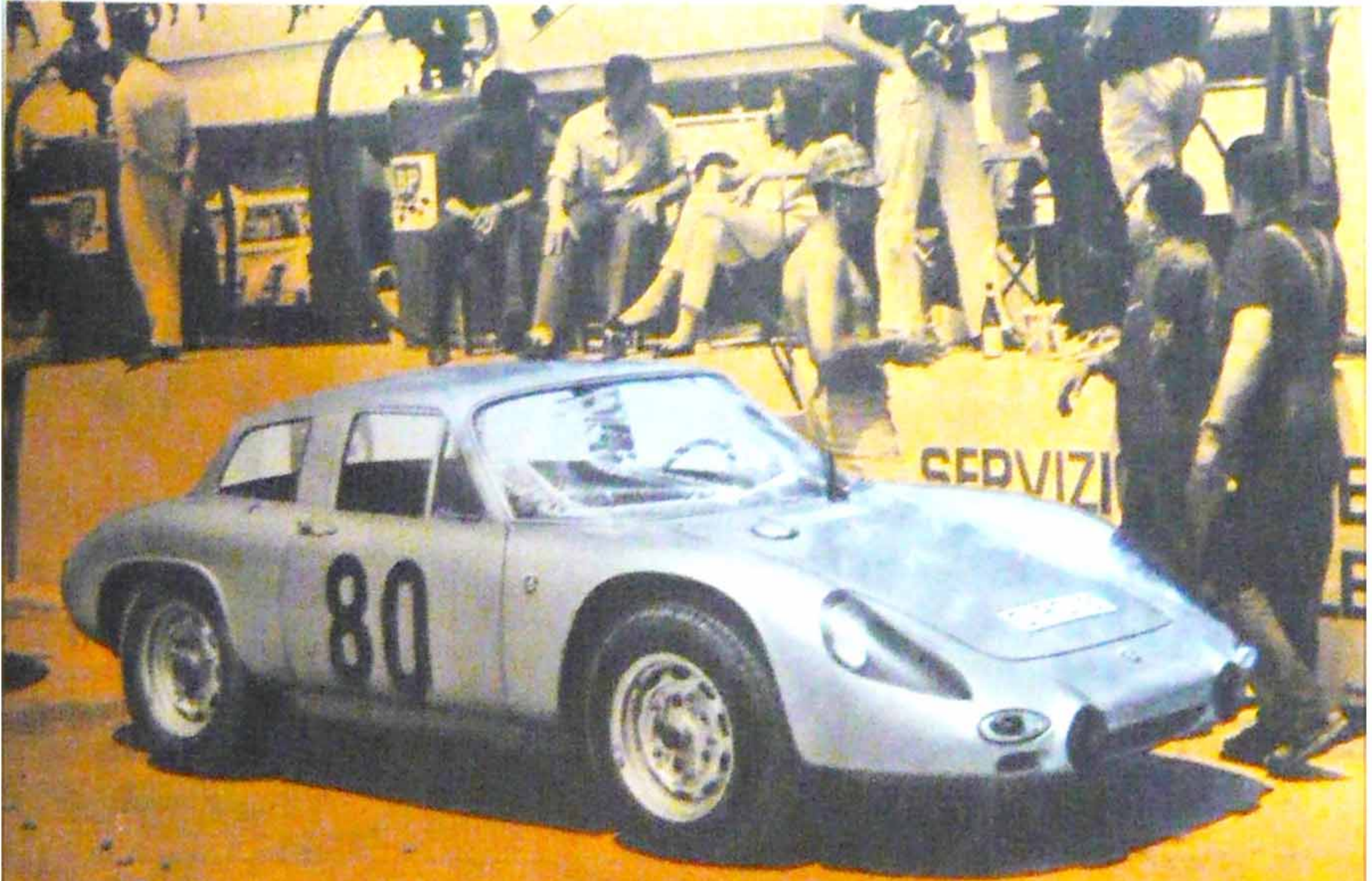


auto italiana

15 MAGGIO 1963 - NUMERO 20 - ANNO 44 - L. 100



47^a TARGA FLORIO

**LA NUOVA
PORSCHE CARRERA**

LA FIAT-OSCA "750"

