

Ecco! Questa è la «BICICLETTA»

anti – PORSCHE MK 3 che la FERRARI non ha potuto schierare

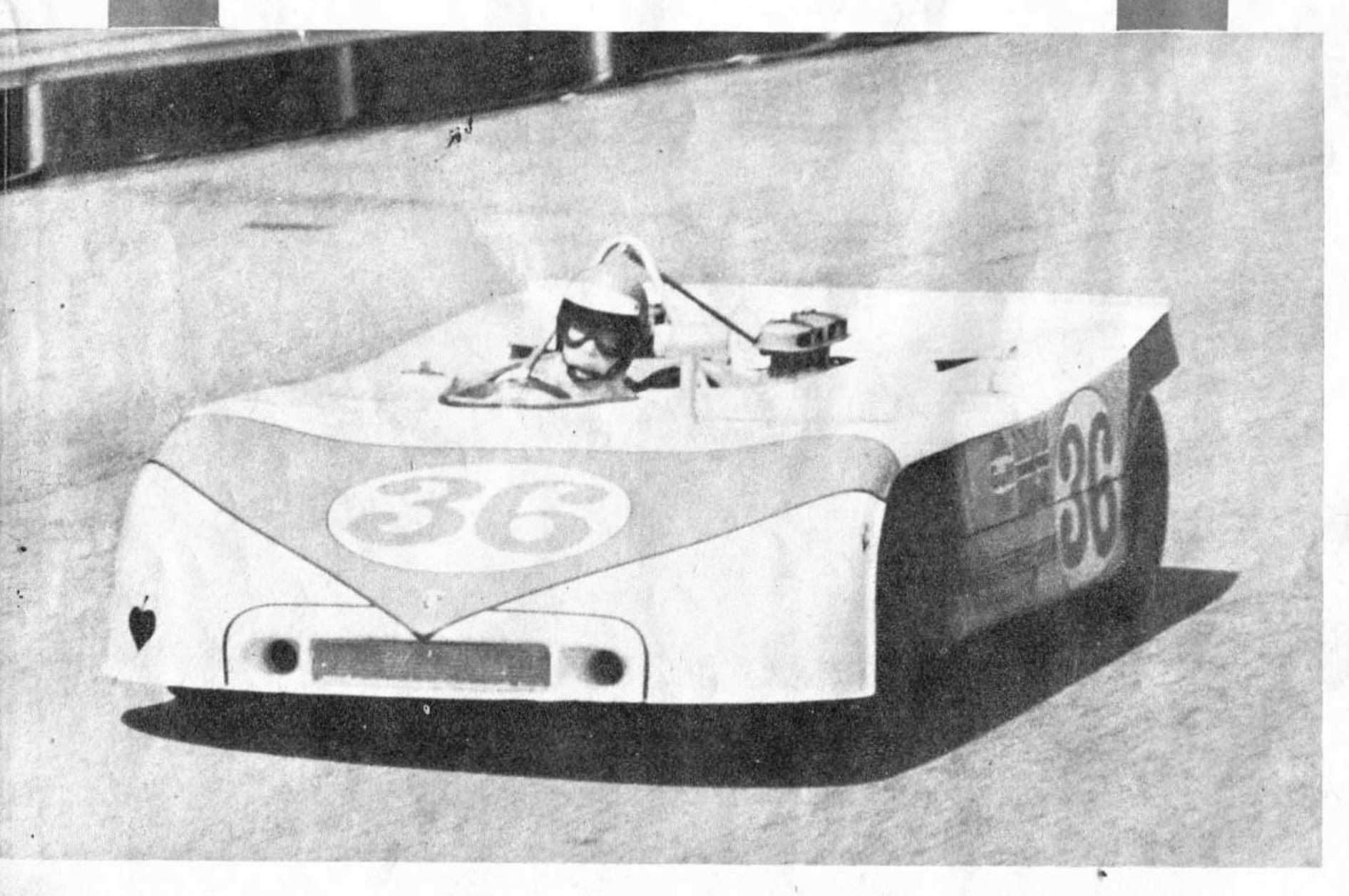




FACCIA A FACCIA

le due

vetture che



Il fatto è che la Ferrari « non poteva » quest'anno, per molte ragioni, rinunciare alla Targa, pur sapendo di non poter presentare la vettura adatta. E questa impossibilità è maturata progressivamente, non perché fossero davvero impreparati a Maranello. Stavolta orientati giusti lo erano. E le foto, che mostriamo in esclusiva in questa pagina, lo confermano. La vettura che vedete è la versione '70 della famosa due litri europea del-

la Montagna e che avrebbe dovuto già debuttare nell'Europeo Marche. Questo primo prototipo denuncia ancora alcuni problemi tecnici da risolvere, ma comunque
esso non ha potuto essere allestito
del tutto per il ritardo che si è
avuto nella famosa preparazione
dei 25 esemplari sport 5000 per
l'omologazione e quindi per il successivo riaggiornamento e rimontaggio completo di quelli da vendere. Così il «Progetto 2+3»,

come possiamo chiamare questo del nuovo prototipo, ha subito un rallentamento, mentre era stato messo in cantiere anche per la Targa. Perché la vettura « senza nome », che vedete sopra nella scocca ancora in alluminio, era la Ferrari bi-fronte (due litri e tre litri), il nuovo prototipo destinato ormai a debuttare nel '71, se non nella versione col motore minore, in alcune corse. Come il Mugello. O magari la 500 Km di Imola.

DOMINATA DALLE PURSCHE LA TARGA FLUKIU

Gli errori di Ferrari

E' sbagliato andare a correre con una sola macchina; è sbagliato tentare la sorte con una 5000 che, anche miracolosamente guidata in mezzo a mille curve, alla stessa velocità di una 3000, parte con un handicap di due o tre minuti per via dei rifornimenti in più; è sbagliato infine partecipare a corse di campionato mon diale solo per «un atto di omaggio agli sportivi siciliani e per onorare una promessa al pilota Nino Vaccarella»

