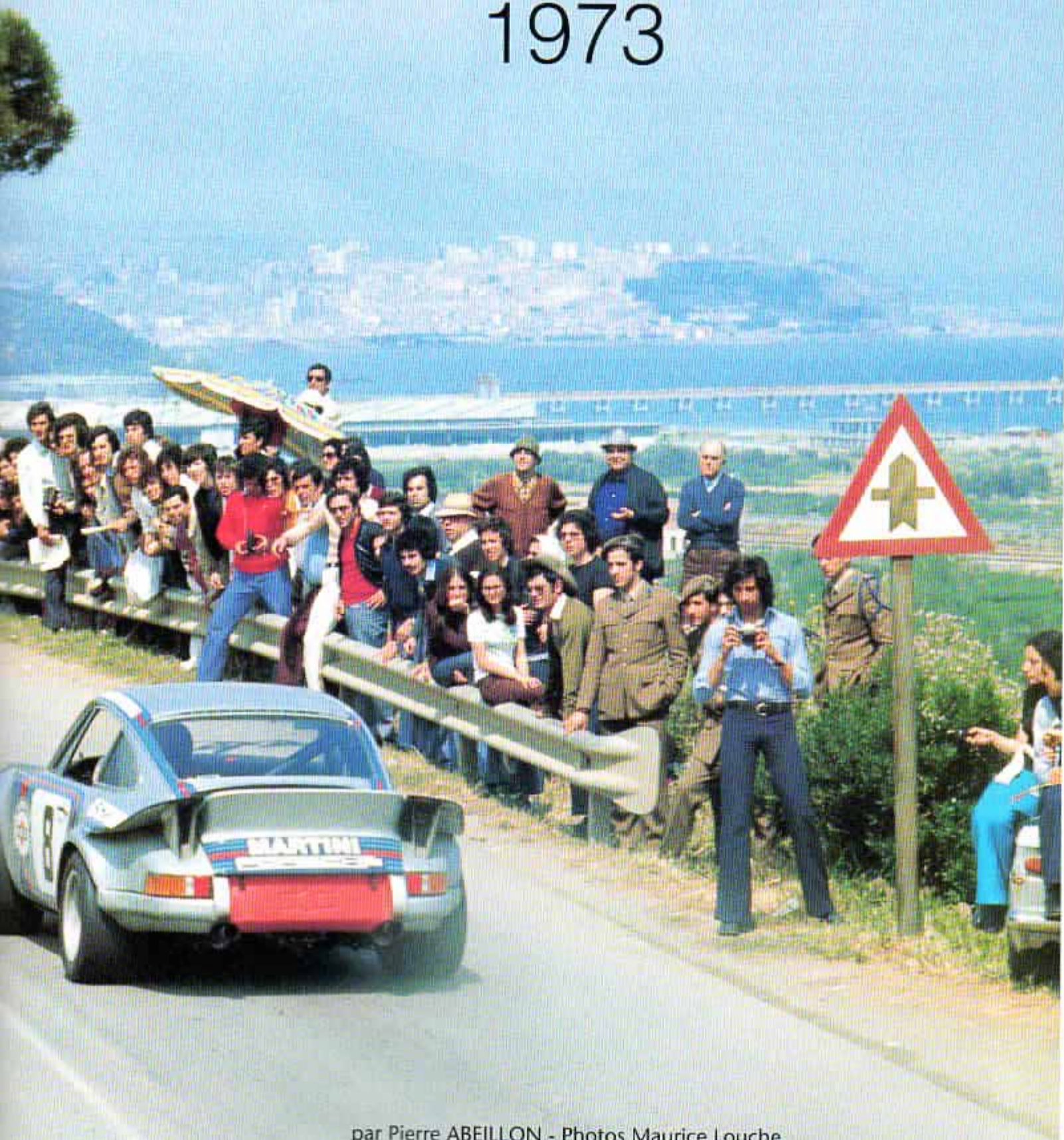


La charnière
entre deux époques
du sport auto

TARGA FLORIO 1973



par Pierre ABEILLON - Photos Maurice Louche

C'est en 1973 que pour la dernière fois de son histoire la mythique Targa Florio figure au calendrier international. En effet, il devient de plus en plus risqué de laisser les protos surpuissants se battre sur les 72 km de ce tracé empruntant des routes bosselées et étroites. Une page du sport automobile va se tourner définitivement.

Un peu d'histoire

La Targa Florio est née en 1906 de la seule passion de Vincenzo Florio dont le projet consistait à organiser une vraie course automobile sur les routes de Sicile. Pour les premières éditions elles n'étaient même pas recouvertes de goudron et le tracé long de presque 150 kilomètres passait par une dizaine de villages. La formule, comme le circuit, évoluèrent au fil du temps, passant même par l'organisation sur deux jours d'un véritable Tour de Sicile. Après des débuts un peu hésitants la course prit véritablement sa forme à partir de 1919 sur un circuit de 108 km (de 1919 à 1930) puis de 72 km (de 1932 à 1936 puis à partir de 1951) à

parcourir plusieurs fois. Les grandes marques et les meilleurs pilotes s'y intéressent, comprenant qu'ils pouvaient retirer beaucoup d'une victoire dans des conditions aussi difficiles. La course devint donc un rendez-vous important. Les difficultés financières de Florio allaient amener une éclipse de quelques années durant lesquelles l'épreuve fut organisée par l'AC local dans le parc de Palerme et ouverte aux seules monoplaces de la catégorie voiturette. A la reprise d'après-guerre, la Targa fut à nouveau organisée mais sur un seul tour de 1080 km de toute la Sicile. Biondetti s'y imposa en 1948 et 1949 au volant d'une Ferrari tandis qu'une Alfa 2.5 L remporta l'édition 1950.

A partir de 1951 et jusqu'à la fin, la Targa allait reprendre la formule qui lui avait valu son succès, à savoir une épreuve ouverte





aux Sport et disputée sur plusieurs tours du circuit de 72 km déjà utilisé entre 32 et 36. A partir de 1953, année marquée par la création du Championnat du Monde des voitures Sport, la Targa Florio allait constituer pour les plus grandes firmes un rendez-vous incontournable.

En 1957, l'accident de de Portago-Nelson avait eu raison des Mille Milles. La Targa avait aussi cette année-là perdu sa qualité de course de vitesse pour être disputée seulement comme épreuve de régularité avant de retrouver son statut dès 1958. Mais elle était dès lors en sursis. L'évolution des voitures et des moyennes, allait peu à peu rendre les circuits routiers de plus en plus inadaptés. Les dirigeants du sport automobile bannirent d'abord des circuits, à l'issue de la saison 1971, les Porsche 917 et autres Ferrari 512S et M de 4,5 à 5 L. A partir de 1972, les 3 L qui leur succèdent en haut de l'affiche courent encore mais l'endurance est de moins en moins à l'ordre du jour. Ces trois litres sont en vérité de vraies voitures de course conçues comme les Formule 1 limitées elles aussi à 3 L. Les courses de 1000 km se généralisent et seront de plus en plus organisées dans les nouveaux stades automobiles qui vont peu à peu remplacer les anciens circuits naturels. Les "stades automobiles" de Vallelunga et Dijon ont été utilisés pour la première fois en mars et avril 1973 dans le cadre du championnat, rendant le contraste saisissant et l'inadaptation des anciens circuits criante. Le circuit de la Targa et ses 72 km, depuis longtemps déjà inadapté aux voitures modernes et aux vitesses atteintes, est impossible à mettre aux nouvelles normes et c'est pourquoi il a été décidé par les dirigeants du sport automobile que 1973 serait la dernière année de son statut d'épreuve internationale. La Targa survivra finalement en 1974 et 1975 avant de disparaître à jamais. C'est la triste fin d'une légende qui annonce la fin, à court terme, d'autres circuits mythiques définitivement jugés trop difficiles et surtout trop dangereux tels que Spa et le Nürburgring.

La Targa 1973

En 1973 la Targa Florio constitue la 6e manche du Championnat du Monde des Marques ouvert aux prototypes limités à 3L d'un poids minimum de 650 kg, aux GT construites à 500 exemplaires sans limitation de cylindrée auxquels peuvent se joindre, mais hors championnat, des "Tourisme spécial" construites à 1000 exemplaires minimum, elles aussi sans limitation de cylindrée. Dans la catégorie reine, Ferrari, Alfa Romeo, Matra et Mirage étaient les prétendants au titre en début de saison tandis que Porsche et ses vieilles 908/3 et Lola avec ses T282 figuraient seulement au rang de participants.

En fait, le début de saison qui a enregistré l'absence des Alfa officielles, a mis en évidence les limites des Mirage et s'est traduit par un duel à l'issue incertaine entre Ferrari, détenteur du titre, et Matra. Porsche, avec sa nouvelle RSR plus qu'avec ses vieillissantes 908, a montré un potentiel intéressant, recueillant même la

victoire dans l'épreuve inaugurale disputée aux 24 Heures de Daytona.

Juste avant la Targa, Ferrari occupe la tête du championnat, ce qui n'empêche pas Matra de décider, tout comme Mirage, de ne pas se rendre en Sicile, donnant raison aux dirigeants du Sport Automobile qui trouvent que les protos de cette nature ne sont plus du tout adaptés à ce type de terrain. Ferrari, déjà vainqueur en 1972 avec une 312PB, sait disposer de l'arme pour remporter la victoire. Alfa, victorieux l'année précédente grâce au proto 33TT3, peut aussi se juger de taille à vaincre, d'autant que la firme de Milan compte sur deux nouveaux protos type 33TT12.

Pour la victoire, les Italiens voient en la seule Porsche 908/3 privée engagée, la plus coriace de leurs rivales. Les nombreuses 2L et GT n'ont, a priori, aucune chance pour la victoire au général mais ont par contre des possibilités réelles de bon classement compte tenu du faible nombre de protos présents et de l'inévitable casse qui risque de les toucher.

Le circuit

Le tracé du circuit de la Targa Florio, dit "des Madonnies", compte 72 km empruntant des voies habituellement ouvertes à la circulation. Il serpente sur les routes pittoresques de la Sicile et traverse même les villages de Carda, Castelvuturo, Collesano et Campofelice. Le revêtement est par endroit très bosselé et la largeur de la route peu en rapport avec les vitesses atteintes. Il est à parcourir 11 fois, ce qui constitue une distance totale de 792 km. Inhabituellement long, il est difficile à mémoriser entièrement et ses caractéristiques laissent aux pilotes très peu d'occasions de relâcher leur attention.

Le record du tour a été fixé en 1970 à 128,571 km/h par le finlandais Leo Kinnunen sur Porsche 908/3, tandis que le record de l'épreuve est détenu depuis 1972 par la Ferrari 312PB de Merzario/Munari qui avaient bouclé les 11 tours en 6h27'48" à 122,537 km/h de moyenne.

Une particularité de l'épreuve réside dans le départ donné individuellement. Depuis 1969, les grosses cylindrées partent devant. A partir de 1972, les grosses cylindrées sont lâchées de minute en minute dans l'ordre établi par les temps réalisés aux essais tandis que les autres concurrents s'élancent à 10" d'intervalle.