**LA VETTURA TEDESCA,
GIUNTA CON IL CAMBIO
ROTTO, HA BATTUTO PER
UNDICI SECONDI QUELLA
ITALIANA CHE HA PERCORSO
GLI ULTIMI CHILOMETRI
CON IL COFANO POSTERIORE
FRACASSATO.
IL FATTO SALIENTE: L'ESORDIO
DELLA NUOVA
PORSCHÉ CARRERA, TERZA
CLASSIFICATA E PRIMA
FRA LE GRAN TURISMO**

CERDA — Estenuate dalla lunga lotta, quasi rantolanti, le due macchine si avvicinavano al traguardo. L'una, la Porsche, ansimando nello sforzo tremendo di vincere i propri danni; l'altra, la Ferrari, trascinandosi una ferita infernale dalla malasorte. Gli ultimi chilometri furono spasmodici: per le protagoniste di questa fase epica che concludeva drammaticamente una Targa Florio memorabile; per i piloti che si battevano per condurle al traguardo; per chi le attendeva vivendo momenti di tensione scanditi dallo scorrere dei secondi.

Undici piccoli secondi, una inezia di tempo nella giornata di Cerda, dividevano infine i contendenti; ma a vantaggio della Porsche nella corsa che era stata dominata dalle Ferrari. Era, involontaria, una rivincita di una giornata altrettanto memorabile che il pubblico di Cerda aveva vissuta due anni or sono, quando sul traguardo di Floriopoli piombò prima la Ferrari di Von Trips che aveva visto poco prima ferma la Porsche di Moss. Una rivincita che permette alla Targa Florio, quella d'oro che attende di essere conquistata definitivamente, di restare a Palermo per almeno tre anni ancora, finché una marca non sia riuscita ad imporre per tre volte di seguito il proprio nome nell'albo d'oro della più affascinante delle competizioni automobilistiche attuali.

L'ultima fase del duello tra le Ferrari e le Porsche era cominciata a due giri dalla fine. La Ferrari aveva dominato la prima parte della corsa con le spider tre litri prototipo, dapprima con Scarfiotti, poi con Parkes-Surtees, mentre la Porsche coupé prototipo di Bonnier-Abate veniva progressivamente di-

stanziata. La Ferrari 2000 sport di Bandini-Scarfiotti era di rincalzo, a pochi secondi dalla Porsche. La macchina sulla quale era salito per primo Scarfiotti cominciava ad esitare al secondo giro e si doveva fermare; apparentemente rimessa a posto, ripartiva guidata da Mairesse, ma nei due giri successivi non migliorava, cosicché alla fine del quarto veniva definitivamente ritirata. Era la macchina che doveva essere pilotata da Mairesse e Vaccarella, ma sulla quale era dovuto salire Scarfiotti perché Vaccarella non ha potuto correre, non essendo in possesso della patente, che gli era stata ritirata qualche tempo fa in seguito ad un incidente stradale. Mairesse rimaneva così appiedato, mentre Scarfiotti poteva continuare, alternandosi con Bandini, come era stato previsto alla vigilia.

L'altra Ferrari, dopo tre giri compiuti da Parkes a velocità eccellente (l'inglese ha realizzato al secondo giro il miglior tempo della giornata, avvicinandosi al primato assoluto), era ripartita guidata da Surtees e si manteneva al primo posto, mentre la macchina di Bandini-Scarfiotti era salita in seconda posizione approfittando del rifornimento della Porsche. Surtees, però, non era a suo agio sul circuito delle Madonie. Preferisce le piste dal fondo liscio, sulle quali si può guidare con impostazione scientifica, al fondo sconnesso e variabile della Targa, che richiede continue improvvisazioni. Durante il quinto giro, per un sobbalzo mal calcolato, è uscito di strada: non si è fatto nulla, ma anche la seconda Ferrari prototipo era eliminata.