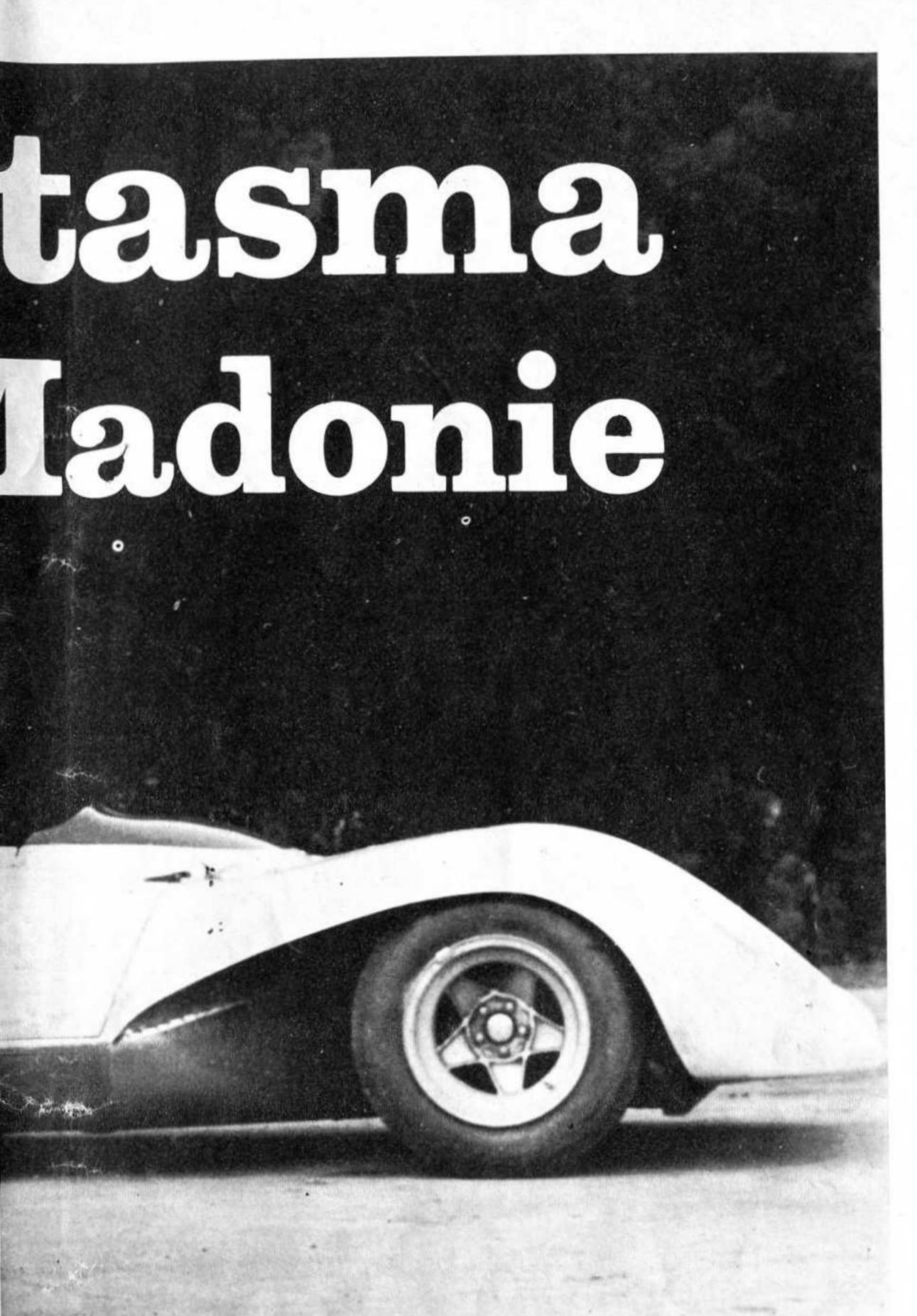
"... La gente si chiede perché la Ferrari, ora che è entrata nell'orbita della Fiat, non ritrova un ruolo predominante nel campo
delle competizioni. Forse non è solo questione di mezzi meccanici,
subentra tutto un modo di pensare di avvicinarsi alle corse... ».

Questa violenta accusa, apparsa in un noto quotidiano milanese
del pomeriggio ha colpito gli ambienti della Ferrari. Ma non tutto
in questa presa di posizione è realistico. In particolare il riferimento al « modo di pensare nell'avvicinarsi alle corse ». Non siamo mai stati troppo teneri anche noi di AUTOSPRINT nel denunciare certe abitudini della nostra Casa sportiva più famosa. Però
nel caso specifico della 54.a Targa bisogna tenere presenti anche
alcuni fatti precisi, anche se non hanno ricevuto molta eco reclamistica.

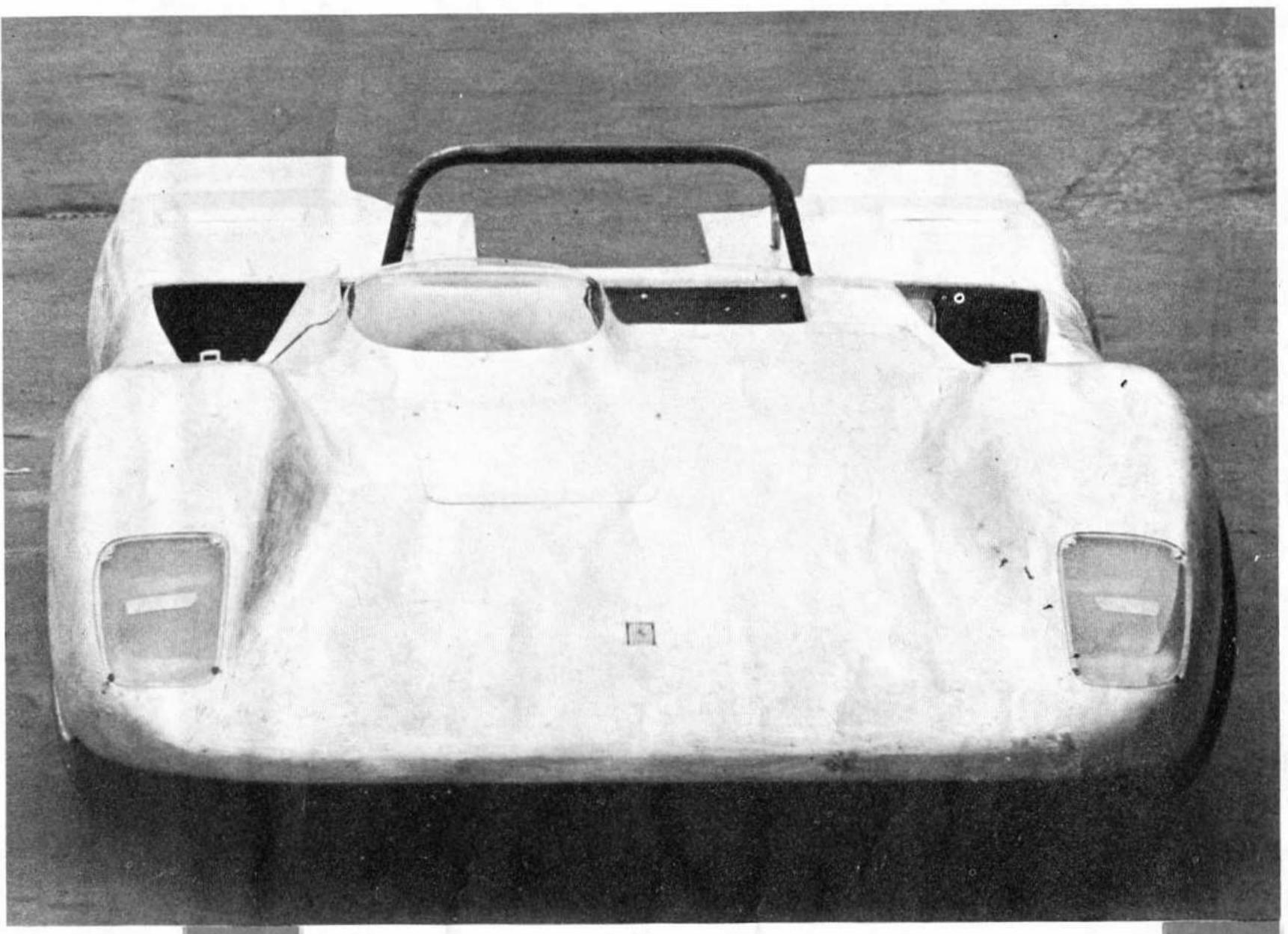
Secondo informazioni attendibili, questa macchina sarebbe pienamente competitiva con la Porsche, anche non indulgendo a esasperazioni tecniche che fanno dei gokart tedeschi 908/3 delle «biciclette» come ha detto Fangio. La Ferrari prototipo due-tre litri sarebbe anch'essa contenuta in un peso di 528 chili. E d'altronde la sua «linea» mostra chiaramente la compattezza razionale, la fresca semplicità e contenutezza di misure.

Se Giunti e Vaccarella avessero avuto questa macchina alla Targa, certo il discorso sarebbe stato un altro. Anche se, c'è da dire, che il ritardo di preparazione di questa mini Ferrari è anche da legare ai problemi di tenuta avuti dal motore boxer 12 cilindri tre litri.