LES ENGAGÉS

N°	Pilotes	Voiture	Essais		N°	Pilotes	Voiture	Essais	
Sport 3L					GT+2000				
1	Haldi/Chaneviere	Porsche 908/3	42'30"6 (29°)	NS	106	Borri/Barone	Porsche 911 Carrera RSR	41'58"8 (24°)	
2	Pasotti/Zecconi	Alfa Romeo 33TT3		NS	108	Pucci/Steckkoenig	Porsche 911 Carrera RSR		NS
3	Merzario/Vaccarella	Ferrari 312PB	33'38"5 (1°)	Ab	109	Fossati/Mola	Porsche 911 Carrera RSR	41'51"0 (23°)	
4	Munar/Andruet	Lancia Stratos	37'26"5 (6°)		110	Hedges/Margulies	Porsche 911 Carrera RS	44'43"0 (54°)	
5	Ickx/Redman	Ferrari 312PB	34'59"1 (4°)	Ab	111	Micangeli/Radioella	Porsche 911 Carrera RSR	43'52"3 (44°)	Ab
6	Stommelen/De Adamich	Alfa Romeo 33TT12	33'41"1 (2°)	Ab	112	Quist/Zink	Porsche 911 Carrera RSR	39'39"1 (10°)	Ab
7	Regazzoni/Facetti	Alfa Romeo 33TT12	34'20"9 (3°)	NS	113	Zbinden/lotte	Porsche 911 Carrera RSR	40'53"2 (16°)	
8	Muller/Van Lennep	Porsche 911 Carrera RSR	38'52"1 (5°)		114	Patamia/"Carab"	Porsche 911 De Tomaso Pantera	44'46"9 (56°)	Ab
9	Kinnunen/Haldi	Porsche 911 Carrera RSR	40'44"6 (15°)		115	Piatromarchi/Micangeli	De Tomaso Pantera	44'58"4 (61°)	Ab
107	Steckkonig/Pucci	Porsche 911 Carrera RSR	38'40"5 (8°)		116	Gottifredi/Dall'Osio	De Tomaso Pantera	41'22"5 (19°)	NS
Sport 2L					GT 2000				
11	Gargano/Fasano	Abarth 2000	42'04"6 (25°)	Ab	121	Ricci/Coco	Opel GT	44'07"3 (46°)	Ab
12	Davidson/Wheeler	Daren Mk3 BRM	41'45"1 (22°)		122	Pizzo/Serse	Porsche 911		NS
14	Moreschi/di Matteo	Chevron B21 Ford-Cosworth	39'59"3 (11°)		123	Nieri/Fabri	Porsche 914/6	44'07"0 (47°)	
15	Berruto/Torra	Ferrari Dino 206S	44'49"9 (58°)		124	Capra/Lepri	Porsche 911S	42'58"2 (32°)	
16	Carrago/Pasolini	Lola T290 Ford-Cosworth	41'15"3 (18°)	Ab	125	Paleari/Schoen	Alpine-Renault A110	40'41"8 (13°)	Ab
18	Renna/Randazzo	Chevron B23 Ford-Cosworth	38'18"0 (7°)	Ab	126	Maione/Vigneri	Porsche 911S	43'59"0 (46°)	Ab
19	Pianta/Pica	Momo Conrero Opel	42'35"2 (29°)	Ab	127	Mannino/de Gregorio	Porsche 914/6	44'53"6 (55°)	
20	Florida/Formento	Chevron B21 Ford-Cosworth	41'37"3 (21°)		128	Coppola/Mussolo	Opel GT		NS
21	Albanti/Bonetto	Chevron B21 Ford-Cosworth	40'15"9 (12°)		129	Bonaccorsi/Panto	Opel GT	45'00"4 (62°)	
22	Tondelli/Virgilio	Chevron B21 Ford-Cosworth	41'10"5 (17°)	Ab	130	Barbanti/Musumeci	Alfa Romeo Duetto	46'41"0 (78°)	
23	Tanghetti/Zadra	Chevron B21 Ford-Cosworth		NS	131	Ruffola/Bervenuti	Porsche 911T	42'12"2 (26°)	Ab
24	Vassallo/Caci	Abarth 2000	41'25"6 (20°)		132	Lo Jacono/Lauricella	Fiat 124 Spider		NS
25	Moser/Nicodemi	Lola T290 Ford-Cosworth	46'11"5 (74°)		133	Manno/Pollicino	Matra Diet		NS
42	Monticone/Boaris	Chevron B21 Ford-Cosworth	40'44"0 (14°)		GT 1600				
Sport 1600					146	Russo/Pirrello	Alfa Romeo GTA		NS
41	Bottanelli/Bonacina	Abarth 1600 Sport	45'13"5 (66°)		147	Goellnicht/Girdler	Lotus Europa	45'28"8 (70°)	Ab
43	Cocchetti/Vimerca	AMS 273 Alfa Romeo	46'35"3 (77°)	Ab	148	Cutitta/D'Alu	Lancia Fulvia HF	46'51"5 (80°)	
44	Nesti/Morali	Chevron B21 Ford-Cosworth	38'47"0 (9°)		149	Zanetti/Galimberti	Alfa Romeo Giulia GTAm	42'37"2 (30°)	
45	Polin/Rogliatti	Lola T290 Ford-Cosworth	42'44"1 (31°)	Ab	150	Bontanti/Balocca	Alfa Romeo GTA	44'25"1 (50°)	
46	Buonaspina/Sgarlata	Chevron B23 Ford-Cosworth	45'01"5 (63°)	NS	151	Librizzi/Barraja	Lancia Fulvia HF		NS
47	Veninata/Lo Jacono	AMS 273 Ford-Cosworth	46'25"7 (76°)		152	Blythe/Cuthbertson	Lancia Fulvia HF		NS
48	Virzi/Battistoi	Alfa Romeo Giulia SZ	45'08"5 (64°)	NS	153	Trombotto/Fassina	Alpine A110		NS
49	Crosina/Pogliano	Lola T290 Abarth		NS	154	Giordano/La Luce	Alfa Romeo GTA		NS
50	Lo Bello/Mollica	Lancia FM		NS	155	Mantia/Gagliano	Alfa Romeo GTA	44'48"6 (57°)	Ab
84	Sebastiani/Palengio	AMS 273 Ford-Cosworth	44'16"7 (49°)		156	Fioravanti/Spislaro	Alpine A110		NS
Sport 1300					157	Restivo/Jemma	Alfa Romeo GTA	43'12"4 (35°)	Ab
61	Antigoni/Marini	Alfa Romeo 1300		NS	158	de Luca/La Mantia	Alfa Romeo GTA	42'12"9 (27°)	Ab
62	Calascibetta/Merendino	CR-CDS 134B	43'07"3 (34°)	Ab	159	Rizzo/Balistreri	Lancia Fulvia HF	43'55"0 (45°)	
63	di Cristoforo/Lo Piccolo	AMS 273 Alfa Romeo	43'41"3 (43°)	Ab	160	Ganci/La Licata	Alfa Romeo GTA		NS
64	Riolo/Garofalo	Gigi P2 Lancia	46'12"7 (75°)		161	Cucinotta/Consolo	Lancia Fulvia HF		NS
65	Anastasio/Lo Voi	AMS 273 Ford-Cosworth	43'30"5 (41°)		162	Ramoino/D'Avico	Alpine-Renault A110	45'28"5 (69°)	
66	Larini/Bizzarini	Bizzarini Fiat	45'52"0 (73°)	Ab	163	Di Garbo/Mazza	Lancia Fulvia HF		NS
67	Semilia/Donato	Gilberti A112		NS	164	Seminara/"Jimmy"	Alfa Romeo GTA		NS
68	Barraco/Virgilio	AMS 273 Gilberti Fiat		NS	165	Gambero/Papa	Alfa Romeo GTA		NS
70	Barba/de Luca	Gilberti A112	45'10"2 (65°)		166	Massai/Varese	Alfa Romeo GTA		NS
Sport 1000					167	Lirico/Ferragine	Alfa Romeo GTA	44'25"9 (51°)	
69	Manzo/Nicolosi	AMS 273 Ford-Cosworth	46'37"8 (78°)	Ab	168	Ferniciaro/"Le Cabotine"	Alfa Romeo GTA		NS
81	Savona/Laura	Fiat Abarth 1000		NS	GT 1300				
82	"Lucien"/de Antoni	AMS 273 Ford-Cosworth	43'20"3 (38°)	Ab	176	Garuffi/Taglievie	Lancia Fulvia HF		NS
83	Dona/Govoni	AMS 273 Ford-Cosworth	44'39"9 (53°)	Ab	177	Rombolati/Ricci	Alpine-Renault A110	43'13"1 (36°)	
85	Falorni/Maggiorelli	Fiat-Abarth 1000S	44'38"6 (52°)		178	Fasano/Cedrats/Varese	Alpine-Renault A110	45'28"1 (68°)	
86	"Bramen"/Jokrysa	AMS 273 Ford-Cosworth	43'29"6 (40°)	Ab	179	Monti/Calcei	Alpine-Renault A110	45'34"8 (72°)	Ab
87	La Mazza/Cavatorta	AMS 273 Ford-Cosworth		NS	180	Rosolia/Adamo	Lancia Fulvia	44'52"9 (60°)	Ab
88	Notaro/Randazzo	Fiat Abarth 1000		NS	181	Marino/Sutera	Lancia Fulvia HF	43'26"2 (39°)	
89	Li Mandri/Ferrari	Abarth 1000		NS	182	Locstelli/Marino	Lancia Fulvia Zagato	43'17"2 (37°)	Ab
90	Fichera/Bonaccorso	Abarth 1000		NS	183	Bordonaro/Carducci	Alpine-Renault A110	42'59"3 (33°)	Ab
91	"Noel"/Gravina	AMS 1000 Ford-Cosworth		NS	184	Vacca/Deiana	Alpine-Renault A110	45'30"1 (71°)	
92	Patana/Scaglia	Abarth 1000		NS	185	Ferrara/Valenza	Lancia Fulvia HF		NS
93	Ceraolo/Sartorio	AMS 1000 Ford-Cosworth		NS	186	Marchiolo/Spatafora	Alpine-Renault A110	43'32"6 (42°)	Ab
94	Bologna/Ferlito	AMS 100 Ford-Cosworth		NS	T 2L				
					191	Martini/Federico	BMW 3.0 CSL	44'52"1 (59°)	
					194	De Simone/Perico	Ford Escort Mexico		NS
					195	Anselmi/Di Matteo	BMW 2002		NS
					196	Gulotta/Di Monaco	BMW 2002		NS
					197	Cottone/Pileri	Alfa Romeo GTV		NS
					198	Bettoja/de Gregorio	BMW 2002 Tii	45'17"6 (67°)	
					199	"Drambuie"/Pietania	BMW 2002		NS
					200	Virzi/Trapani	Ford Escort RS		NS

Alfa Romeo 33TT12

L'Alfa 33TT12 est l'évolution de la 33TT3 née en 1972. Dans sa première version en 1973 elle présente peu de différences avec la TT3 si ce n'est bien sûr au niveau du moteur, le V8 ayant laissé sa place au 12 cylindres à plat. Le premier châssis ainsi équipé apparaît d'abord lors de séances d'essais privés sur la piste de Balocco puis durant les essais d'intersaison sur le Circuit Paul Ricard. Les temps au tour s'y révèlent bien loin des performances des Matra et de ce fait la firme italienne ne se jugeant pas prête, décide de faire l'impasse sur Daytona où elle sait avoir bien peu de chances de terminer. De longs mouvements de grèves paralysent ensuite l'industrie italienne en général et le domaine automobile en particulier, si bien que la préparation de la nouvelle auto prend du retard, lui faisant manquer les rendez-vous sur 1000 km disputés ensuite à Vallelunga, Dijon et Monza. Enfin une voiture est prête pour d'autres essais au Paul Ricard. Elle y ap-



paraît dans sa nouvelle carrosserie qui se caractérise par un dessin différent de toute la partie arrière : un dôme volumineux couvre tout le compartiment moteur et masque l'arceau de sécurité et les canalisations qui alimentent le moteur en air frais. De plus l'aile arrière qui court sur toute la largeur de la voiture prend place entre les deux nageoires qui font partie intégrante du capot et déterminent des flancs absolument plats. Le porte à faux arrière est quasi inexistant. Les temps enregistrés ce jour-là sont suffisamment encourageants pour qu'une auto soit inscrite aux 1000 km de Spa, mais le décapage survenu à haute vitesse sur une roue arrière amène une sortie de route de de Adamich dès les essais qui l'empêche de prendre le départ. La Targa Florio constitue donc la toute première course de la TT12. Le châssis accidenté à Spa a été réparé et c'est celui que se partagent Stommelen et de Adamich, tandis que Regazzoni et Facetti sont engagés sur un châssis neuf que la Suisse va hélas complètement détruire dans une violente sortie de piste aux essais.

Alfa Romeo 33TT3

C'est avec l'Alfa 33 que la grande firme Alfa Romeo fait en 1967, en plein duel Ford-Ferrari, son retour sur les circuits après une éclipse qui durait depuis 1953.

Le projet a débuté en 1964 sous la direction du brillant Carlo Chitti et est passé par différents stades tant au niveau du châssis (tubulaire, coque en 69-70 puis à nouveau tubulaire) qu'à ceux de la carrosserie ou du moteur passé successivement de 2L à 2.5L et enfin à 3L. Le V8 à 90° tout en alliage, né dans le courant de la saison 69, propulse la voiture baptisée 33-3 conçue autour d'un nouveau châssis coque. Les promesses entrevues dans le courant de la saison ne se confirment pas en 1970 qui voit la 33-3 naturellement dominée par les 5L de la catégorie Sport mais aussi par les autres prototypes 3L. Le travail effectué pendant l'intersaison se traduit par des progrès nets qui la conduisent au titre de meilleure 3L de l'année 1971 et amène même trois victoires absolues ; celles de Brands Hatch et de Watkins Glen obtenues devant les Porsche 917 et un doublé historique réussi à la Targa Florio mettant un terme à 5 ans de victoires consécutives de Porsche.

L'année 1971 marque enfin l'apparition d'une 33 à châssis tubulaire baptisée 33TT3 (pour Telaio Tubolare 3 litres) qui fait sa première sortie dans le cadre des essais de la Targa Florio. Elle est nettement influencée par la Porsche 908-3 mais son concepteur a visé un poids trop juste. Les 560 kg qu'elle affiche sur la bascule trahissent un châssis en tubes en alliage léger trop fin manquant singulièrement de rigidité. Chitti y remédiera en créant un nouveau châssis, produit durant l'hiver à cinq exemplaires. Les tubes sont cette fois en acier et de plus fort diamètre (la nouvelle limite de poids fixée à 650 kg pour les 3 litres le permet sans arrière-pensées). Un tel effort se justifiait car, forte des résultats enregistrés en 71 et compte tenu de la disparition des 5L, éliminées par les règlements, l'Alfa 33TT3 devrait théoriquement triompher en 72.

Hélas pour elle, Ferrari et Matra ont limité leurs objectifs et préparé soigneusement de nouveaux protos. Battue dans les épreuves de championnat par les 312PB, la 33TT3 le sera aussi au Mans par les Matra 670. Autant dire que l'équipe Alfa a du travail si elle veut revenir au meilleur niveau en 1973. A cet effet, un nouveau proto est mis en chantier et prendra la dénomination de 33TT12, tandis qu'un châssis 33TT3 de la saison 73, engagé à titre privé par l'écurie Brescia Corse, s'alignera aussi dans quelques manches du championnat aux mains de Facetti et "Pam". Elle débute par un abandon à Vallelunga, fait l'impasse sur Dijon, termine 5^e à Monza, ne se rend pas à Spa et enfin se présente à la Targa où des ennuis de pression d'huile l'empêchent de réaliser le moindre tour chronométré, condition pour être admis au départ. Comme la seule 908/3 inscrite, la 33TT3 avait la possibilité de profiter de son endurance pour l'emporter après l'abandon des protos de pointe. Comme la 908/3, elle partage le triste sort d'être éliminée avant même le départ à cause d'un moteur fatigué. Elle finira 15^e au Mans et 7^e à Zeltweg.

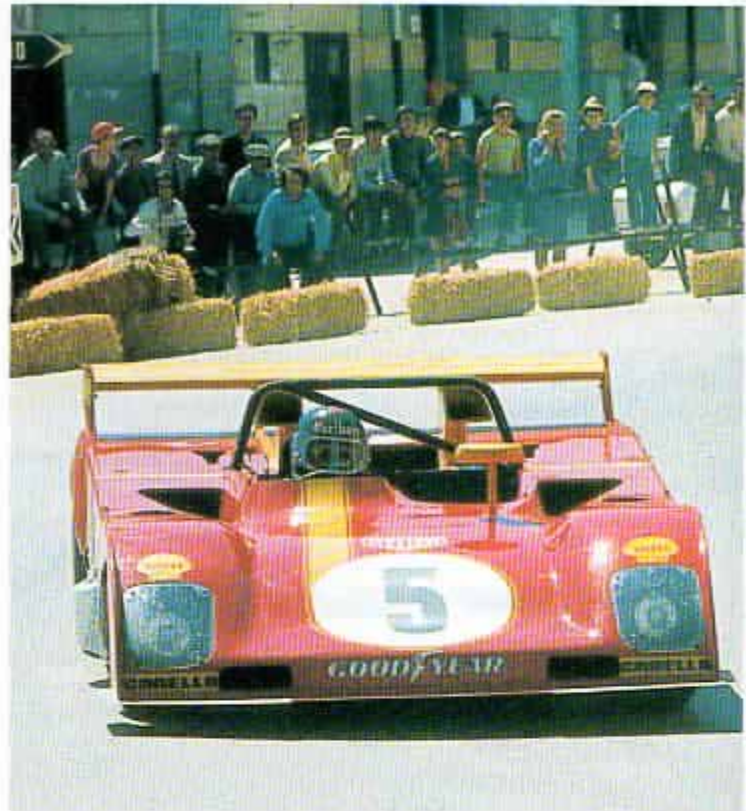
Ferrari 312PB

Oeuvre d'une équipe placée sous la responsabilité de Rocchi et Forghieri (comprenant Marelli et Malloli pour le châssis coque et Caliri pour la carrosserie), la Ferrari 312P est née en 1971 (312 pour 3L 12 cylindres et P pour prototype). Cette année-là les protos 3 litres n'avaient quasiment aucune chance de s'imposer à la régulière dans les courses dominées par les Porsche 917 et autres Ferrari 512. Lorsque ces 4,5L furent éliminées par les règlements à l'orée de la saison 1972, la Ferrari 312 évolua et de ce fait baptisée 312PB allait retrouver ses grandes rivales, en l'occurrence l'Alfa 33-3 et la Porsche 908 sur lesquelles elle prit incontestablement l'ascendant en terminant première de toutes les courses Sport auxquelles la Scuderia l'avait engagée : les dix manches du championnat plus les 500 km d'Imola et les 9 Heures de Kyalami. Inutile de préciser qu'avec de tels résultats elle permit à Ferrari de remporter haut la main le Championnat du Monde des Marques.