(segue alla pag. 16)

TARGA FLORIO

A questo punto la situazione, per la Ferrari, diventava preoccupante. Una sola vettura (e non la più forte), contro le Porsche, ringalluzzite dalla insperata prospettiva di una affermazione che non era logicamente preventivabile. Alla fine del quinto giro, a metà gara, la berlinetta di Bonnier-Abate era in testa, con una ventina di secondi di vantaggio; dietro la Ferrari di Bandini-Scarfiotti, lo spider Porsche di Maglioli-Baghetti, un po' distanziato ma pronto a sfruttare ogni buona occasione. Poi c'era ancora una Porsche, la nuova Carrera di Barth-Linge.

La situazione non era entusiasmante, come si vede. Al sesto giro la Porsche aveva guadagnato terreno e conduceva la gara con 55"; poi si fermava per il cambio ed i rifornimenti e ripartiva con Bonnier al volante, distanziata di qualche diecina di secondi dalla Ferrari, la quale tuttavia avrebbe dovuto fermarsi a sua volta. Allo stand della Ferrari maturava la decisione: quando Scarfiotti si sarebbe fermato, lo avrebbe sostituito Mairesse. Era una decisione saggia, che oltre tutto favoriva i due giovani italiani. Se tutto andava bene, la gloria della vittoria nella 47ª Targa Florio sarebbe stata divisa tra Bandini, Scarfiotti e Mairesse; se accadeva qualcosa la responsabilità era del belga e la reputazione degli italiani non ne avrebbe sofferto, soprattutto sul piano psicologico. Mairesse, pilota ufficiale, doveva assumersi questa responsabilità; senza contare che nella fase finale, con la Porsche a qualche secondo, la sua azione sarebbe stata indubbiamente più fruttuosa, perché il belga alla Targa Florio è certo più efficace di ogni altro.

Mairesse ripartiva con 12" di svantaggio all'inizio del nono giro; al passaggio successivo transitava 5'10" dopo la Porsche, (partita 6' prima) avendo cioè recuperato 1'02" ed essendo quindi in vantaggio di 50". Il gioco sembrava fatto; a Polizzi, cioè a metà percorso, Mairesse aveva ancora 32" di anticipo e la sua Ferrari marciava impeccabilmente. L'ultimo tratto, però, doveva cambiare tutto. La pioggia, fino ad allora soltanto una minaccia, cadde sulla pista con violenza. Nelle curve già coperte dalle tracce di gomma e d'olio, l'aderenza divenne aleatoria. Mairesse dovette rallentare, ma anche la Porsche non poteva camminare forte, perché Bonnier si era trovato col cambio a pezzi. Era una lotta incredibile, che abbiamo potuto seguire a distanza grazie alle segnalazioni telefoniche. A tre chilometri dall'arrivo il fattaccio: in una curva più scivolosa delle altre, Mairesse sbanda e la macchina sbatte con la parte posteriore contro una roccia. Il cofano posteriore è danneggiatissimo e la violenza dell'urto strappa le cinghiette che lo tengono chiuso, cosicché a Mairesse non rimane che riprendere la corsa trascinandosi un groviglio di lamiera che tocca terra. Governare la macchina in quelle condizioni è stata una impresa durissima. La Ferrari è giunta ugualmente a Cerda, ma il tempo perduto è stato troppo: lo scarto di 11"4/5 determina la vittoria della Porsche.



Per poter essere accettate dai commissari tecnici, le Porsche prototipo hanno dovuto essere modificate con l'aggiunta di una striscia di lamiera che ha ridotto l'ampiezza dei cristalli aumentando la superficie effettiva delle porte.

toria della Porsche.

La pioggia, rovesciata da un temporale violento durante l'ultimo giro, ha giocato a favore della Porsche anche per le altre posizioni. I romani Gianni Bulgari e Maurizio Grana, al volante della Ferrari 250 GTO, avevano ottenuto un risultato sensazionale, mantenendosi sempre nelle prime posizioni e diventando addirittura terzi assoluti quando la Porsche spider di Maglioli-Baghetti veniva attardata dalla rottura del cambio (Baghetti ha compiuto gli ultimi 80 chilometri disponendo soltanto della prima velocità). Era una prodezza rimarchevole, che offriva alla Ferrari il primo posto assoluto tra le G.T.; ma la pioggia ha fatto rallentare la grossa e pesante GTO e la Porsche di Barth-Linge, la nuova Carrera 2 litri, ha potuto rimontare. Per la Ferrari, colpita da una serie di circostanze sfortunate, è una giornata nera!