Quanto poi al vero perché la Ferrari ha deciso comunque di partecipare con un 512, col « camion » come si è detto, con la « balena » rossa, il discorso è an-



Come la vittoriosa vettura tedesca il mini – prototipo rosso pesa solo 528 chili (e aspetta il motore 312-B)

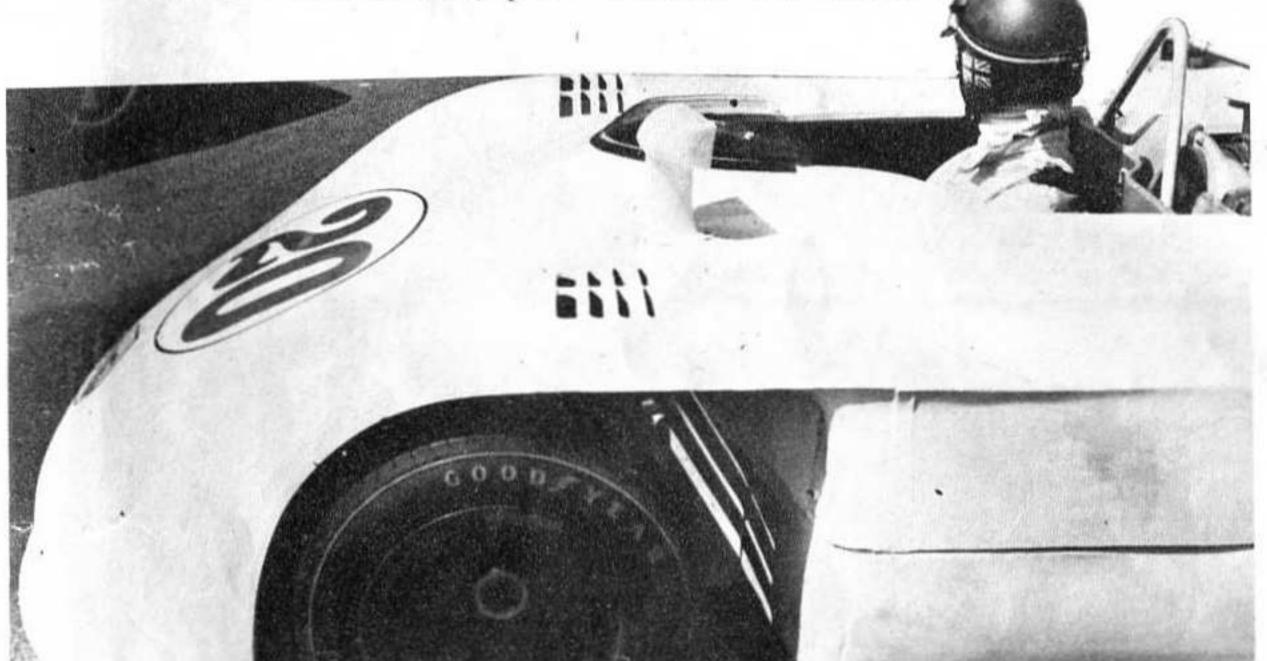


otevano già

essere rivali:

l'incontro è rinviato

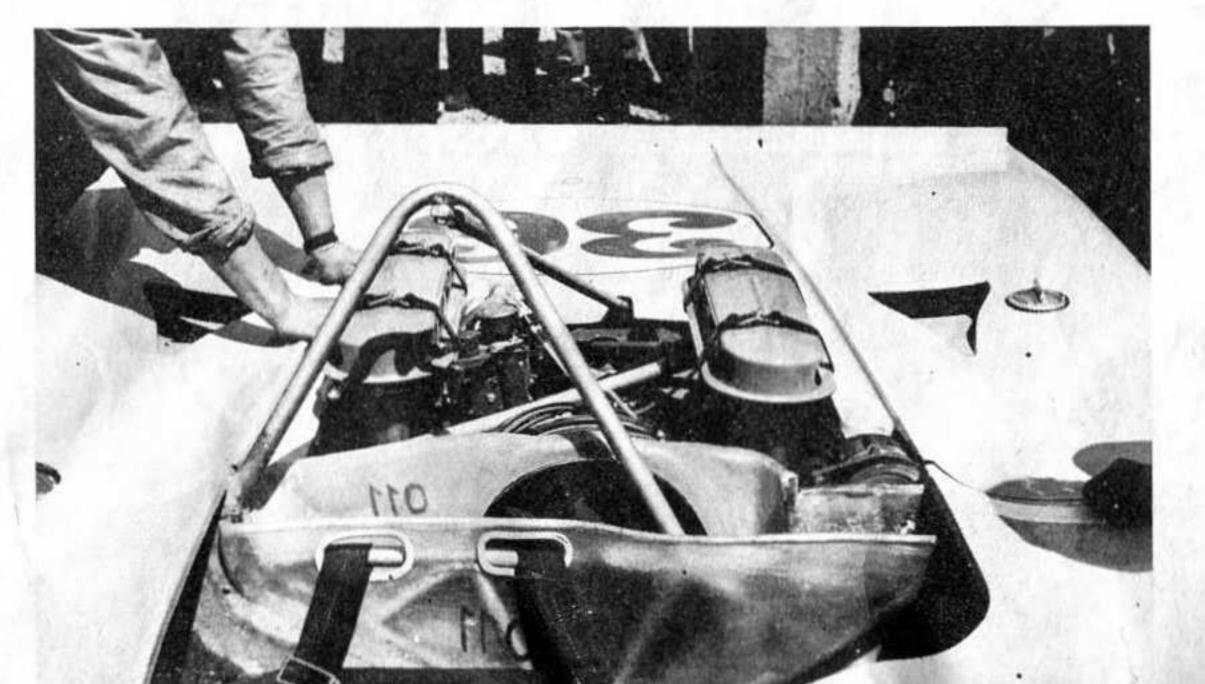
Ed ora ecco nei suoi particolari costruttivi la « monoposto-prototipo » Porsche 908-3 che ha vinto la Targa Floria e che si distingue da tutte le altre macchine finora viste per la essenzialità della sua struttura ridotta veramente ai minimi termini. Pur non essendo riusciti ad avere indicazioni esatte sulle dimensioni importanti (passo e carreggiata) e su quelle esterne, si può senza dubbio dire che questa è la più piccola vettura da tre litri che sia mai stata costruita, con la precisa funzione di adattarsi al meglio alle caratteristiche del percorso della Targa Florio. Tra l'altro i tecnici tedeschi sostenevano che il peso fosse di 600 chili e non di 520 come risulta in realtà. Che i progettisti siano riusciti nell'intento lo dimostra il risultato: senza l'uscita di Elford (e senza le prodezze di Giunti e Vaccarella) poteva essere un trionfo



m. s.

che più complesso del rispetto peraltro giusto di un impegno con Vaccarella. Avete aimenticato la SicilFiat? Torino in questo momento deve anche evidentemente sostenere una certa « politica » sportiva. E nel '71, sembra già certo, sarà l'avv. Gianni Agnelli il mossiere d'onore della 55. Targa Florio. Dopo l'ing. Porsche nel '69 e il dott. Luraghi dell'Alfa Romeo la scorsa settimana.