La seule épreuve dans laquelle la 312PB ne fut pas engagée fut les 24 Heures du Mans dont Matra avait fait son objectif. Les deux firmes s'étaient ainsi bien gardées de s'affronter directement. Les 312PB légèrement modifiées notamment au niveau de la carrosserie mais aussi des freins arrière devenus "in-board" ne s'étaient pas rendues à Daytona, profitant du fait que le règlement stipulait que chaque marque devrait en fin d'année décompter ses trois moins bons résultats. L'abandon de la seule Matra inscrite et la 2^e place enregistrée par une 365GTB/4 privée avaient donné raison aux dirigeants de Ferrari. Mais les choses s'étaient gâtées par la suite lorsque la 312PB avait dû subir la loi des Matra à Vallelunga et à Dijon et s'incliner face à Mirage à Spa réussissant malgré tout à l'emporter à Monza. Ces résultats d'ensemble font qu'en arrivant en Sicile l'équipe occupe la tête au classement du championnat. En associant le rapide Merzario, alors titulaire de l'équipe en F1, au champion incontesté de la Targa qu'est "Nino" Vacarella, Cesare Fiorio pensait avoir là l'équipage idéal. Hélas la course en décidera autrement. Le magnifique moteur boxer 12 cylindres de 465 chevaux n'y était pour rien : juste une crevasion pour l'une et une pierre au milieu de la route pour l'autre vont éliminer les deux autos au début de l'épreuve.

Lancia Stratos

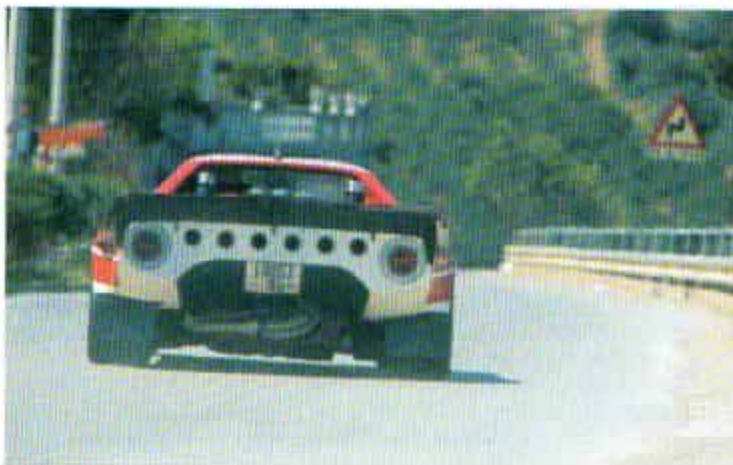
L'histoire de cette auto a débuté en 1970 sous forme d'un "Dream Car" lors du salon de Turin. Etablie sur base Lancia, elle adopte une carrosserie en coin signée Bertone, encore assez loin des formes quasi définitives présentées dans le même cadre l'année suivante. Ce nouveau prototype, déjà plus apte à prendre la route, est baptisé Stratos HF. Cesare Fiorio voit déjà en ce modèle la remplaçante de la Fulvia HF qui termine victorieusement sa carrière en 72 en remportant le Championnat Internatio-



nal des Marques remplacé en 1973 par le Championnat du Monde des Rallyes. D'emblée conçue pour vaincre en rallye, la Stratos est compacte et légère. Elle se caractérise par un empattement et des portes à faux réduits au maximum... Le choix du moteur qui soulevait quelques problèmes se fixa sur le V6 Dino-Ferrari tout en alliage monté en position transversale entre l'habitacle et le pont arrière, contrairement au moteur Lancia 1.6L monté en position longitudinale dans le tout premier prototype du salon de Turin 1970. Ce choix du moteur Dino-Ferrari, qui était au départ provisoire, fut conservé finalement du fait des difficultés financières de Lancia qui amènent son rachat par Fiat.

Pour accélérer la mise au point de la Stratos, il fut décidé de l'engager très vite en compétition. L'absence de production obligeait son inscription en catégorie prototype : sa première course remonte au Tour de Corse 72 aux mains de Jean-Claude Andruet. En manque de mise au point, elle abandonne non sans avoir montré son aptitude à la course. Elle va poursuivre son évolution sous la responsabilité de l'ingénieur Gian Paolo Dallara qui s'occupe de son développement durant toute la saison 73. Presque à chacune de ses sorties apparaissent des modifications : au rallye Costa Del Sol, Munari hérite de nouvelles suspensions ; au Lyon Charbonnières, des spoilers sont greffés à sa carrosserie tandis que disparaît la prise d'air moteur placée au-dessus du toit. Cesare Fiorio, malgré son engagement avec Ferrari à la Targa, tenait absolument à ce que la Stratos participe aussi à l'épreuve qu'il jugeait comme le meilleur terrain d'essais pour une GT de ce type. Au jour de la Targa Florio 73, qui constitue seulement la 5^e apparition en course du modèle, il n'existe que trois châssis de la Stratos. Le moteur est encore celui à deux soupapes par cylindre car Mauro Forghieri n'a pas fiabilisé à temps la version 4 soupapes qu'il avait à l'étude pour cette voiture.

La deuxième place absolue obtenue sera bien sûr une récompense et un encouragement pour ses concepteurs mais en fait juste une petite marche vers son accession au sommet. En fin d'année elle remportera le Tour de France Auto et l'année suivante gagnera la Targa Florio. Durant sa longue carrière qui va s'étendre jusqu'en 1982 le modèle remportera pas moins de 17 épreuves comptant pour le Championnat du Monde des Rallyes (dont 4 rallyes de Monte Carlo !) et 50 succès dans le Championnat d'Europe réservé aux pilotes (dont 5 Tours de France Auto !!).



Porsche 908/3

La Porsche 908 est née de l'évolution des limites de cylindrée décidées par la FIA courant 1967 et entrant en vigueur en 1968. Ces limites sont fixées à 5L pour les Sport et à 3L pour les prototypes. Le nouveau proto Porsche appelé 908 est à l'origine constitué d'un châssis et d'une carrosserie coupé dérivés de ceux de la 907, le tout doté du moteur 3L type 908. Fin 1968 apparaît une ver-



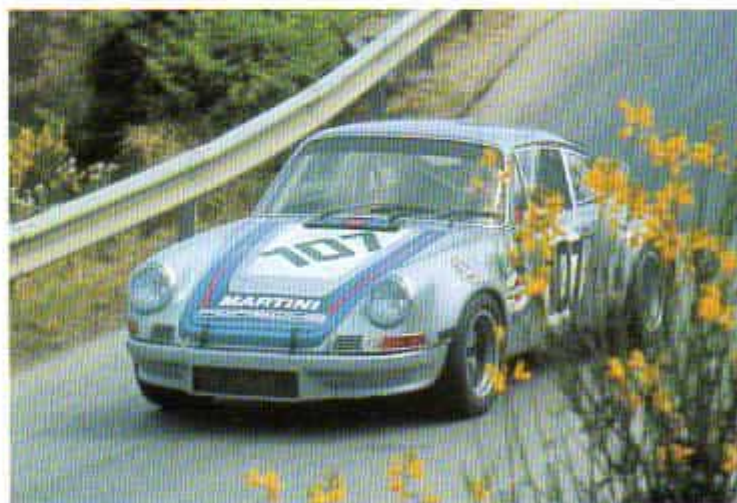
sion spyder baptisée 908-01 qui évolue à partir des 1000 km du Nürburgring 1969 en 908-02 reconnaissable à sa carrosserie aux lignes revues. En parallèle le développement de la Sport type 917 se poursuit jusqu'à atteindre un niveau qui laisse présager aux dirigeants de Porsche une véritable moisson de premières places en catégorie Sport 5L donc de victoires absolues. De ce fait, le programme 908 en prototype est réduit et les voitures produites sont vendues à des équipes privées pour la saison 1970.

Cependant, la firme allemande se rend bien compte que sur des circuits comme le Nürburgring et celui de la Targa Florio les imposantes et surpuissantes 917 seraient peu à leur aise. Il est donc décidé de produire une nouvelle génération de 3L spécifiquement conçues pour ces deux épreuves. L'accent est mis sur la maniabilité et le poids (la nouveauté ne pèse que 545 kg) ce qui détermine une voiture quasiment sans porte à faux dont le dessin servira de base lors de la création de la plupart des autres protos 3L et plus particulièrement de l'Alfa 33. C'est ainsi que naissent les 908-03 qui font en tout quatre courses pour l'usine, à savoir la Targa Florio et les 1000 km du Nürburgring en 1970 et 1971. Mis à part le faux pas de la Targa 71, le modèle enregistre trois victoires pour quatre participations. En 1972 la réglementation du championnat des voitures de Sport change. Elle limite la cylindrée des voitures à 3L, ce qui est bon pour la 908-03, mais leur impose un poids minimal de 650 kg, ce qui l'est moins. L'usine ne s'engage pas officiellement mais vend quelques exemplaires à des écuries privées. C'est le cas du châssis 013 (ex Rodriguez/Siffert/Oliver au Nürburgring en 71) le seul engagé à la Targa Florio 1973.

Depuis le début de la saison, il a déjà pris part aux courses de Vallelunga (9e), de Dijon (8e) et Monza (Ab) et a fait l'impasse sur Daytona et Spa. La voiture a été considérablement alourdie pour peser les 650 kg imposés par le règlement mais l'endurance dont fait preuve son moteur n'est plus à prouver. Pour la Targa, elle fait donc logiquement partie des outsiders qui comptent sur la casse des Alfa et Ferrari pour s'imposer. Hélas, il suffira d'une baisse de pression d'huile et de l'absence d'un moteur de rechange pour éliminer la seule 908/03 qui était, à cette occasion, engagée par le "Porsche Club Romand". Les 24 Heures du Mans disputées après la Targa lui permettront de se rattraper et d'inscrire une belle 5^e place à son palmarès.

Porsche Carrera RSR

L'éviction des circuits des 917 5L dominatrices lors des championnats du monde des marques 70 et 71 pousse Porsche à revoir sa politique sportive. La limite de poids fixée à 650 kg pour les trois litres laisse penser aux responsables de la marque allemande que la 908/3 sera difficilement compétitive sans de sérieuses et coûteuses modifications et encore sans garantie de résultat. Il est donc décidé de porter l'effort sur la catégorie GT. Les Porsche Carrera RS sont les nouvelles GT sorties par la firme de Zuffenhausen en novembre 1972. Elles sont la continuité logique d'une longue famille de coupés nés avec la 356 en 1948 et développés à travers les différentes versions de la 911 qui lui ont succédé à partir de 1964. Cette RS est prévue en 3 versions : la RS "Touring", la RS "Compétition-client" et la RSR "Compétition". Une cinquantaine de ces RSR ont été spécialement montées pour la course. Quelques-unes seront directement préparées à l'usine et engagées par le Martini Racing, structure financée par le comte Frossi déjà associé à l'avenure Porsche en 70 et 71 avec les Porsche 908/3 et 917 (victoire à Sebring, au Nürburgring et au Mans). Lors de la première manche du championnat 1973 le nouveau modèle, conçu comme une GT, n'est pas encore homologué si bien qu'il doit participer à l'épreuve comme prototype du groupe 5. L'abandon de la Matra, de la Lola et des deux Mirage lui offre une victoire aux mains des Américains Haywood et Gregg. Son homologation intervenue le 1^{er} mars lui permet d'intégrer la catégorie GT pour les 1000 km de Vallelunga et de Dijon. Malgré les deux victoires de catégories enregistrées alors sans aucune concurrence, la tenue de route montre quelques lacunes dans les virages lents. Comme la production était déjà lancée il fallut faire une extension d'homologation qui ne prit effet que plus tard. Elle concernait essentiellement une modification des points d'ancrage de la suspen-



sion. Lorsque ces modifications furent apportées aux voitures d'usine, elles les empêchèrent de figurer au départ parmi les GT. Porsche fit alors évoluer son programme initial : engagement des voitures sans modification, donc homologuées en GT et en parallèle engagement en proto des autres constamment retouchées permettant de poursuivre le développement. Ce fut une première fois le cas à Spa, puis pour la deuxième fois à la Targa. Celles inscrites en sport prototype apparurent à partir de Spa avec les premiers appendices aérodynamiques sur les ailes arrière destinés à canaliser l'air sur le spoiler d'origine dit bec de canard. Le poids était revu à la baisse d'une vingtaine de kilos et les suspensions avaient reçu quelques retouches. Pour la Targa, l'usine avait engagé trois autos par le biais du Martini Racing qui disposait en plus d'une voiture de réserve. De ces quatre autos, trois étaient en configuration Sport c'est-à-dire plus largement modifiées et une tout-à-fait conforme à la fiche d'homologation du type en GT. Régulièrement engagée, elle était très sérieusement touchée lors de la sortie de route de Puccei et remplacée pour l'épreuve par la Sport initialement prévue en réserve.

Les autres

AMS 273 La firme AMS (pour *Attrezzature Meccanica Speciale* qui peut se traduire par *Équipements Mécaniques Spéciaux*) a été créée en 1968 dans la région de Bologne par l'ingénieur Tancredi Simonetti qui avait fait partie de la firme ATS. Il produisit d'abord un proto baptisé 1000SP et quelques monoplaces pour la formule 850 italienne. En 1970, il adopte un châssis coque pour la construction de ses nouveaux protos qui reçoivent différentes motorisations dont les Cosworth 1000 et 2000cc ou encore l'Alfa Romeo 1300 avec lequel la firme obtint de bons résultats dans les divers championnats italiens. La marque, qui cessera sa petite production en 1977, est représentée à la Targa 1973 par quatorze voitures sur la liste des engagements dont dix du nouveau modèle 273 qui n'est qu'une évolution du modèle apparu en 70.

Trois d'entre elles sont équipées de moteur Alfa-Romeo identiques à ceux montés dans les GTA 1600cc et 1300cc. Les autres sont dotées de Cosworth dont les cylindrées varient de 1600 à 1000cc. Enfin une dispose d'un moteur de Fiat A112 préparé par Giliberti. Elle n'ont que peu de chance de vaincre dans leurs catégories respectives mais font indéniablement partie de la mosaïque si caractéristique de la Targa.