La Porsche, comunque, non ha rubato nulla. Sulle Madonie le sue macchine hanno sempre figurato bene e la sua vittoria non è poi tanto sorprendente. C'è da rallegrarsi che al volante della prima vi sia stato un italiano, Carlo Mario Abate, che ha guidato benissimo, realizzando tempi inferiori a quelli di Bonnier. Era dal 1958 (vittoria di Musso-Gendebien su Ferrari) che un italiano non riusciva ad arrivare primo.

La Targa Florio ha appassionato anche per le prodezze di coloro che non potevano aspirare alle primissime posizioni. L'impresa più sorprendente è stata compiuta, senza dubbio, dai siciliani Virgilio e Calascibetta, con la Giulietta S.Z. numero 4, prima macchina partita. Per quattro giri la rossa Giulietta è sempre stata la prima macchina a presentarsi a Cerda; per il calcolo dei distacchi in partenza la posizione era falsa, perché all'inizio le Abarth-Simca di Kim-Biscaldi e Pace-Arena avevano ottenuto tempi migliori. Ma le Abarth-Simca hanno tenuto poco e le Giulietta sono uscite alla distanza, in virtù della loro solidità, accoppiata a doti velocistiche eccellenti. Kim-Biscaldi erano tuttavia in testa alla fine del sesto giro, con più di 8' su Virgilio-Calascibetta, e per i piloti della Sant'Ambroeus si profilava una affermazione meritata. Biscaldi però usciva di strada durante il settimo giro, e la Giulietta dei siciliani aveva via libera. Il valore della loro vittoria di classe è aumentato dal fatto che hanno compiuto tutti i dieci giri.

Una bella prestazione collettiva è quella fornita dalle Lancia Gran Turismo 2500 cc. La Flaminia di Cella-Patria è sempre stata in testa, seguita per cinque giri da quella di Cabella-Massoni i quali però sono stati poi svantaggiati da guai ai freni che li hanno costretti a rallentare perdendo il secondo posto di classe. Le Lancia in gara comunque, hanno fornito una prestazione molto buona, con cinque macchine

(segue alla pag. 18)

TARGA FLORIO

partite e cinque arrivate (quattro Flaminia ed una Aurelia). Sarebbe stato forse interessante vedere all'opera su questo circuito qualche Flavia coupé ben preparata; probabilmente le prestazioni velocistiche sarebbero state superiori.

Le Ferrari Gran Turismo 250 GTO hanno egualmente dato una dimostrazione di efficienza collettiva rimarchevole, come sempre. Un lieve incidente ha eliminato dalla corsa quella di Coco-Calascibetta al primo giro; le altre sono giunte tutte al traguardo.

Tra i prototipi, le René Bonnet 1000 con motore bialbero Renault hanno marciato benissimo, con prestazioni relative molto buone; quella di Laureau-Carpentier, tuttavia, si è fermata dopo il primo giro per la rottura di un supporto causata da una sbandata violenta; quella di Bobrowski-Bigrat ha marciato a ritmo elevatissimo per otto giri ed in classifica generale era al 12° posto quando si è scatenato il temporale e la strada bagnata ha provocato una uscita di pista con rottura di una ruota. Per la classe 2000 le Porsche si sono evidentemente imposte con facilità; in questa classe correvano le René Bonnet con motore 1100 aste e bilancieri, la Austin Cooper 1250 di Cahier-Slotemaker e la Austin Cooper due motori di Frère-Whitemore. La prova della bimotore è stata coronata da successo perché la macchina è arrivata in fondo, ma la dura gara siciliana ha messo in risalto i difetti di questa soluzione, soprattutto per il raffreddamento, che ha spesso obbligato la macchina a fermarsi.

Diciamo infine della sfortuna di Lualdi (che doveva correre con Bini): al primo giro si sono bloccati i freni posteriori della sua Ferrari 2 litri sport, e non ha potuto continuare. Peccato, perché — forse — questa seconda Ferrari poteva inserirsi nella lotta per i primi posti.