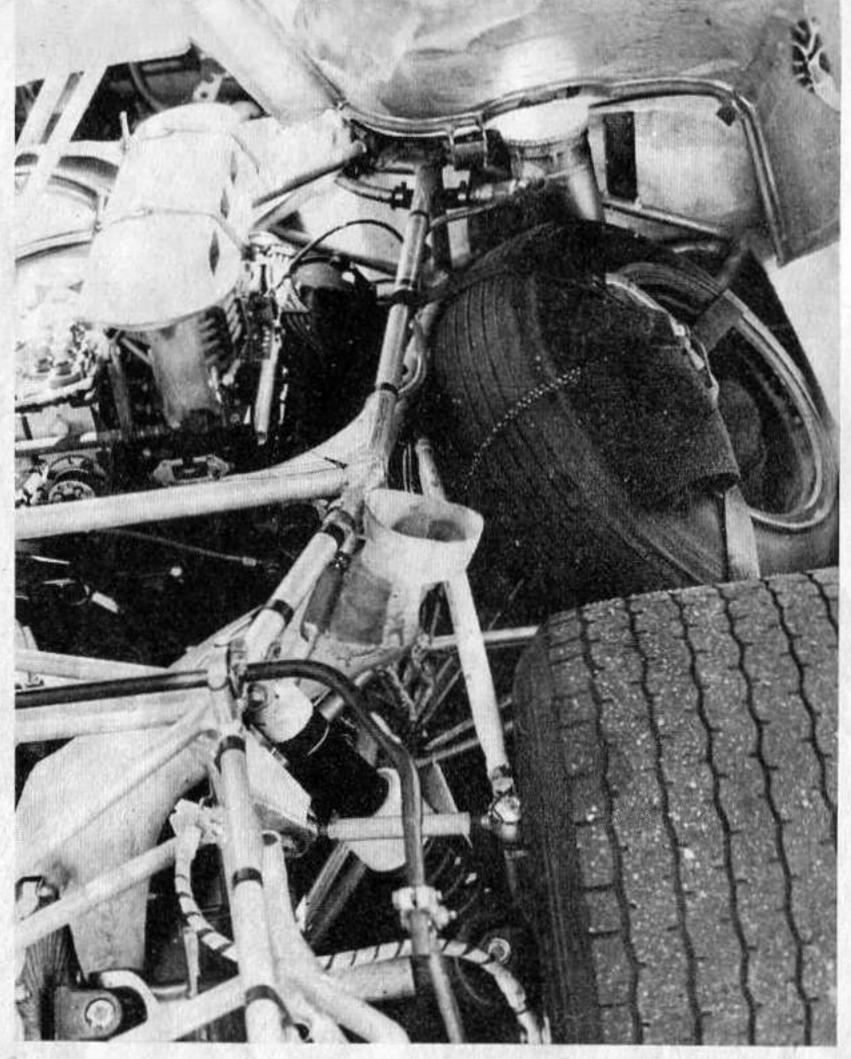
Le nostre fotografie che seguono documentano le soluzioni adottate e che si sono rivelate robuste nonostante le apparenze. La posizione avanzatissima del posto di guida e la compattezza della linea frontale. Nella parte anteriore c'è soltanto lo spazio per alloggiare il radiatore di raffreddamento dell'olio davanti alle ruote



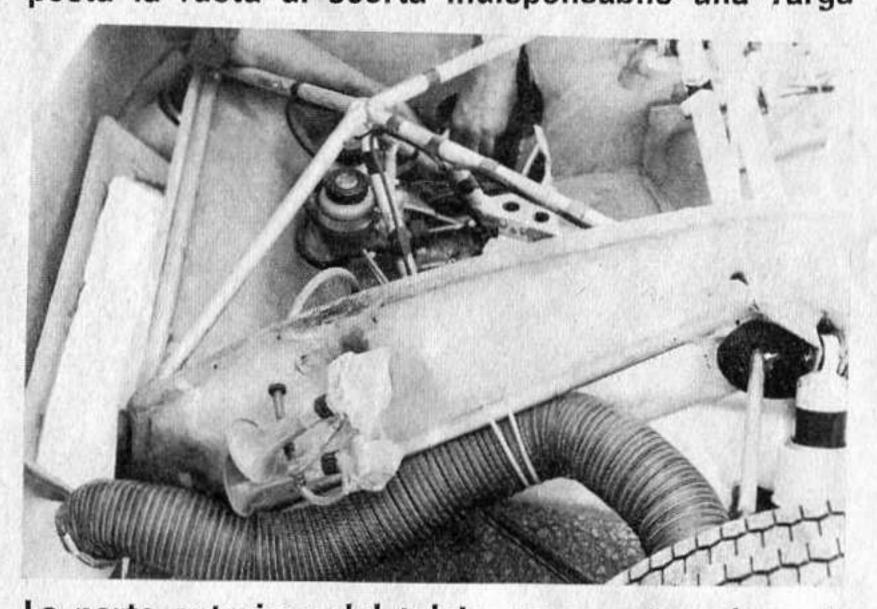
Ai limiti regolamentari (e forse sotto questi limiti) la barra di protezione (roll-bar) della Porsche 908-3 è anch'essa ridotta all'essenziale. Sotto il roll-bar si nota la ventola verticale di raffreddamento ed a destra l'alternatore. Le aperture triangolari sul cofano sono le prese d'aria per il raffreddamento del cambio

Forse questa 908/3 anche al Nurburgring

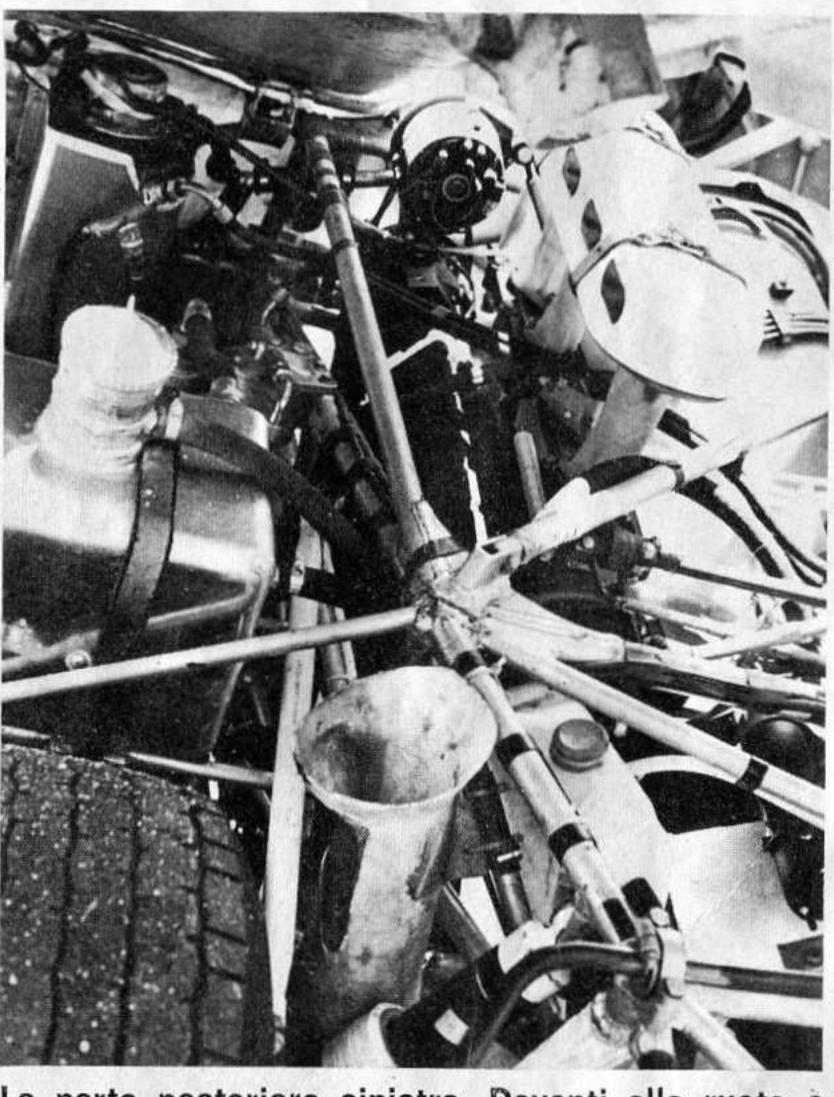
La trasmissione della Porsche MK 3 è ottenuta con semiassi spezzati, dotati di giunti a croce alle estremità e di un giunto elastico nel mezzo. Il differenziale è generosamente alettato per il raffreddamento ma inoltre riceve aria sul corpo del cambio attraverso due condotti che iniziano sulla parte alta del cofano. Questa vettura adesso affronterà un test al Nurburgring perché i tecnici tedeschi vogliono decidere se adoperarla anche su quel percorso tortuoso al posto delle 917, più potenti ma meno agili