GILIBERTI A112. Sous cette appellation se cachent des Autobianchi A112 à moteurs retravaillés. Le modèle de série est né en 1969 comme réponse du groupe Fiat à la mini BMC. Il s'agit d'une caisse autoporteuse dotée de 4 roues indépendantes et d'un moteur 850cc monté transversalement à l'avant. Le freinage est assuré par des disques à l'avant et des tambours à l'arrière. Dès 1971 Abarth a extrapolé une version sportive dont la production se terminera dans la deuxième partie des années 80. Giliberti, préparateur italien, travailla lui aussi une version, plus course encore, en modifiant d'autres paramètres (moteur 1300cc notamment) qui écartaient ses voitures du modèle homologué ce



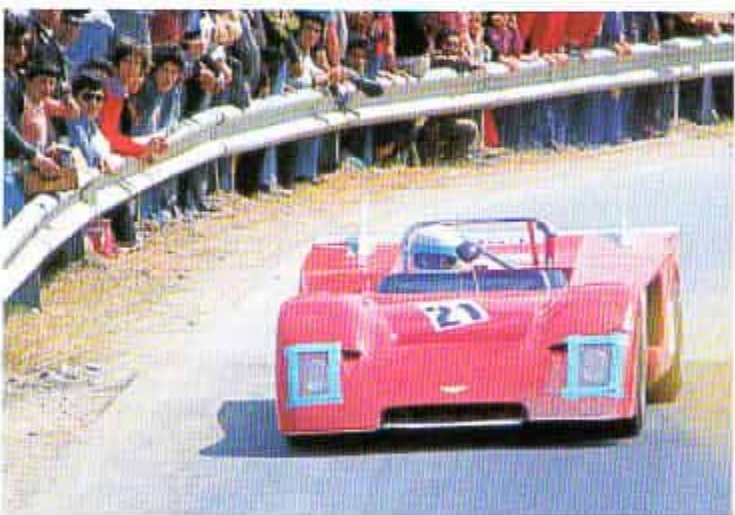
qui déterminera l'inscription de ses A112 en catégorie Prototype. Rien ne l'empêchait dès lors de donner son nom à ses autos capables dans les meilleurs cas d'un bon 160 km/h en pointe. Une seule se présente au départ. Elle atteindra l'arrivée à la 37^e place qui correspondra aussi à la 3^e des Sport jusqu'à 1300cc.

CR-CDS. C'est une 2L construite par Clemente Ravetto (d'où sa marque CR) en Sicile comme le signalent les initiales de son type (CDS pour *Costruito da Sicilia*). Elle dispose d'un châssis de Lola équipé d'un moteur 4 cylindres 1300 16 soupapes Abarth.

MOMO. La Momo à moteur Opel 2 litres 4 cylindres 2 act préparée par Conrero et donnée pour 240cv débute en Sicile. Son châssis original est dû à l'ingénieur Valentini qui l'a équipée d'un système de suspensions pneumatiques qui ne fonctionnait pas bien aux essais et fut donc revu pour la course. Malgré sa carrosserie copiée sur celle de la Ferrari 312PB, elle connaît des problèmes de stabilité qui, ajoutés à d'autres de freins et de moteur, rendent les choses bien difficiles à ses pilotes Pianta et Pica.

BIZZARRINI. Cette petite voiture aux lignes très particulières débute elle aussi à la Targa 73. Elle est l'œuvre de l'ingénieur Giotto Bizzarrini né en 1926 qui a commencé chez Alfa en 1954 avant de passer en 1957 chez Ferrari où il eut une part très active lors de l'élaboration de la 250GTO. Il œuvra ensuite chez Iso où il créa les Grifo et Rivolta avant de fonder sa propre firme en 1966 qu'il décida de fermer en 1969. Ce retour ponctuel à la compétition est moins ambitieux que ses précédentes réalisations. A l'arrière de ce nouveau châssis il a monté longitudinalement un moteur basé sur le Fiat 128 de 1300cc retravaillé nettement (annoncé à 140cv) et accouplé à une boîte Colotti à 5 vitesses.

CHEVRON B21. Il s'agit du modèle sorti en 1972. Il est la continuité logique des protos B16 de 1970 auxquels avaient succédé les B19 en 71. Des vingt-huit exemplaires B21 de 1972, vingt ont été équipés de Cosworth FVC de 1790cc, deux de Cosworth BDA-Hart de 2000cc, un du moteur BMW 2000, un du 1300cc BDA, deux du Cosworth Vega EA de 1995cc. Autant dire que les performances de ces machines varient en fonction de cet important paramètre.



CHEVRON B23. Le modèle 1973 de la marque anglaise présente une carrosserie abaissée et des suspensions modifiées (pour s'adapter aux pneus à taille basse) par rapport à la B21 de l'année précédente à laquelle elle ressemble cependant très fortement. Comme la B21, elle est à châssis tubulaire et caissonné, les 4 disques de freins sont dans les roues et les suspensions avant et arrière sont à roues indépendantes. Elle n'est pas engagée par l'usine, seulement livrée à la clientèle sans moteur pour 4770£ : à l'acheteur de choisir la motorisation en fonction de son programme. Pour la Targa 1973, deux voitures équipées de moteurs Ford-Cosworth sont engagées pour des équipages italiens. La 2L réalise le 7^e temps des essais mais abandonne en course tandis que la 1600, 63^e temps des qualifications, n'est pas au départ.

LANCIA FULVIA HF. HF signifie Haute Fidélité ce qui est l'appellation d'une vieille écurie groupant des propriétaires de Lancia depuis au moins vingt ans. En baptisant de ces initiales sa nouvelle voiture née en 1965 spécifiquement pour la compétition et dérivée du Coupé Fulvia, Lancia veut l'inscrire dans sa tradition qui se résume en technique avancée, fiabilité et compétition. Sa carrosserie autoporteuse est en acier mais ses capots et portières sont en alu pour chasser les kilos. A l'origine elle pèse 780 kg pour moins de 1300cc et 90cv ce qui amène une vitesse maxi d'à peine 170 km/h. C'est une traction avant avec un moteur V4 à 60° (bloc fonte-culasse alu) installé sur un faux châssis démontable sur lequel s'ancre aussi la suspension avant à roues indépendantes. En 1972, elle a permis à la firme de remporter le Championnat International des Marques, ancêtre du Championnat du Monde des Rallyes instauré à partir de 1973. Dans sa version ultime, son moteur V4 tout en alliage était passé à 1584cc avec une puissance de 150cv pour un poids de 800kg ce qui lui permettait de dépasser les 200km/h.



FIAT X1/9. Nouveau modèle Fiat né en 1972, la X1/9 est un coupé 2 portes résolument moderne dont la carrosserie autoporteuse 2 places a été réalisée par Bertone, ce qui saute aux yeux lorsqu'on compare sa forme en coin à celle de la Lancia Stratos sortie au salon de Turin 1971 et due au même carrossier. Elle est moderne autant dans le style de sa carrosserie que dans sa structure générale : un moteur 4 cylindres en position centrale arrière ce qui est une réelle nouveauté pour les voitures offertes, ces années-là, à la clientèle. Seule avant elle, la VW-Porsche 914 avait adopté cette solution. Comme elle, elle présente la particularité d'un toit rigide amovible, disposition connue sous la désignation Targa. Pour rester dans une gamme de prix abordables et favoriser sa diffusion, ses créateurs ont repris tout ce qui pouvait l'être de la Fiat type 128 de grande série : l'essentiel du moteur, de la boîte et du train juste modifiés pour s'adapter à la nouvelle architecture choisie. Le moteur 4 cylindres simple act de 1290cc, monté devant l'essieu arrière, offre 75cv à 6600 tr/mn pour des vitesses maxi comprises entre 165 et 170 km/h. Les suspensions avant et arrière sont indépendantes et les freins sont à disques.

LOLA T290. Il s'agit de la suite logique de la T210 de l'année précédente. C'est une barquette à structure monocoque dont le compartiment moteur se trouve en position centrale arrière. Le moteur est au choix de l'acheteur. La transmission s'effectue par une boîte de vitesses Hewland FG400 à 5 rapports. La T290 est montée, comme il se doit, sur des suspensions à roues indépendantes à l'avant et à l'arrière. Elle était à sa sortie la concurrente de la Chevron B21 autant sur les pistes que sur le marché des Sport 2L. La politique Lola est aussi simple que celle de Chevron, se contentant de vendre aux écuries privées des châssis sans moteur. La conception de ces voitures le traduit bien : sans véritable innovation mais fiables, rapides et dotées d'une très bonne tenue de route, elles sont de construction simple et de maintenance aisée. Quatre voitures sont engagées et au départ trois d'entre elles sont dotées de Ford-Cosworth (deux en 2L et une

en 1600cc) tandis que la dernière est équipée d'un Abarth 1600cc. La n°16, la mieux placée au départ avec un 18^e temps n'atteindra pas l'arrivée au contraire de la 25 de Moser/Nicodemi qui réalisera la performance de se classer 5^e au général. Celle à moteur Abarth prend la 34^e place et la 4^e des Sport 1600cc.

GIGI P2. Cette auto est une des Spéciales fabriquées en Sicile. L'ingénieur Giuseppe Garofalo, responsable de sa construction, est aussi à l'origine de sa désignation faite de ses initiales prononcées à l'italienne. Le P2 qui suit signifie que l'homme en est à sa deuxième réalisation. Il en est aussi le pilote avec Alfredo Riolo qui est concessionnaire Lancia à Palerme. Il faut dire que la machine utilise le moteur Lancia 1300cc 90cv de la Fulvia.

DAREN. La petite marque anglaise construit à l'unité des voitures de course soignées. La Mk3 est sortie en 1971 à l'occasion du Racing Car Show de Londres où son prix de vente sans moteur était fixé à 2750£. Réalisée dans les ateliers de la firme Palliser, elle se présente sous la forme d'une barquette de forte inspiration Chevron. La voiture engagée à la Targa 73 dispose d'un moteur BRM 2L à 2 act en alliage donné pour 245cv. Engagée par l'Anglais Jack Wheeler, elle réalise le 22^e temps des essais avant de se classer 29^e au général, ce qui correspond à la 7^e place des Sport 2L.



LOTUS EUROPA. Née en 1966 avec un moteur de Renault 16, elle est l'œuvre de Ron Hickman sous les ordres de Colin Chapman désireux de produire une GT rapide et accessible. Elle constitue donc une suite logique aux Elite et Elan qui l'ont précédée. L'Europa est d'abord montée avec le moteur 1.5L de la Renault 16 puis à partir de 1971 avec le moteur Ford-Lotus 4 cylindres de 1558 cc à 2 act de 105cv qui équipait déjà l'Elan (126cv sont obtenus avec le moteur à grosses soupapes). Ce remplacement lui vaut de s'appeler désormais Europa et sa production va se poursuivre jusqu'en 1975. La carrosserie berlinette en polyester, dessinée par John Frayling, offre deux places. Les suspensions à roues indépendantes à l'avant et à l'arrière s'ancrent sur un châssis poutre en tôle d'acier. Le freinage est assuré par des disques à l'avant et des tambours à l'arrière tandis que la transmission s'effectue via une boîte Renault à 4 puis 5 rapports. L'ensemble qui pèse près de 710 kg est capable d'atteindre 190km/h. A la Targa 1973, la seule Europa engagée l'est par les Américains Goellnicht et Girdler qui seront contraints à l'abandon.

PORSCHE 911. La Porsche 911 est un concept né avec la 356. Le type, lui, est sorti fin 63 sous la forme du prototype 901. Depuis, la firme allemande a toujours offert à ses clients une palette de GT plus ou moins luxueuses dans des motorisations différentes, basée sur une déclinaison du modèle 911, pour coller au mieux à l'utilisation prévue. Elles disposent toutes d'une caisse autoporteuse en acier et du traditionnel fiat 6 en porte à faux arrière. Les suspensions sont bien sûr à roues avant indépendantes et le freinage assuré par 4 disques. En 2L, la 911T (pour Targa) est donnée pour 110cv et 1020 kg tandis que la 911S plus "méchan-



FIAT-ABARTH 1000SP. Cette jolie barquette née en 1966 est homologuée en gr4 en 1968. C'est-à-dire que 50 exemplaires ont été construits en 12 mois. Son châssis en tubes d'acier est équipé de suspensions à roues indépendantes et freins à disques. Le moteur de 4 cylindres en ligne 2act de 962cc dérivé du Fiat 6000 (65x74) accouplé à une boîte Abarth 5 vitesses donne 155 cv. Le poids total de l'auto est de 500 kg lors de sa sortie ce qui détermine une vitesse de l'ordre de 215 km/h.

ALFA ROMEO "DUETTO". Sous cette appellation se cachent les spiders dessinés par Pininfarina et présentés dans le cadre du Salon de Genève 1966 ; à l'origine en version 1600. Mécaniquement la "Duetto" reprend beaucoup d'éléments de la GTV. La principale différence provient de la plate forme qui est renforcée et raccourcie de 10 cm. En 1970 apparaît la version 1750 (légèrement redessinée notamment avec un arrière tronqué) dont est dérivé le modèle engagé à la Targa en 1973 qui est du type 2000 Spider Veloce sorti en juin 1971. Ce spider 2 portes-2 places de 990 kg est doté à l'avant d'un moteur 4 cylindres en ligne de 1962cc (84x88,5) d'une puissance de 132 cv à 5500 tr/mn donnant une vitesse comprise entre 195 et 200 km/h. Les 4 roues indépendantes, équipées de freins à disques, ajoutent à l'ensemble une bonne tenue de route.

ALFA ROMEO GIULIA GTA. La Giulia GTA a été introduite sur le marché à l'occasion du salon d'Amsterdam 1965. Il s'agissait alors d'une version allégée de la Giulia prévue spécialement pour les amateurs de courses et de rallyes. Elle reprenait la structure en acier de la Sprint GT mais sa carrosserie était tout en alu. Sa spécificité mécanique était son moteur 1570cc doté d'une culasse spéciale à chambre de combustion hémisphérique, double allu-



mage et grandes soupapes. La voiture, un coupé 2+2 de 745 kg dessiné par Bertone, va devenir la terreur de sa catégorie dans les courses de Tourisme. Son 4 cylindres en ligne en position avant de 1570cc (78x82) de 115cv pouvait atteindre 170 cv et amener l'auto à 190 km/h. A la Targa 73, 12 GTA sont inscrites mais 5 seulement s'alignent au départ (la meilleure avec le 27^e temps). A l'arrivée elles ne seront plus que deux dont une, la n°149 très affûtée (version GTAm) à la 10^e place absolue remportant aussi le classement des GT de 1600cc.

FERRARI DINO 206S. Ce modèle de Ferrari Sport est né en 1966. Sa carrosserie d'origine due à Piero Drogo reprend les grandes lignes de la 330P3 présentée en même temps à laquelle elle ressemble extérieurement comme une petite sœur. Son châssis est du type semi-monocoque. Le moteur dérivé du 1500 F2 de 1960 est un V6 à 65° 2L : capacité qui lui vaut sa désignation de Dino (diminutif du prénom du fils du Commendatore décédé en 1956). Initialement il valait 218 cv à 9000 tr/mn. Il est placé en position centrale arrière accouplé à une transmission du type boîte-pont. La 206S possède des suspensions avant et arrière à roues indépendantes. Un toit rigide amovible dit type "Targa" est initialement prévu mais a disparu sur la voiture engagée à

te" dispose de 170cv pour 1030 kg et d'une vitesse de pointe de 220 km/h. Pour les voitures engagées en plus de 2L, il faut parler de l'évolution de cylindrée du modèle de base à 2,2 puis 2,4 et enfin durant la saison 72 à 2,7L pour contrer les Capri d'usine et autres BMW ainsi que l'arrivée à maturité des De Tomaso Pantera de plus en plus menaçantes. Cette dernière version, baptisée Carrera RS, est présentée au Salon de Paris en Octobre 1972 et en vue de son homologation la firme programme une série de 500 exemplaires déjà vendus avant Noël (il en sera produit finalement plus de 1000 dont seulement une cinquantaine préparés pour la course et baptisés RSR). Outre l'augmentation de la cylindrée, la voiture a subi un allègement important par l'utilisation de plastique et la réalisation en tôle fine des éléments de carrosserie qui ne sont pas porteurs. Une version 2,8 puis 3 litres est réalisée dans la foulée. Le poids de ces machines est de 900 kg pour une puissance comprise entre 230 et 300 cv. Les vitesses peuvent atteindre les 260km/h. C'est au volant des 911 que se trouvent notamment les Anglais Margulies et Hedges sur une voiture qui leur est livrée neuve sur place (18^e à l'arrivée et 4^e en GT de plus de 2000cc) et les Allemands Quist et Zink.