La parte destra posteriore. Davanti alla ruota e dietro il bocchettone di riempimento dei serbatoi è posta la ruota di scorta indispensabile alla Targa



La parte anteriore del telaio, veramente schematico. La pedaliera è molto avanzata rispetto all'asse delle ruote dato l'avanzamento del posto di guida



La parte posteriore sinistra. Davanti alla ruota è il serbatoio dell'olio, piuttosto voluminoso. La struttura in tubi di sinistra è diversa da quella di destra



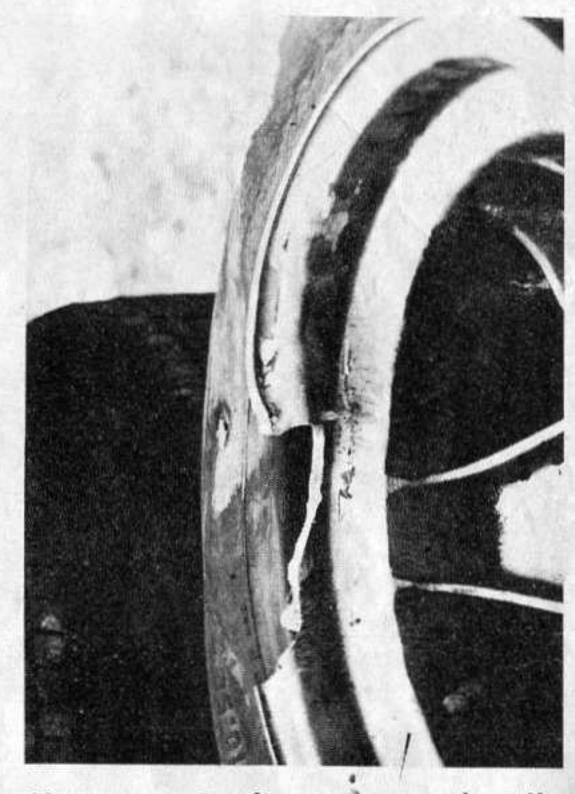
L'abitacolo e la sospensione anteriore. Tutto è ridotto al minimo. La barra stabilizzatrice del treno anteriore passa sopra la colonna dello sterzo



Il tratto di strada nuova costruito nella discesa verso Collesano, a fianco della costruenda autostrada, è stato inaugurato con la scritta inaugurale, adornato anche con il Cavallino rampante



Nino Vaccarella con la Ferrari spider 512 S che ha diviso con Giunti nella Targa. « Era una lotta, guidarla » ha detto subito il preside-volante. Però è riuscito a ottenere in prova il terzo tempo assoluto, a 36" dalla prodezza di Siffert (media 124,256). Il suo 34'46" l'ha realizzato per di più nel giro finale, in cui si è agganciato, a pochi chilometri da Cerda; con l'Alfa 333 di Masten Gregory, finito fuori strada. La Ferrazi aveva anche un « muletto » 512, che poi era la macchina protagonista con Giunti della 1000 Km di Monza. Prestazioni molto simili tra le due vetture modenesi, specie dopo che - sulla macchina destinata a gareggiare - sono stati sostituiti gli scarichi stretti e i tromboncini lunghi che avrebbero dovuto dare più « scatto » in basso a 2000 giri, ma che in realtà offrivano un « buco » eccessivo, di potenza al regime di circa 6000 giri



Un esempio di cosa accade alle ruote delle macchine alla Targa. Questa è quella di una Ferrari, ma quasi tutte erano più o meno ammaccate od ovalizzate



Alla vigilia della corsa si stava ancora lavorando a rappezzare tratti di strada. Ma questo è un punto particolare. E' dove Vaccarella ha « toccato » in prova col muletto. La sconnessione della strada portava le macchine a sbandare E' bastato l'incidente a « Ninuzzo » e nello stesso giorno della vigilia l'ANAS ha sollecitamente provveduto

La TARGA FLORIO rischia la fine perchè sono troppi GLI SPETTATORI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PALERMO - La Targa non si correrà più. Non perché « Il Giorno », quotidiano di Stato, l'ha definita ormai superata, bensì perché non bastano più le strade di oggi (e domani l'autostrada) a riversare sul circuito delle Madonie le centinaia e centinaia di migliaia di spettatori. In poco più di dodici ore (fino alle 8,30 di domenica) la Polstrada aveva contato ben 68.000 transiti di veicoli provenienti dal palermitano sulla statale 113. Si ha ragione di ritenere, quindi, che da quella parte a Cerda erano affluite non meno di 210.000 persone, calcolando una media di tre passeggeri a vettura. Sugli altri sessanta chilometri del

tracciato c'era il resto, compresi i bivaccati in roulottes, tende o sotto coperte di lana. Nel 1971 non basterebbe a rimediare al colossale ingorgo di automobili (anche da corsa e ambulanze) l'entrata in esercizio dell'autostrada Palermo-Messina. Ad occhio e croce, con l'esperienza di questa volta, la partenza della prossima Florio dovrebbe subire un ritardo di quasi tre ore, sempre che non si registri la « resa incondizionata » degli agenti dell'ordine, sopraffatti loro malgrado — dalla moltitudine. Se così fosse, ecco che la 55. Targa corre il rischio di concludersi troppo tardi, con grave handicap per tutti ma soprattutto per gli stessi organizzatori che dovranno già provvedere a ben altri servizi logistici.



Un documento del grande ingorgo. Tutti fermi in attesa che in qualche modo la strada si sbloccasse. Qualcuno è uscito a sgranchirsi le gambe, altri hanno deciso di continuare a piedi. I più sono stati pazientemente al volante. Per percorrere 3 chilometri fino alle tribune di Cerda sono occorse, alle 6 del mattino, 2 ore e 35', media 1 km e 118 metri all'ora! Alla faccia di Siffert...



Ore 8 del giorno di corsa. Sotto la pioggia e con un poco di nebbia colonne lunghissime di macchine attendono di muoversi. Tra queste molte cariche di persone senza le quali la corsa non poteva partire



Contro la cordonatura che vedete in basso finì nel 1967 la corsa della Ferrari P. 4 di Vaccarella. Sul muro della casa, accanto alle invocazioni « Nino, Nino » stavolta c'era un « attento » significativo. Sotto: le scritte dei tifosi erano quasi tutte per Vaccarella, o la Ferrari. Uno però, non nazionalista, aveva visto giusto, con questo « viva Josef » indicativo anche se ortograficamente da discutere

(forse) ci vuole Il prof. Calogero Gattuso, medico

L'antidoping

provinciale della CSAI, 44 anni, domiciliato a Palermo in via delle Madonie (e non poteva essere altrimenti), ha prestato il servizio di sanitario alla Targa per la quinta volta, non consecutiva. Il prof. Gattuso (che è docente in medicina dello sport all'università palermitana) sostiene la necessità di una visita immediatamente prima della gara, oltre al controllo generale del pilota fatto quest'anno tre giorni prima del « via ». La domenica mattina i conduttori potrebbero essere sottoposti ad una specie di esame (antidoping?) che sia in grado di rilevare l'eventuale assunzione di sostanze stimolanti, eccitanti in misura tale da modificare lo stato psiconervoso del soggetto. « Chi riuscisse a farla franca prima delle prove dice il medico della Targa — si sentirebbe autorizzato a tutto... ». Il pilota che più l'abbia impressionato per condizione fisica, è stato l'inglese Brian Redman (non per niente un vincitore della Florio!). Particolare importante: il prof. Gattuso ha rimandato indietro il presidente del Napoli, Ferlaino, perché presentatosi (con il fiatone), privo della licenza sportiva sulla quale è segnata l'appartenenza ad un determinato gruppo sanguigno. L'avv. Ferlaino, nonostante il « Lo giuro che... » è stato costretto a rinunciare per il secondo anno consecutivo alla Targa. Nel 1969 non poté correre per una questione di ritardata omologazione della sua Porsche 911.

La coppa « dimenticata »

Cerimonia di premiazione a Mondello. Alla fine, sul tavolo erano rimaste alcune coppe e l'aurea targa di Siffert (giunto all'albergo fuori tempo massimo). Si fa avanti Cristiano Rattazzi, quinto (con Anastasio) nella GT 1300 con la Fulvia Z, e mormora: « Una coppa per me non c'è? ». Dall'altra parte del tavolo: « Noi premiamo solo i corridori! ». E lui: « Ma io sono un corridore ... ». Conclusione del breve dialogo: « Beh, allora ti premieremo quando vincerai!! ». Al che il giovane nipote di Gianni Agnelli c'è rimasto male, al punto di giurare... imminente vendetta.

RODRIGUEZ senza « luce »

Pedro Rodriguez, con l'immancabile copricapo alla Sherlock Holmes, diceva all'orecchio di un amico (ma ad alta voce) che se fosse stato dato il « via » all'ora prevista, le Porsche avrebbero perduto la Targa già a metà del primo giro per la presenza di banchi di nuvole al di sopra dei 350 metri. Motivo: la mancanza dei fari sulle 908/3, che sarebbero state obbligate perciò quanto meno a fermarsi. Qualcuno, però, ha creduto di individuare nella « battuta » di Rodriguez, la rassegnazione a correre la Florio, perché — è risaputo lui ama la pista non la strada, come il povero fratello Ricardo, vittorioso nella edizione 1962.

CAMION contro biciclette

A proposito di « battute », questa di Fangio è buona. Si presenta in salastampa e fa: « Mi porto lungo il percorso perché qui dai boxes non si può seguire l'emozionante confronto tra il camion e le biciclette... ». Che per lui erano la Ferrari 512 e le Porsche-Targa!

SIVOCCI (rad) doppiato

La media-record della Porsche tre litri di Siffert-Redman, 120,151 orari, è quasi doppia di quella ottenuta nel 1923 da Ugo Sivocci (Alfa Romeo RLS), che sulla distanza di soli 432 chilometri realizzò l'allora spettacolosa media di 59,177 l'ora.

La vacca (poco sacra) di Sandro MUNARI

Sulla terrazza dell'accogliente Hotel Zagarella, a Solanto, quattro chiacchiere con Cesare Fiorio, d.s. della Lancia. « Noi, dice, siamo gli unici a segnalare alle nostre macchine il tempo del giro, appena concluso, esponendo le lavagne (dopo comunicazione via radiotelefono) a tre chilometri dai boxes! ». ... Lunedì pomeriggio, a Roma, consegna della documentazione ufficiale Lancia e avvio della causa « Rallye dell'Elba » con la istruttoria formale presso il consigliere D'Arienzo, del Tribunale Nazionale di Appello... C'è un detto secondo il quale i piloti talvolta possono andare in... vacca; Sandro Munari, che ne ha viste di tutti i colori, ha vissuto una bella

disavventura = non in gara = quando una vacca, in placido attraversamento stradale (non sulle regolamentari strisce), è finita prima contro il cofano poi sul tetto della sua HF trasformandola in prototipo inutilizzabile... La Lancia ha perduto una delle sue HF 1,6: quella di Ballestrieri (che era alla guida) e Lele Pinto, nel misto di Collesano, al nono giro. E' finita contro un paracarro e si è cappottata per il « dechappamento » della gomma anteriore sinistra. A proposito di prototipo: la « barchetta » HF 1,6 modificata (nella veste e per potenza) non è venuta pronta per la Targa ma lo sarà certamente per il circuito del Mugello.

SIFFERT poco ... attendibile

Non si sa bene se Jo « baffo » Siffert abbia detto questo prima o dopo l'essersi scolato mezzo bottiglione di champagne: « Nel corso dell'ultimo giro sono andato piano nel timore di restare senza benzina... ». Sapete in quanto ha girato? In 34'34"4, il quinto miglior tempo assoluto!!!

La settima TARGA di Tony Nicodemi

Tonino Nicodemi era felice come una pasqua. Era riuscito a portare a termine la sua settima Targa Florio. Ne ha disputate due con la Ferrari, due con l'Alfa e tre con la Porsche. Nel '66, con il prototipo Ferrari Le Mans, in coppia con Williams, si piazzò 5. assoluto (e 1. di categoria) regalando diversi punti « mondiali » alla marca modenese. Quest'anno è tornato a correre con Jonathan Williams, classificandosi 12. assoluto, con una Porsche 907.

Pieno... d'aria per GARANT

Il simpaticissimo francese Garant (della Scuderia Wicky), grande amico ed estimatore di Larrousse, andava a dire a tutti che, fermatosi una volta ai boxes, avevano fatto alla sua Porsche 911 il pieno... d'aria! E' rimasto in panne sul percorso per venti minuti, quanti gliene sono occorsi per rimediare un po' di carburante. Morale: 17. posto, quando invece avrebbe potuto concludere al quattordicesimo nella scia di Larrousse, come aveva preventivato.

Lino Ceccarelli



dalla



A rchiviata la Targa Florio col suo risultato logico, eccoci di nuovo vicini ad una gara del campionato mondiale Marche, la 1000 chilometri di Spa che è l'antitesi della corsa che abbiamo vissuta in Sicilia. Da una parte un percorso tra i pochi ancora esistenti con caratteristiche che erano normali cinquant'anni or sono, con tutte le incognite derivanti dalla impossibilità di sapere quel che accade alla curva seguente; un percorso da gladiatori, che obbliga alla lotta continua con le sorprese della strada e con la macchina. Dall'altra un tracciato moderno, costituito da strade a carreggiata larga, dal fondo regolare, dalle curve a raggio largo; altrettanto difficile, ad ogni modo, ma di difficoltà totalmente differente.

Sono i due estremi della gamma di tracciati che il campionato del mondo dei costruttori mette sotto le ruote delle macchine cosiddette sport o prototipo, ed il caso vuole che siano proprio i due estremi ad essere tanto vicini, permettendo considerazioni « a caldo » che altrimenti forse sfuggirebbero.