ABARTH 2000S. Il ne s'agit pas du type victorieux en 1972 du Championnat d'Europe des 2L mais de modèles bien antérieurs puisque nés en 1968 et homologués en 1969, dont le châssis tubulaire en acier est équipé de suspensions à roues indépendantes dotées de freins à disques. Le moteur est un 4 cylindres de 1946cc (88x80) 16 soupapes, de 250cv, placé à l'arrière. Son poids de 575 kg lui permet d'atteindre les 250 km/h. La n°24 classée 20^e à l'issue des essais sera à l'arrivée en 25^e position soit la 5^e des Sport de 2L tandis que la n°11, 25^e des essais, se retirera après trois tours seulement.



la Targa 73 dont la carrosserie a été modifiée pour en faire une barquette plus légère. Cette auto qui accuse presque 7 ans d'âge fait plus partie du décor typiquement sicilien que des vainqueurs possibles de la catégorie 2L. 58^e temps des essais sur 80, la belle et vieille Ferrari atteindra l'arrivée en 26^e position des Sports jusqu'à 2L.

LANCIA FULVIA ZAGATO. Il s'agit d'un développement effectué à titre privé de la Lancia Fulvia HF. La carrosserie alu dessinée par Zagato détermine, à l'origine, un poids plus réduit et des performances meilleures que la Fulvia HF dessinée par Pierre Castagnero pour le compte de l'usine. Née avec un 1216cc en 1965 la Fulvia adopte peu après le 1300cc ; moteur qui fut aussi choisi par Zagato. C'est un 4 cylindres en V à 13° 2act (77x69,7=1298cc) de 90cv placé en avant de l'essieu avant. La boîte est une 5 vitesses. Les roues avant sont indépendantes tandis que l'essieu arrière est rigide. Le freinage se fait à l'aide de 4 disques. Les 960 kg que pèse l'ensemble monté sur une plate forme auto-porteuse sont propulsés à 175km/h.



PORSCHE 914-6. Elle est le fruit d'accords commerciaux signés en 67 entre VW et Porsche. Le coupé deux places d'origine était motorisé par un 4 cylindres à plat VW 1,7L placé à l'arrière. Le prototype en fut dévoilé au Salon de Francfort 1969. La voiture était d'une technologie avancée car chronologiquement la première voiture "de série" commercialisée avec un moteur central arrière. Elle disposait de suspensions avant et arrière à roues indépendantes équipées de freins à disques et sa boîte de vitesses comptait 5 rapports. Elle était offerte en version Targa c'est-à-dire avec un toit rigide amovible. A partir de 1970 elle fut aussi équipée du moteur 6 cylindres 2 litres de la Porsche 911T ce qui se traduisait dans sa désignation par l'appellation Porsche 914/6 au lieu de VW-Porsche 914/4. Cette bâtarde à la carrosserie aux formes discutables fut mal accueillie par les "Porschistes" et ne fut produite que jusqu'en 1972. Elle était pourtant bien née comme le prouve la 6^e place obtenue au Mans en 1970 juste derrière les protos et devant toutes les 911 inscrites. Elle avait couvert son meilleur tour à près de 180 km/h de moyenne. Avec 110cv pour 840 kg elle était capable d'un bon 190 km/h. Deux de ces voitures sont présentes au départ de la Targa 1973. On les retrouvera aussi à l'arrivée en 21^e et 36^e positions.

OPEL GT. C'est en 1968 que la très sérieuse maison allemande surprit tout le monde en présentant un petit coupé aux lignes sportives loin de ses habitudes faites de rigueur. La nouvelle venue allait rester en production jusqu'en 1973. Elle se présente sous la forme d'une petite berlinette (2 portes, 2 places) basée sur une caisse autoporteuse en acier dotée de suspensions avant à roues indépendantes et d'un essieu arrière rigide. Les freins sont mixtes : disques à l'avant et tambours à l'arrière. Son moteur (à bloc et culasse fonte) monté en position longitudinale à l'avant est un 4 cylindres en ligne à 1 act de 1897cc fournissant 90 cv à 5100 tr/mn. Il est accouplé à une boîte à 4 vitesses. L'ensemble est capable d'atteindre les 185 km/h mais la rusticité de sa suspension arrière rend ses trajectoires et sa tenue de route sur piste bosselée très aléatoires. Les caisses sont réalisées en France chez Chausson puis garnies chez Brissonneau et Lotz à Creil avant de rejoindre l'Allemagne et en particulier l'usine de Bochum où est réalisé l'assemblage. L'Opel GT n'en est pas à sa première Targa en 1973. En effet, dès 1971 une auto engagée par Conrero avait déjà participé à l'épreuve et en 1972 un modèle de ce type avait même remporté le classement des GT groupe 4 de la classe de 1600 à 2000cc. Il disposait de 185cv et réussit à vaincre toutes les Porsche au départ. Pour 1973 seulement deux des trois Opel GT inscrites vont prendre le départ ; une finira, l'autre non.

DE TOMASO PANTERA. L'Argentin Alessandro De Tomaso a osé produire une sportive dotée d'un gros V8 Ford culbuté au pays des V12 à 2act. Pour ce faire il a confié l'étude à un jeune ingénieur italien de grand talent, Giapolo Dallara, qui vient de réussir un coup de maître avec la sortie de la Lamborghini Muira dont il est en partie l'auteur avec Paolo Stanzani et Giotto Bizzarini. La nouveauté, qui est une berlinette 2 portes désignée Pantera GTS, fut présentée, moteur Ford oblige, dans le cadre du Salon de New York 1970. Elle était bâtie sur une structure monocoque en acier avec un ensemble moteur-boîte disposé à l'arrière en position longitudinale, le plus au centre possible. Les suspensions avant et arrière étaient à roues indépendantes et le freinage confié à 4 disques pleins. Le lourd V8 Ford en fonte (celui monté dans les Mustang du moment), accouplé à une boîte ZF à 5 rapports, détermine un poids d'ensemble assez impressionnant de 1330 kg. Avec ses 5769 cc il développe 330 cv et propulse l'auto à presque 260 km/h. La seule des deux De Tomaso engagées à se présenter au départ (avec le 61^e temps) abandonnera lors de l'épreuve tandis que l'autre, créditée aux essais de la 19^e performance absolue, ne prendra pas le départ.

BMW 2002 Tii (ii pour injection indirecte). Ce modèle carrossé en coach par Touring est sorti en 1972. Il est équipé, comme il se doit pour une bonne voiture de Tourisme de cette époque, de suspensions à roues indépendantes et de 4 freins à disques. Son moteur 4 cylindres en ligne disposé longitudinalement à l'avant cube 1990 cc (89 x 80) et offre une puissance de 130 cv à 5800 tr/mn capable de propulser l'ensemble qui pèse 990 kg à la vitesse maxi de 185 km/h. Les nombreux forfaits qui ont décimé la catégorie Tourisme de cette Targa 73, laisse la BMW 2002 Tii n° 198 seule face à la voiture soeur du type 3.0 CSL. La 2002 obtient le 67^e temps des essais laissant derrière elle une dizaine de protos et de GT de moindre cylindrée et comme elle atteint l'arrivée, elle sera classée 1^{re} des Tourisme dans la classe réservée aux 2L qu'elle est seule à disputer.

BMW 3.0 CSL. Haut de gamme de BMW, particulièrement brillante dans les courses du groupe 2 ouvertes aux voitures de Tourisme, la 3.0 CSL est en fait la version allégée de 139 kg de la 3.0 CSI. Elle dérive donc de la 2800 S sortie en 1969. Sa structure autoportante, dotée d'une carrosserie 2 portes 2+2 dispose de systèmes de suspension à roues indépendantes équipées de freins à disques. Elle a un moteur (bloc fonte et culasse alu) de 3153 cc offrant 206 cv à 5600 tr/mn, ce qui permet à cette imposante auto de 1250 kg une vitesse de 220 km/h. Son 6 cylindres en ligne à 1act placé à l'avant, a un vilebrequin à 7 paliers. Elle dispose en outre d'une boîte de vitesses entièrement synchronisée et d'un système d'injection électronique Bosch. Du fait de nombreux forfaits, elle se trouve seule dans sa

classe de cylindrée en Tourisme. Parti avec le 59e temps, son équipage atteindra l'arrivée et sera de ce fait déclaré vainqueur des Tourisme de plus de 2 L.

ALPINE A110. Suite logique de la A 106 de 1955 établie sur base 4cv Renault et de la A108 à châssis poutre maison, la A110 voit le jour fin 1962. Bien née elle évoluera peu si ce n'est

pour s'adapter à la puissance des différentes motorisations qu'amènera l'ambition légitime de ses créateurs. Dans toutes les versions clients engagées à la Targa Florio 73 on trouve le traditionnel châssis poutre en acier noyé dans la carrosserie monocoque en polyester. Les suspensions avant et arrière sont naturellement à roues indépendantes, le freinage confié à 4 disques et le moteur est positionné en porte à faux arrière. La présence de la n°125 dans la catégorie des GT de 2000cc laisse penser qu'il s'agit d'une 1800S reconnaissable de l'extérieur notamment à ses ailes gonflées. Dans ce cas le moteur Renault Gordini est un 4 cylindres en ligne en alliage léger capable de délivrer 170cv pour un poids de 750 kg ce qui permet une vitesse de pointe de près de 230km/h. Allié à une excellente tenue de route, il permet à l'équipage italien d'obtenir le 13e temps absolu des essais. Trois A110 sont aussi engagées en 1600 mais seule la n°162 se présente au départ. Elle est probablement du type 1600S, c'est-à-dire dotée d'un moteur dérivé de celui de la Renault R16TS 4 cylindres en ligne en alliage léger capable de fournir 155 cv pour une auto d'un poids avoisinant les 685 kg capable d'une vitesse maxi de l'ordre de 200 km/h. Enfin c'est en GT 1300 que se trouvent le plus grand nombre de berlinettes A110. Il s'agit de 1300D ou G dont le moteur a pour base celui de la R8 Gordini qui donne 110 cv et propulse l'auto de 625 kg à 210 km/h. La plus brillante portant le n°177 réalisera le 36e temps des essais et se classera à la 17e place à l'issue de la course. En fin d'année, la A110, témoignant de sa pleine maturité, remportera le Championnat du Monde des Rallyes, prouvant qu'elle est la meilleure routière du moment.



CARACTERISTIQUES

Voiture	Emp.(m)	v.av.(m)	v.ar.(m)	Poids	Moteur	Cylindrée	Susp.	Freins	Puissance	Vitesse
Abarth 2000S	2,085	1,405	1,43	575 kg	4L ar	88 x 80 (1946,2 cc)	4 ind.	4 disques	250 cv à 8000 tr/mn	280 km/h
Alfa Romeo 33TT12	2,24	1,43	1,47	670 kg	12 boxer	77 x 53,6 (2995 cc)	4 ind.	4 disques	450 cv à 10500 tr/mn	350 km/h
Alfa Romeo 33TT3	2,24	1,5	1,36	650 kg	6V ar. c.	86 x 64,4 (2998 cc)	4 ind.	4 disques	430 cv à 9800 tr/mn	330 km/h
Alfa Romeo Duetto	2,25	1,324	1,274	990 kg	4L	84 x 88,5 (1962 cc)	4 ind.	4 disques	132 cv à 5500 tr/mn	195 km/h
Alfa Romeo GTA 1300	2,35	1,31	1,27	820 kg	4L av. l.	74 x 75 (1290 cc)	ind/rig.	4 disques	96 cv à 6300 tr/mn	175 km/h
Alfa Romeo GTA 1600	2,35	1,324	1,274	745 kg	4L av. l.	78 x 82 (1570 cc)	ind/rig.	4 disques	115 cv à 6000 tr/mn	190 km/h
Alpine A110 1300	2,1	1,346	1,325	625 kg	4L ar.	73 x 77 (1289 cc)	4 ind.	4 disques	80 cv à 6000 tr/mn	170 km/h
Alpine A110 1600	2,1	1,296	1,275	710 kg	4L ar.	78 x 84 (1605 cc)	4 ind.	4 disques	123 cv à 6000 tr/mn	205 km/h
Alpine A110 1800	2,1	1,358	1,337	710 kg	4L ar.	82,5 x 84 (1796 cc)	4 ind.	4 disques	172 cv à 7000 tr/mn	215 km/h
BMW 2002 Tii	2,5	1,362	1,362	990 kg	4L av.	89 x 90 (1990 cc)	4 ind.	4 disques	130 cv à 5800 tr/mn	186 km/h
BMW 3.0 CSL	2,625	1,47	1,426	1250kg	6L av.	89 x 80 (2985 cc)	4 ind.	4 disques	200 cv à 5500 tr/mn	220 km/h
Chevron B21 Vega Cosworth					4L	88,9 x 80,3 (1994 cc)	4 ind.	4 disques	260 cv à 8500 tr/mn	
Chevron B23 Vega Cosworth					4L	88,9 x 80,3 (1994 cc)	4 ind.	4 disques	260 cv à 8500 tr/mn	
De Tomaso Pantera	2,5	1,448	1,473	1290kg	6V ar.c.	101,65x88,9 (579)	4 ind.	4 disques	273 cv à 5400 tr/mn	240 km/h
Ferrari 206 S	2,28	1,36	1,355		6V ar.c.	86 x 57 (1986 cc)	4 ind.	4 disques	218 cv à 9000 tr/mn	
Ferrari 312 PB	2,34	1,45	1,485	665 kg	12 boxer	80 x 49,6 (2991 cc)	4 ind.	4 disques	460 cv à 11500 tr/mn	340 km/h
Fiat X1/9	2,202	1,335	1,345	880 kg	4LC ar.l.	86 x 55,5 (1290 cc)	4 ind.	4 disques	75 cv à 6600 tr/mn	170 km/h
Fiat Abarth 1000	2,2	1,31	1,35	500 kg	4L ar.	65 x 74 (982 cc)	4 ind.	4 disques	155 cv à 8000 tr/mn	215 km/h
Gigi P2						77 x 69,7 (1298 cc)			90 cv à 6000 tr/mn	
Lancia Fulvia HF1,3S	2,33	1,3	1,28	970 kg	4V av. pa	77 x 69,7 (1298 cc)	ind/rig.	4 disques	90 cv à 6000 tr/mn	170 km/h
Lancia Fulvia HF 1,6L	2,33	1,39	1,335	835 kg	4V av. pa	82 x 75 (1548 cc)	ind/rig.	4 disques	158 cv à 7200 tr/mn	190 km/h
Lancia Fulvia Zagato				960 kg	4V av.	77 x 69,7 (1298 cc)	ind/rig.	4 disques	90 cv	175 km/h
Lancia Stratos	2,18	1,465	1,54	850 kg	6V c.ar.	92,5 x 60 (2416 cc)	4 ind.	4 disques	245 cv à 7700 tr/mn	240 km/h
Lola T290 Vega Cosworth					4L	88,9 x 80,3 (1994 cc)	4 ind.	4 disques		
Lotus Europe	2,31			712 kg	4Lc.ar	82,55x72,75 (1558 cc)	4 ind.	4 disques	126 cv	
Opel GT	2,43	1,25	1,28	840 kg	4Lav.lor	93 x 69,8 (1897 cc)	ind/rig.	disq/tamb.	90 cv à 5000 tr/mn	185 km/h
Porsche 908/3	2,3	1,402	1,421	650 kg	6 boxer	89 x 66 (2997 cc)	4 ind.	4 disques	350 cv à 8400 tr/mn	
Porsche 911T-2L	2,268	1,374	1,355	1020kg	6 boxer	80 x 66 (1991 cc)	4 ind.	4 disques	110 cv à 5800 tr/mn	
Porsche 911S-2L	2,268	1,374	1,355	995 kg	6 boxer	80 x 66 (1991 cc)	4 ind.	4 disques	170 cv à 6800 tr/mn	
Porsche 911T-2,4L	2,271	1,36	1,342	1050kg	6 boxer	84 x 70,4 (2341 cc)	4 ind.	4 disques	140 cv à 6500 tr/mn	215 km/h
Porsche 911S-2,4L	2,271	1,372	1,394	1075kg	6 boxer	84 x 70,4 (2341 cc)	4 ind.	4 disques	190 cv à 6500 tr/mn	235 km/h
Porsche 911 RS	2,272	1,372	1,368	1010kg	6 boxer	90 x 70,4 (2687 cc)	4 ind.	4 disques	210 cv à 6300 tr/mn	240 km/h
Porsche 911 RSR	2,272	1,372	1,368	960 kg	6 boxer	90 x 70,4 (2687 cc)	4 ind.	4 disques	210 cv à 6300 tr/mn	250 km/h
Porsche 911 RSR Sport	2,272	1,402	1,421	880 kg	6 boxer	95 x 70,4 (2994 cc)	4 ind.	4 disques	315 cv à 8500 tr/mn	265 km/h
VW Porsche 914/6	2,45	1,36	1,38	965 kg	6 boxer	80 x 66 (1991 cc)	4 ind.	4 disques	110 cv à 5800 tr/mn	215 km/h