Alla gara belga (della quale è finalmente confermato lo svolgimento) ora la Porsche dominatrice della stagione 1970 si ripresenterà con le sue macchine tipo 917, dotate del motore 5 litri che ha esordito tanto bene a Monza, con il non celato intento di conquistare un'altra vittoria e quindi di conquistare anche aritmeticamente il campionato mondiale Marche, che peraltro è già suo. In Sicilia invece la Porsche è andata con macchine completamente differenti, con le 908-3 ultraleggere, ultracompatte e ultramaneggevoli costruite apposta.

Ecco quindi che viene spontanea la prima considerazione: per ottenere il massimo risultato, oggi, occorre compiere il massimo sforzo, in una direzione precisa, senza lasciarsi fuorviare da molteplici obiettivi. La Porsche ha voluto puntare sul campionato Marche ed ha fatto tutto quello che era necessario per ottenere il massimo risultato. Ha pianificato la partecipazione alle varie gare, con la porta aperta a molte possibilità mediante la costituzione di almeno due differenti squadre, ed ha pianificato la costruzione delle vetture necessarie in funzione delle caratteristiche dei vari circuiti. Potenze, pesi, dimensioni esterne, linee aerodinamiche; tutti elementi che sono stati valutati con largo anticipo e poi calcolati e realizzati in tempo utile, da poter essere sfruttati al momento dovuto. Come in realtà si è visto. Da parte della Porsche, naturalmente, poiché è questa marca quella che ha ottenuto i risultati positivi, che sono quelli che contano al di fuori di ogni sterile discussione a base di se, forse, ma, però...



Considerazione che ha trovato una conferma incontrovertibile appunto nello svolgimento e nel risultato della Targa Florio. Considerazione che ne fa nascere spontaneamente un'altra che coinvolge la Ferrari, unica marca che alla Targa Florio poteva opporsi ai tedeschi, ma che secondo giustizia non ha potuto farlo, nonostante il meraviglioso impegno dei suoi due piloti che sono stati veramente sopra ogni attesa e meritevoli di ogni elogio. Il fatto è che la macchina che la Ferrari ha inviato alla Targa Florio è quella che è, una macchina eclettica adattabile ad ogni circostanza, ma già per questo non perfetta per una circostanza data. Naturalmente il discorso va portato sul piano della Targa Florio, ché per gli altri circuiti la 512 Ferrari è senza dubbio capace di grandi prodezze, come d'altra parte ha dimostrato. Alla Targa però no, perché il circuito è speciale e richiede una macchina speciale.

La conclusione alla quale vogliamo arrivare, e che è ovvia, è che forse era meglio se la Ferrari rinunciava alla Targa Florio, come d'altra parte ha già fatto in precedenza, deludendo magari i suoi tifosi sul piano sentimentale, ma con indubbi vantaggi pratici. Primo dei quali il non avvalorare la vittoria della Porsche, che dalla presenza della Ferrari 512 lottante per le prime posizioni ha avuto motivo di esaltazione. Il nostro, sia chiaro, non è un incitamento a non battersi, ché anzi siamo piuttosto portati per indole naturale al contrario, ma un «suggerimento» a posteriori che valga almeno a far meditare sulla inutilità di certi sforzi tecnici e organizzativi (a meno che essi non siano stati compensati finanziariamente in modo adeguato, cosa che non ci è dato sapere).

La seconda considerazione è quella che viene dalla osservazione del comportamento delle vetture anche alla Targa.

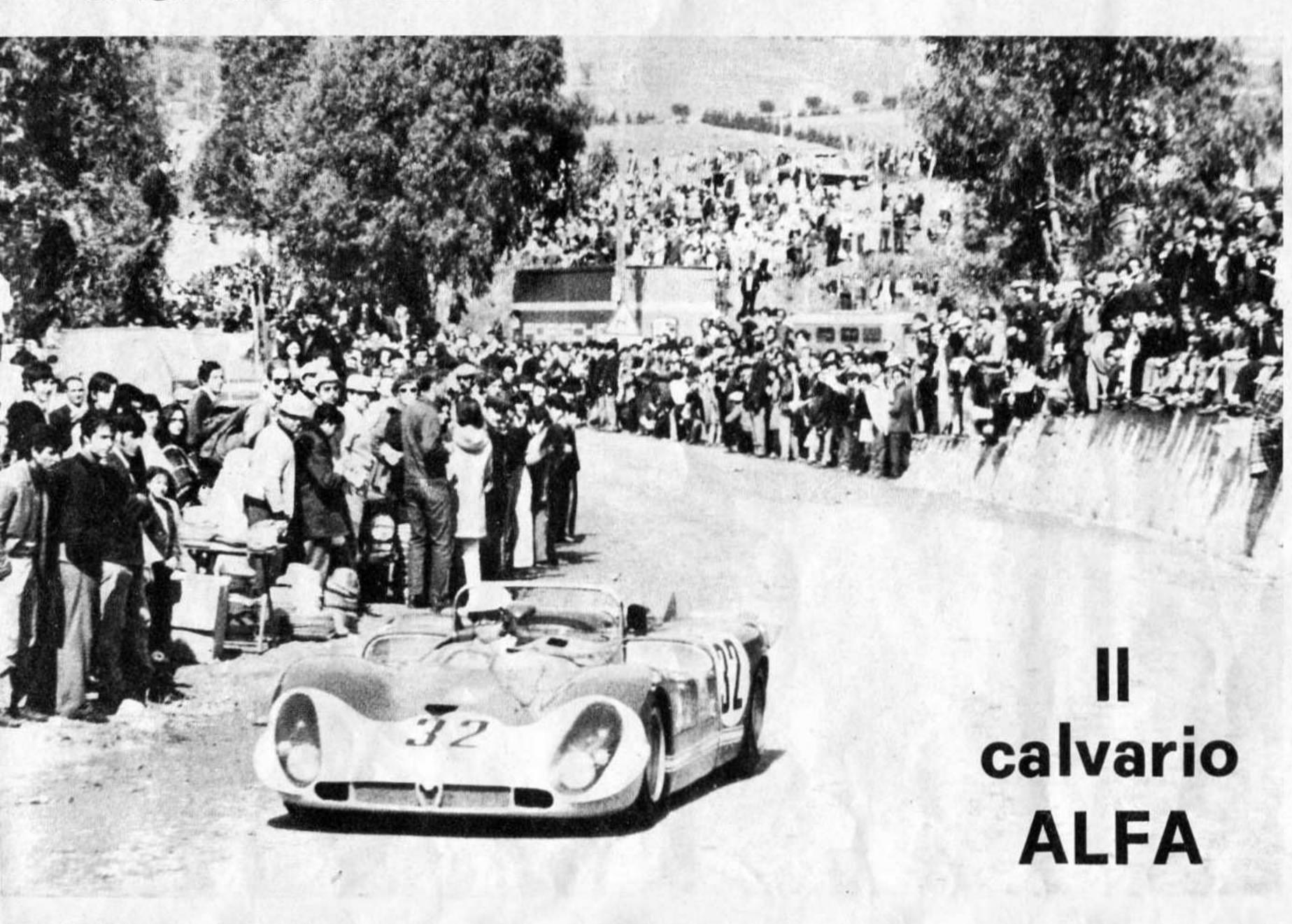
Ed è sempre della Ferrari che vogliamo parlare, perché se non altro la gara di Cerda ha fatto ancora una volta risaltare la migliore qualità che la Ferrari 512 possiede, che consiste nella tenuta di strada e nella elasticità del motore.

Ora la tenuta di strada è quella che ha permesso alle Ferrari di ottenere certi vantaggi sulle Porsche a Sebring e Brands Hatch, ed anche sulla parte interna del circuito di Daytona, ed è quella che potrà permettere alla Ferrari di ottenere qualche vantaggio rispetto alle Porsche anche a Spa ed al Nurburgring che viene subito dopo. Anche alla Targa, infatti, è da credere che sia stata la tenuta di strada a permettere a Giunti e Vaccarella di contrastare le Porsche, nonostante le dimensioni in larghezza e lunghezza, ed il peso, fossero notevolmente superiori.