Les essais

Organisés en deux séances qualificatives le 11 mai, les essais sont déjà à l'origine de l'élimination de 3 protos 3 litres prétendant à la victoire finale. Et cela aurait pu être pire !



Les Ferrari 312 P/B s'emparent du meilleur temps des essais grâce à Arturo Merzario en 33'38"5

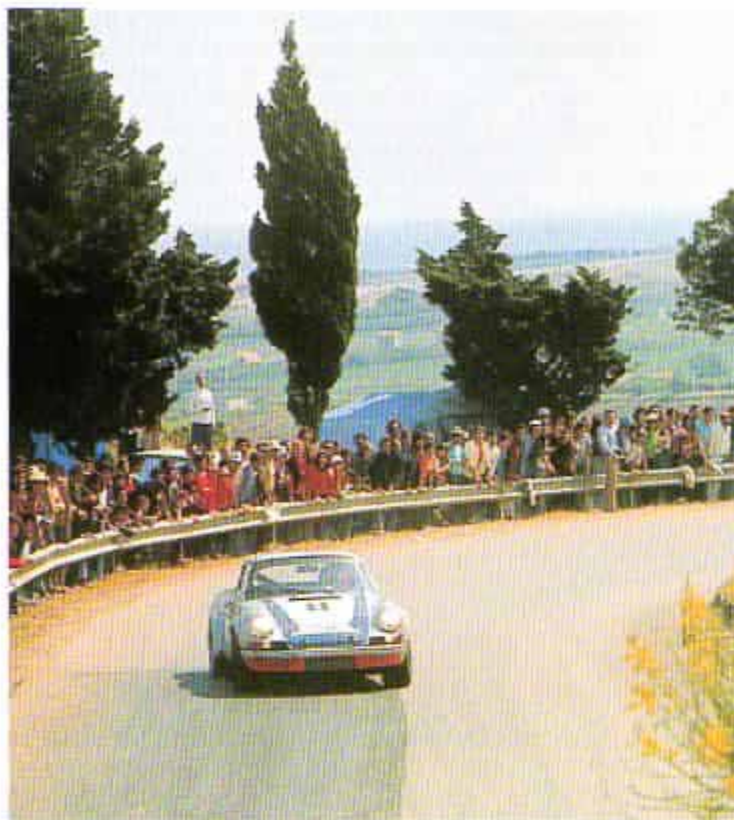
Regazzoni, pilote Ferrari F1 et Sport en 1972, qui a rejoint l'équipe Alfa Romeo durant l'intersaison, démolit la 33TT12 tout neuve qu'il devait partager avec Carlo Facetti ; de Adamich, sur l'autre TT12, va lui aussi à la faute mais moins violemment. Sur cette voiture déjà accidentée à Spa lors de ses débuts, les dégâts se résument à quelques éléments de suspension et un capot à changer tandis que l'autre 33TT12 est définitivement éliminée. C'est dommage car Regazzoni avait rapidement pris la mesure de son auto et du circuit qu'il découvrait et son troisième temps présageait d'une belle course d'autant que les techniciens d'Alfa venaient enfin de trouver la raison des problèmes d'injection qui avaient perturbé la bonne marche des voitures par ailleurs efficaces. Chitti pensa un moment doter la 33TT3 V8 de "Pam" (engagée par Brescia Corse) du 12 cylindres de la voiture de Regazzoni, mais le montage, qui posait des problèmes d'adaptation, ne se fit pas car la voiture en difficulté mécanique (pression d'huile) n'avait pas réalisé aux essais le moindre tour chronométré indispensable pour être admis au départ. De ce fait, il ne reste au départ qu'un des trois protos Alfa présents.

L'équipe Ferrari dirigée comme en 1972 par Cesare Fiorio est un peu mieux lotie, même si les 312 PB conduites par Ickx, qui débute à la Targa, et par le bouillant Merzario sont aperçues un moment sans capot avant, suite à des sorties de route. La même mésaventure touche Redman au volant du mulet très fortement sollicité par Vaccarella, le héros local en manque de compétition et pourtant intégré à l'équipe compte tenu de sa popularité bien sûr mais aussi de sa grande connaissance de l'épreuve et de son immense talent. Les essais se terminent sur le meilleur temps absolu réalisé par Merzario en deux tours seulement suite à des problèmes de pompe à essence. Ickx quant à lui est crédité du 4e temps, ce qui lui vaut de s'élancer 3e en raison de la destruction de l'Alfa de Regazzoni.

Pour poursuivre le tour d'horizon des Sport 3L, il faut aussi parler des Porsche. L'équipe officielle a expédié quatre Carrera RSR en Sicile : une correspondant à la catégorie GT tandis que les trois autres, plus développées, sont des prototypes, une étant initiale-



Après avoir réalisé le troisième chrono, l'Alfa 33TT12 de Regazzoni et Facetti est démolie par le pilote suisse dans une sortie de route



Créditée du 5ème temps absolu derrière les gros prototypes italiens, la Porsche 911 RSR de Muller et van Lennep s'annonce comme le principal outsider

ment considérée comme voiture d'entraînement et de réserve. La sortie de route de l'Italien Giulio Pucci (fils du baron Antonio Pucci, victorieux de la Targa Florio 1964 sur Porsche 904) intégré pour l'occasion à l'équipe allemande au volant de la GT, amena finalement au départ cette troisième RSR prototype. Muller/Van Lennep réalisent le 5e temps, Steckkonig/Pucci le 8e et Kinnunen/Haldi le 15e. La RSR GT de Quist/Zink fait mieux en réussissant le 10e temps absolu et le premier en GT. L'ombre au tableau pour la marque allemande provient de l'élimination de la seule Porsche 908/3 inscrite. Engagée à titre privé pour les Suisses Haldi et Chenevière, elle a été victime très tôt pendant les essais d'une chute de pression d'huile. Les 42'30"6 réalisées avant l'incident constituent seulement le 28e temps et plus grave, il n'est pas question d'améliorer ni même de prendre le départ car le moteur s'avère irréparable et l'équipe n'en a pas de rechange.

Pour en terminer avec les prototypes de la catégorie 3L, il faut encore parler de la belle performance de la Lancia Stratos confiée aux rallymen Munari et Andruet. La petite équipe qui se trouve, tout comme la Scuderia Ferrari, sous la direction de Cesare Fiorio, dispose elle aussi d'un mulet. La voiture, qui n'est encore qu'au début de son développement, affiche tout de suite sa grande valeur en obtenant le 6e temps absolu à moins de 4' du meilleur tour de Merzario.

Parmi les autres performances de choix, il faut encore parler du 7e temps de la Chevron B23 2L des Italiens "Amphicar" (Eugenio Renna) Randazzo, du 9e de la B21 de Nesti/Morelli qui n'est dotée que d'un Cosworth 1600 et du 13e de l'Alpine A110 de Paléari/Schoen qui constitue le 2e temps des GT. Il faut aussi signaler la bonne tenue des deux seules voitures de tourisme au départ : la BMW 3.0 CSL de Martini/Federico, détentrice du 59e temps, et la 2002Ti de Bettaja/De Gregorio créditée du 67e. Il faut enfin remarquer que plus de 13' séparent la Ferrari 312Pb la plus rapide de la Lancia Fulvia HF, détentrice du 80e et dernier temps des partants. L'écart qui constitue un



Excellente prestation des italiens Nesti et Morelli auteur du 9ème chrono avec une Chevron B21 motorisée par un 1600 Cosworth

véritable gouffre n'est finalement pas si impressionnant, si on considère la longueur du circuit et les différences de conception des autos, d'expérience et de classe des équipages. Il met quand même en lumière un danger supplémentaire que rencontrent les pilotes des voitures les plus rapides pour lesquels les plus lentes constituent de véritables chicanes mobiles... comme si les difficultés naturelles du terrain ne suffisaient pas.

La Lancia Stratos de Munari et Andruet s'intercale entre les Porsche RSR officielles et devance tous les prototypes deux litres

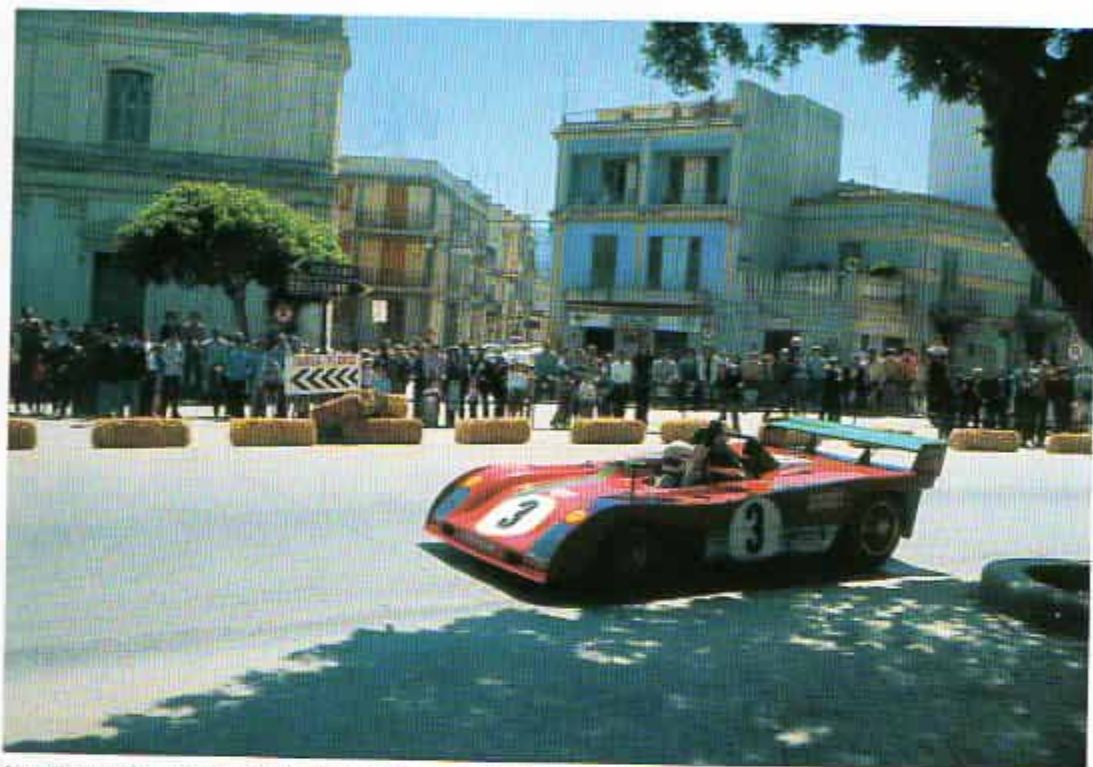


RÉSULTATS DES ESSAIS

Temps	N°	Pilotes	Voiture	Catégorie	Temps	N°	Pilotes	Voiture	Catégorie
33'38"5 (1°)	3	Merzario/Vaccarella	Ferrari 312PB 0892	Sport 3L	43'30"5 (41°)	65	Anastasio/Lo Voi	AMS 273 Ford-Cosworth	Sport 1300
33'41"1 (2°)	6	Stommelen/ De Adamich	Alfa Romeo 33 TT12	Sport 3L	43'32"6 (42°)	186	Marchiolo/Spatafora	Alpine-Renault A110	GT 1300
34'20"9 (3°)	7	Regazzoni/Facetti	Alfa Romeo 33TT12	Sport 3L	43'41"3 (43°)	63	di Cristoforo/ Lo Piccolo	AMS 273 Alfa Romeo	Sport 1300
34'59"1 (4°)	5	Ickx/Redman	Ferrari 312PB 0894	Sport 3L	43'52"3 (44°)	111	Micangeli/Radicella	Porsche 911	GT+2000
36'52"1 (5°)	8	Mueller/Van Lennep	Porsche 911 Carrera RSR 360 0588F6	Sport 3L	43'55"0 (45°)	159	Rizzo/Balisteri	Lancia Fulvia HF	GT 1600
37'26"5 (6°)	4	Munari/Andruet	Lancia Stratos 2	Sport 3L	43'59"0 (46°)	126	Maicone/Vigneri	Porsche 911S	GT 2000
38'18"0 (7°)	18	Renna/Randazzo	Chevron B23 Ford-Cosworth	Sport 2L	44'07"0 (47°)	123	Nieri/Fabri	Porsche 914/6	GT 2000
38'40"5 (8°)	107	Steckkonig/Pucci	Porsche 911 Carrera RSR 3600002	Sport 3L	44'07"3 (48°)	121	Ricci/Coco	Opel GT	GT 2000
38'47"0 (9°)	44	Neel/Morelli	Chevron B21 Ford-Cosworth	Sport 1600	44'16"7 (49°)	84	Sebastiani/Palangio	AMS 273 Ford-Cosworth	Sport 1600
39'39"1 (10°)	112	Quist/Zink	Porsche 911 Carrera RSR 360 0636	GT+2000	44'25"1 (50°)	150	Bonfanti/Balocca	Alfa Romeo GTA	GT 1600
39'59"3 (11°)	14	Moreschi/di Matteo	Chevron B21 Ford-Cosworth	Sport 2L	44'25"9 (51°)	167	Litrico/Ferragine	Alfa Romeo GTA	GT 1600
40'15"9 (12°)	21	Alberti/Bonetto	Chevron B21 Ford-Cosworth	Sport 2L	44'38"6 (52°)	85	Falorni/Maggiorelli	Fiat-Abarth 1000S	Sport 1000
40'41"8 (13°)	125	Paleari/Schoen	Alpine-Renault A110	GT 2000	44'39"9 (53°)	83	Dona/Govoni	AMS 273 Ford-Cosworth	Sport 1000
40'44"0 (14°)	42	Monticone/Boeris	Chevron B21 Ford-Cosworth	Sport 2L	44'43"0 (54°)	110	Hedges/Margulies	Porsche 911 Carrera RS	GT +2000
40'44"6 (15°)	9	Kinnunen/Haldi	Porsche 911 Carrera RSR 360 0020R2	Sport 3L	44'43"6 (55°)	127	Mannino/de Gregorio	Porsche 914/6	GT 2000
40'53"2 (16°)	113	Zbinden/Ilotte	Porsche 911 Carrera RSR 360 0960	GT+2000	44'46"3 (56°)	114	Patamia/"Carab"	Porsche 911	GT +2000
41'10"5 (17°)	22	Tondelli/Virgilio	Chevron B21 Ford-Cosworth	Sport 2L	44'48"8 (57°)	155	Mantia/Gagliano	Alfa Romeo GTA	GT 1600
41'15"3 (18°)	16	Carrago/Pasolini	Lola T290 Ford-Cosworth	Sport 2L	44'49"9 (58°)	15	Berruto/Terra	Ferrari Dino 206S	Sport 2L
41'22"5 (19°)	116	Gottifredi/Dall'Olio	De Tomaso Pantera	GT+2000	44'52"1 (59°)	191	Martini/Federico	BMW 3.0 CSL	T +2L0
41'25"6 (20°)	24	Vassallo/Caci	Abarth 2000	Sport 2L	44'52"9 (60°)	180	Rosolia/Adamo	Lancia Fulvia	GT 1300
41'37"3 (21°)	20	Florida/Formento	Chevron B21 Ford-Cosworth	Sport 2L	44'58"4 (61°)	115	Pietromarchi/ Micangeli	De Tomaso Pantera	GT +2000
41'45"1 (22°)	12	Davidson/Wheeler	Daren Mk3 BRM	Sport 2L	45'00"4 (62°)	129	Bonaccorsi/Panto	Opel GL	GT 2000
41'51"0 (23°)	109	Fossati/Mola	Porsche 911 Carrera RSR	GT+2000	45'01"5 (63°)	46	Buonapace /Sgarbiata	Chevron B23 Ford-Cosworth	Sport 1600
41'58"8 (24°)	106	Borri/Barone	Porsche 911 Carrera RSR	GT+2000	45'08"5 (64°)	49	Crosina/Pogliano	Lola T290 Abarth	Sport 1600
42'04"6 (25°)	11	Gargano/Fasano	Abarth 2000	Sport 2L	45'10"2 (65°)	70	Barba/de Luca	Gilberti A112	Sport 1300
42'12"2 (26°)	131	Runifola/Benvenuti	Porsche 911T	GT 2000	45'13"5 (66°)	41	Botanelli/Bonacina	Abarth 1600 Sport	Sport 1300
42'12"9 (27°)	158	de Luca/La Mantia	Alfa Romeo GTA	GT 1600	45'17"6 (67°)	198	Bettoja/de Gregorio	BMW 2002Ti	T 2L
42'30"6 (28°)	1	Haldi/Cheneviere	Porsche 908/3 13	Sport 3L	45'28"1 (68°)	178	Fasano/Cedrat/ Varese	Alpine-Renault A110	GT 1300
42'35"2 (29°)	19	Pianta/Pica	Momo Carrero Opel	Sport 2L	45'28"5 (69°)	162	Ramolino/D'Avico	Alpine-Renault A110	GT 1600
42'37"2 (30°)	149	Zanetti/Galimberti	Alfa Romeo Giulia GTAm	GT 1600	45'28"8 (70°)	147	Goellnicht/Girdler	Lotus Europa	GT 1600
42'44"1 (31°)	45	Polini/Rogliatti	Lola T290 Ford-Cosworth	Sport 1600	45'30"1 (71°)	184	Vacca/Deiana	Alpine-Renault A110	GT 1300
42'58"2 (32°)	124	Capra/Lepri	Porsche 911S	GT 2000	45'34"8 (72°)	179	Monti/Caliceti	Alpine-Renault A110	GT 1300
42'59"3 (33°)	183	Bordonaro/Carducci	Alpine-Renault A110	GT 1300	45'52"0 (73°)	66	Larini/Bizzarini	Bizzarini Fiat	Sport 1300
43'07"3 (34°)	62	Calascibetta/ Merendino	CR-CDS 134B	Sport 1300	46'11"5 (74°)	25	Moser/Nicodemi	Lola T290 Ford-Cosworth	Sport 2L
43'12"4 (35°)	157	Restivo/Jemma	Alfa Romeo GTA	GT 1600	46'12"7 (75°)	64	Riolo/Garofalo	Gigi P2 Lancia	Sport 1300
43'13"1 (36°)	177	Romboloti/Ricci	Alpine-Renault A110	GT 1300	46'25"7 (76°)	47	Veninata/Lb Jacono	AMS 273 Ford-Cosworth	Sport 1600
43'17"2 (37°)	182	Locatelli/Martino	Lancia Fulvia Zagato	GT 1300	46'35"3 (77°)	43	Cocchetti/Vimerzani	AMS 273 Alfa Romeo	Sport 1600
43'20"3 (38°)	82	"Lucien"/de Antoni	AMS 273 Ford-Cosworth	Sport 1000	46'37"8 (78°)	69	Manzo/Nicolosi	AMS 273 Ford-Cosworth	Sport 1000
43'26"2 (39°)	181	Marino/Sutera	Lancia Fulvia HG	GT 1300	46'41"0 (79°)	130	Barbanti/Musumeci	Alfa Romeo Duetto	GT 2000
43'29"6 (40°)	86	"Bremen"/"Jokrysa"	AMS 273 Ford-Cosworth	Sport 1000	46'51"5 (80°)	148	Cuttitta/D'Alu	Lancia Fulvia HF	GT 1600

La course

Lorsque les premiers qualifiés se présentent au départ en début de matinée, la route est mouillée par endroit et le ciel n'est pas vraiment découvert, ce qui amène les Ferrari et l'Alfa rescapée à

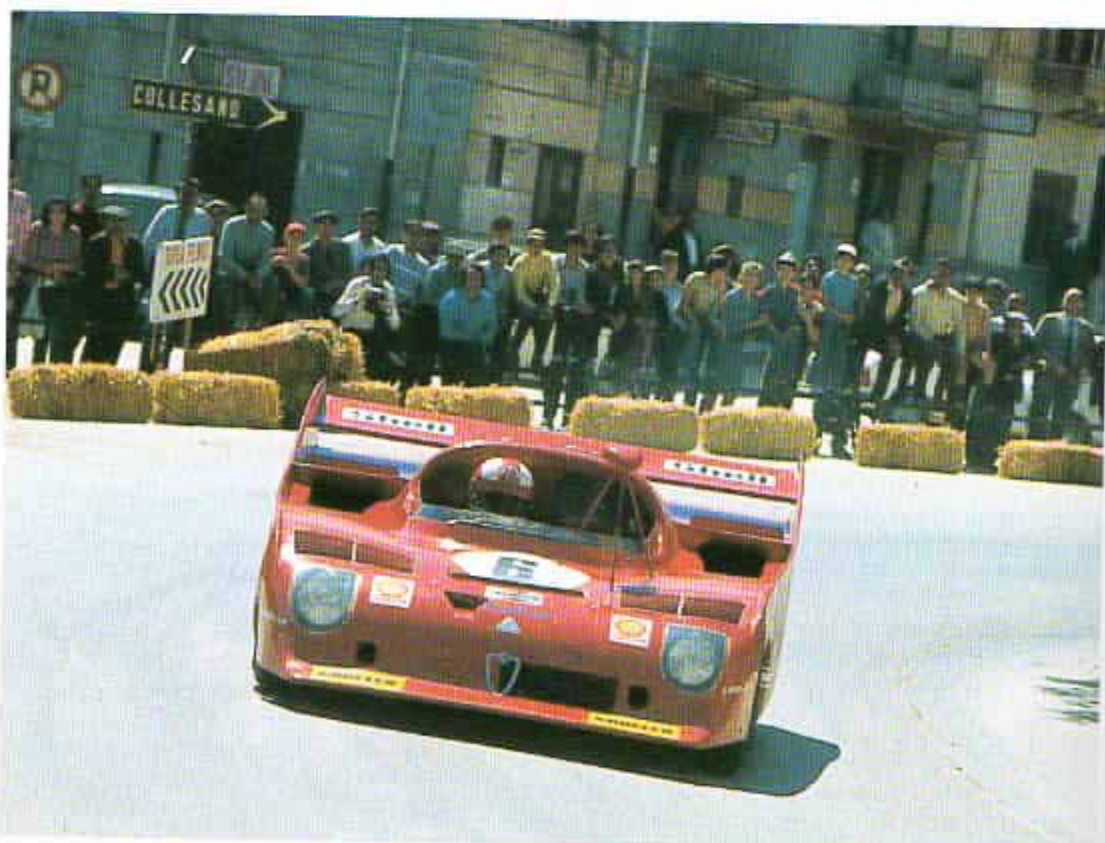


Les Ferrari en tête en début de course seront d'abord ralenties puis contraintes à l'abandon au troisième tour

prendre le départ en pneus mixtes tandis que les trois Porsche RSR protos et la Stratos partent en slick. Les nombreux Siciliens, dont une partie a campé dehors aux meilleurs endroits, pensent logiquement que la Ferrari d'Arturo Merzario qui s'est élancée la première va creuser l'écart sur ses poursuivants. Déception à l'issue du premier tour : il ne passe qu'en 3e position devancé par l'Alfa pilotée par Stommelen, la 312 PB de Ickx, la Porsche RSR aux mains de Muller, la Lola T290 de Moser, la Stratos conduite par Munari, la Chevron B21 d'Alberti/Bonetto et la barquette Conrero à moteur Opel. En fait, le petit Italien a perdu 4' dans une crevasse et déjà il sait qu'il ne pourra pas reprendre autant de temps à ses adversaires. Il remonte à la 3e place à l'issue du second tour mais son élan sera définitivement stoppé dans le troisième tour sur une rupture d'un demi-arbre de roue, trop sollicité lorsque la voiture a été contrainte de rouler à vive allure sur la jante lors de l'incident du premier tour. Dans cette troisième boucle, la Scuderia perd aussi sa deuxième auto quand Ickx, qui concédait régu-

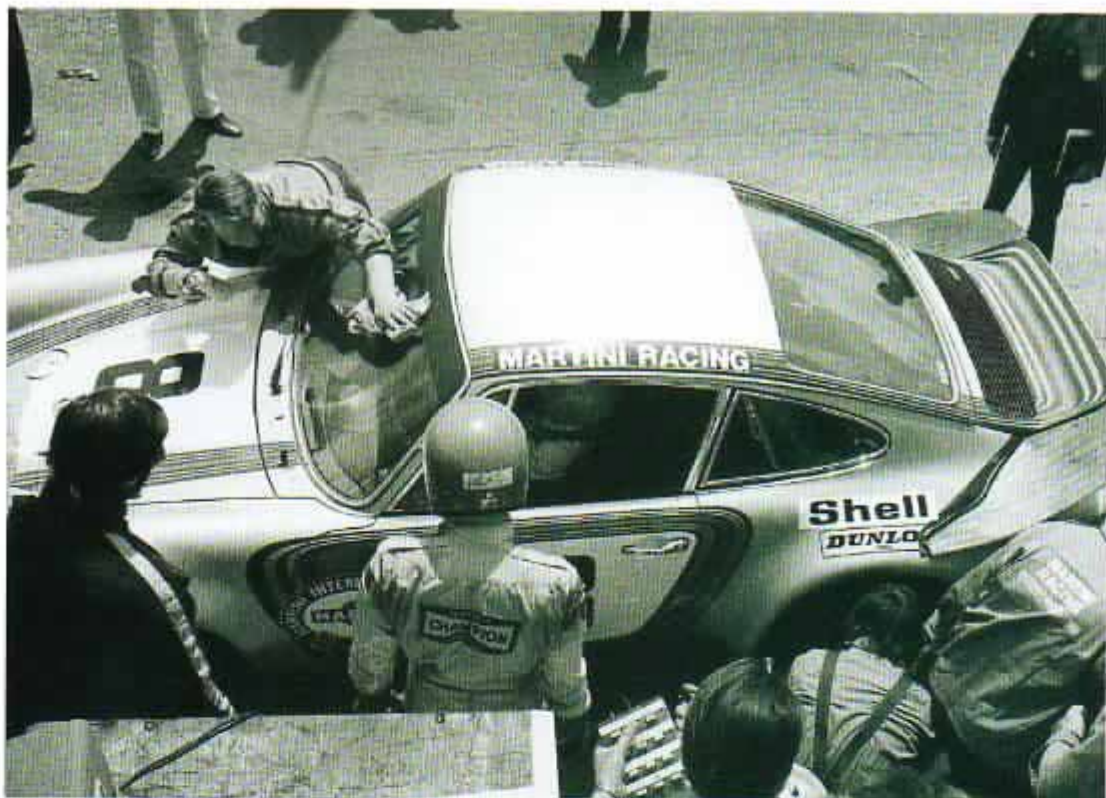
lièrement du terrain à l'Alfa de tête, sort de la route, surpris par une grosse pierre qui dévale la montagne devant sa voiture. Autant dire que l'Alfa a pratiquement course gagnée lorsqu'elle s'arrête à l'issue de son troisième tour pour ravitailler après plus d'1h45. De Adamich prend alors le relais de Stommelen avec une avance confortable de plus de 5' sur la meilleure des Porsche qui devance la Lancia Stratos de 2'. Andruet, qui a pris la place de Munari,

a perdu du temps à cause de la manette de réglage du siège qui s'est cassée, ce qui va gêner les deux hommes durant le reste de l'épreuve. De Adamich, l'Italien à lunettes, ne terminera jamais le 4e tour. Dans le dépassement, peut-être précipité, de la Lancia Fulvia conduite par Antonio Adamo, beaucoup moins rapide, il part à la faute, faussant sa suspension avant. La Targa Florio 1973 est alors décapitée : ne restent en piste pour se disputer la victoire finale que les Porsche RSR et la Stratos qui devancent très nettement tous les protos 2L. La voiture de Muller/Van Lennep qui hérite du commandement n'a qu'à surveiller la Lancia amoindrie par ce stupide problème d'accessoire qui occupe en partie l'esprit de ses pilotes (surtout Andruet, plus "court", qui devra laisser Munari conduire le plus souvent) et les empêche de ce fait de jouer pleinement leur chance. La seule incertitude qui subsiste réside dans la course de la deuxième RSR et l'issue incertaine de la bataille que se livrent en catégorie 2L les meilleures Chevron et la Lola T290 de Mo-

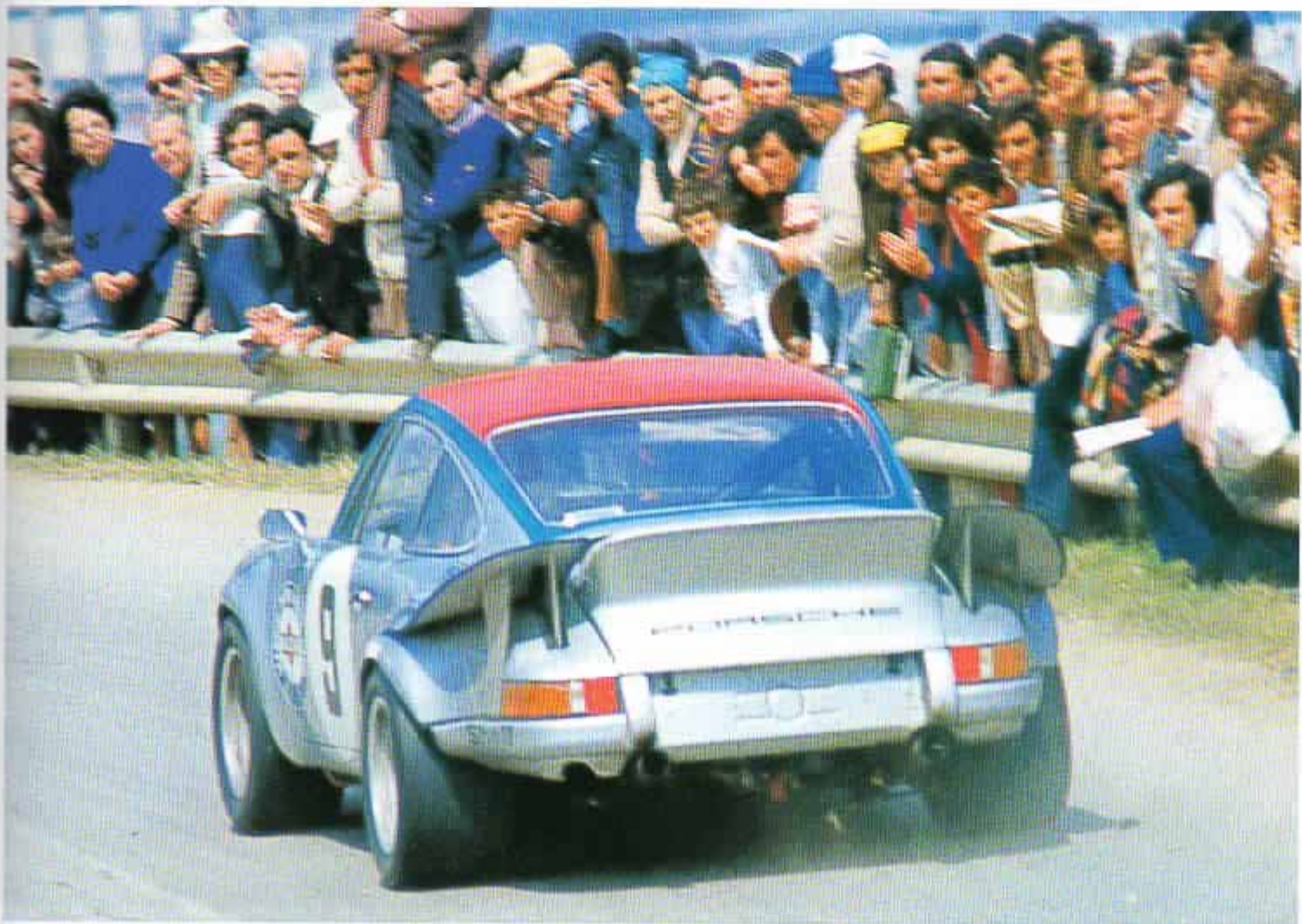


Largement leader, l'équipage Stommelen-de Adamich partira à la faute en doublant une Lancia Fulvia attardée, privant le belle 312TT12 d'un succès qui lui semblait promis

ser/Nicodemi. Suite à l'abandon des Ferrari et de l'Alfa, la deuxième RSR occupait une bonne troisième place qu'Haldi perd lors d'une touchette. Son coéquipier Kinnunen, détenteur depuis 1970 du record du tour, mène alors durement la voiture pour revenir sur les deux 2L qui ont profité de l'occasion pour s'installer en 3e et 4e positions. A trois tours de la fin, il passe 4e à 10" de la Lola de Silvio Moser et Nicodemi et achève logiquement sa course en 3e position complétant le succès de Porsche. La victoire surprise obtenue à Daytona en début d'année après l'abandon des Mirage et de la Matra s'est donc renouvelée sur le difficile tracé italien. C'est un succès inespéré, presque "accidentel", pour la firme allemande qui ne visait au départ de la saison qu'à bien développer sa nouvelle GT. Quant à la Lancia Stratos, la 2e place obtenue fait figure sur le moment d'encouragement mais en fait la voiture remportera l'épreuve dès l'année suivante avant de devenir la reine incontrôlée des rallyes internationaux.



La déroute de tous les gros prototypes italiens va offrir une victoire inespérée à la 911 RSR

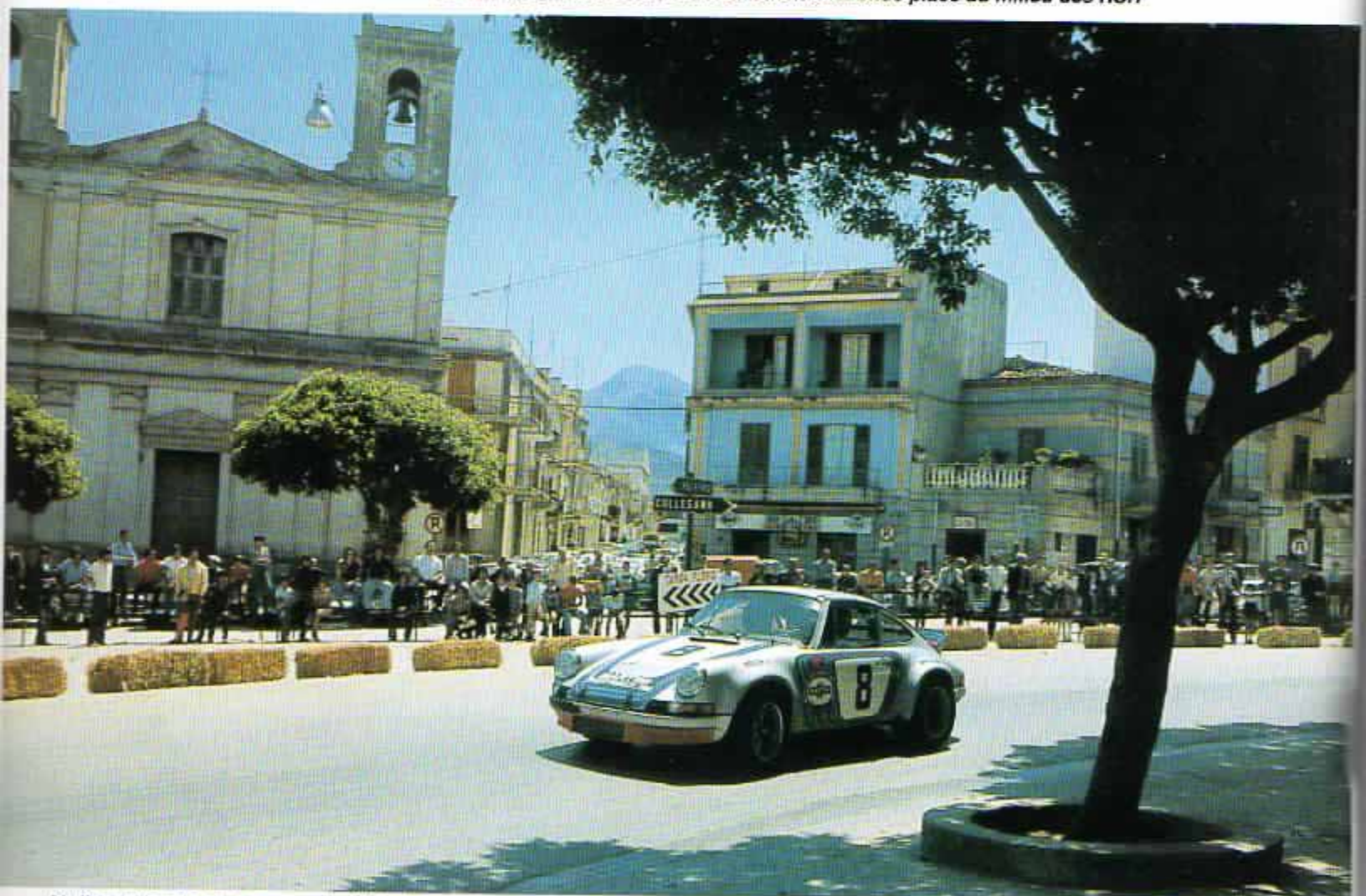


La 911RSR de Kinnunen et Haldi complète le succès de l'usine allemande en s'adjugeant la dernière marche du podium

Au moment du bilan, les organisateurs peuvent avancer les chiffres suivants très impressionnants et plus jamais revus sur une manche de championnat du monde des marques : des 125 engagés 125 se sont présentés en Sicile dont une forte proportion de pilotes amateurs locaux rivalisant d'imagination pour décrocher le titre imaginaire et officieux du surnom le plus exotique ("Franck Mac Boden", "Pooky", "Apache", "Shangry-La", "Manuelo", "Amphicar", "Famoso", "Cam", "Lucien", "Bramen", "Jokrisa", "Carab", "Iccudrac", "Poker"...). 76 des 80 qualifiés s'alignèrent au départ et 41 ont atteint l'arrivée. Le public rêvait d'une victoire des pilotes italiens sur une voiture de marque italienne et les Siciliens avaient même choisi comme favori la Ferrari 312PB de Merzario associé au héros local "Nino" Vaccarella. Le déroulement de l'épreuve ne lui offrit même pas le temps de prendre le volant en course. La place du meilleur Sicilien à l'arrivée revint donc à Francesco di Matteo ("Franck Mac Boden") engagé sur une Chevron B21 associé à Luigi Moreschi. Sa 4^e place au général lui valut aussi la première de la classe des 2L du groupe 5 réservé aux Sport.



La Lancia Stratos s'offre une excellente seconde place au milieu des RSR



Muller et van Lennep remportent finalement la course avec une confortable avance de 6 minutes au volant de leur Porsche 911 RSR extrêmement fiable



Un podium très inattendu après la déconvenue des favoris

Les 10 premiers du classement général

1° Müller/Van Lennep	Porsche 911 Carrera RSR	6h54'19"1 (114,691 km/h)	1° des Sport 3L
2° Munari/Andruet	Lancia Stratos	7h00'30"5 (à 6'10"6)	2° des Sport 3L
3° Kinnunen/Haldi	Porsche 911 Carrera RSR	7h12'42"5 (à 18'22"6)	3° des Sport 3L
4° Moreschi/di Matteo	Chevron B21 Ford-Cosworth	7h17'34"4 (à 24'14"5)	1° des Sport 2L
5° Moser/Nicodemi	Lola T290 Ford-Cosworth	7h25'35"5 (à 31'15"6)	2° des Sport 2L
6° Steckkonig/Pucci	Porsche 911 Carrera RSR	7h27'29"9 (à 33'10")	1° des Sport 3L
7° Borri/Barone	Porsche 911 Carrera RSR	6h56'39" (à 1 tour)	1° GT +2000
8° Zbinden/Ilotte	Porsche 911 Carrera RSR	7h01'37" (à 1 tour)	2° GT +2000
9° Nesti/Morelli	Chevron B21 Ford-Cosworth	7h02'35"9 (à 1 tour)	1° des Sport 1600
10° Zanetti/Galimberti	Alfa Romeo Giulia GTAm	7h15'06"8 (à 1 tour)	1° des GT 1600

Vainqueurs des Classes

Groupe 5 (Sport) :

Classe 3L	Müller/Van Lennep	Porsche 911 Carrera RSR	6h54'19"1 (1° au général)
Classe 2L	Moreschi/di Matteo	Chevron B21 Ford-Cosworth	7h17'34"4 (4° au général)
Classe 1,6L	Nesti/Morelli	Chevron B21 Ford-Cosworth	7h02'35"9 (9° au général)
Classe 1,3L	Anastasio/Lo Voi	AMS 273	7h32'07"7 (à 1 tour - 15° au général)
Classe 1L	Maggiorelli/Falorni	Fiat-Abarth 1000S	7h16'07"9 (à 2 tours - 27° au général)

Groupe 4 (GT) :

Classe +2L	Borri/Barone	Porsche 911 Carrera RSR	6h56'39" (à 1 tour - 7° au général)
Classe 2L	Capra/Lepri	Porsche 911S	7h25'29"1 (à 1 tour - 12° au général)
Classe 1,6L	Zanetti/Galimberti	Alfa Romeo Giulia GTAm	7h15'06"8 (à 1 tour - 10° au général)
Classe 1,3L	Rombolotti/Ricci	Alpine A110	6h50'25"7 (à 2 tours - 17° au général)

Groupe 2 (Tourisme Spéciale) :

Classe +2L	"Shangry-La" (Martini)/Federico	BMW 3.0 CSL	7h00'17"1 (à 3 tours - 36° au général)
Classe 2L	"Famoso (Bettoja)/Di Gregorio	BMW 2002Tii	7h16'09"1 (à 4 tours - 42° au général)

Record du tour

	Rolf Stommelen	Alfa Romeo 33 TT12	34'13"1 (126,248 km/h)
--	----------------	--------------------	------------------------