Decisiva la stabilità in Belgio

A Spa, nella prossima gara, la tenuta di strada avrà un ruolo importante, ancora di più di quello della potenza massima, perché nonostante le altissime velocità che il circuito belga permette esso non ha in pratica nessun rettilineo, salvo qualche breve tratto in salita, essendo tutto composto di lunghissime curve sinuose, le più veloci delle quali sono in discesa. E' chiaro che con le macchine costantemente in appoggio laterale, a velocità superiori ai 300 chilometri orari, la tenuta di strada è importante, e questo è un fattore positivo per le Ferrari 512 in confronto alle Porsche 917, anche se dotate del motore 5 litri, poiché salvo novità recenti queste macchine hanno dimostrato una tenuta di strada più primitiva.

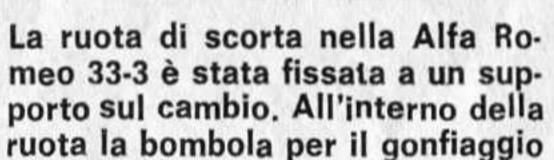
Un'altra considerazione da fare riguarda l'avverarsi delle nostre previsioni sulle possibilità di successo di una macchina da tre litri in talune gare del campionato 1970. Non si è verificata a Brands Hatch, dove peraltro era possibile, ma è stata puntuale alla Targa Florio. E scommetteremmo che anche al Nurburgring, alla fine del mese, le tre litri potranno dire la loro. Specie quelle tre litri particolari che sono le vere monoposto camuffate da macchine biposto che la Porsche ha portato in Sicilia. Se al Nurburgring dovesse piovere, cosa che ha il sessantacinque per cento di probabilità di avverarsi, ci sarà ancora una battaglia Porsche-Ferrari, certo, ma non tra la 917 e la 512. Tra la 908-3 e la 512. Con la presenza anche delle Matra dal nuovo motore e delle Alfa Romeo, che se pur rinunciano ad andare a Spa (e possiamo capirlo) certo non rinuncieranno al Nurburgring, dove hanno qualcosa da dire.

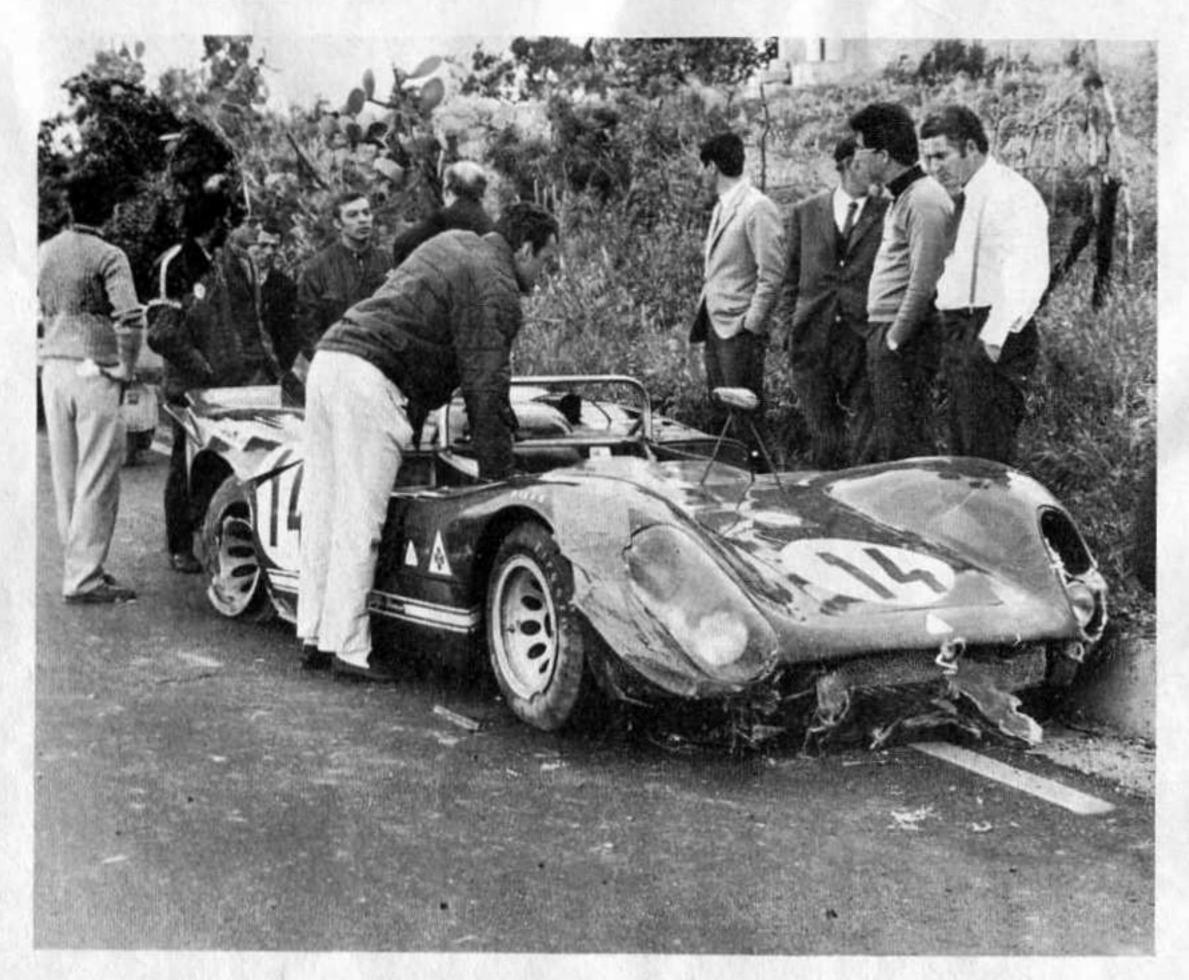


La difficile stagione Alfa continua. Le ambiziose speranze in Targa sono state fugate dal triplice fuoristrada che ha messo K.O. le tre macchine milanesi. Addirittura Gregory in 5 giorni ha distrutto da solo tre vetture: la 333 in corsa, la 333 in prova con Vaccarella e una GTS per normale allenamento. Questa è una fotografia « rara »: è Umberto Maglioli con l'Alfa Romeo 33-3, colta subito dopo la partenza, con la gente non ai bordi ma sulla strada, e con la pista sporca di fango per le persone che attraversavano prima della partenza, sotto la pioggia. Poco dopo l'Alfa si fermerà fuori strada dopo 9 Km

La macchina di Gregory, tutta sfasciata dopo la brutta avventura corsa quando alla fine delle prove si è prodotta la collisione con la Ferrari di Vaccarella. Il desolato ing. Severi sta constatando i danni, irreparabili









Benché autore di un primo giro splendido, Toine Hezemans con l'Alfa è stato raggiunto da Gerard Larrousse che con la Porsche 908 normale ha ottenuto il miglior tempo assoluto nella parte iniziale, con la strada viscida. Ma Hezemans come Larrousse e poi Van Lennep che non si vede, in quel primo giro sono stati tenuti per una diecina di km dietro da Vaccarella. L'Alfa Romeo non correrà a Spa. L'ing. Chiti pensa al Nurburgring, dove sarebbe una 333 alleggerita a 690-700 chili. Sul circuito tedesco l'Alfa va in prova in questi giorni con Stommelen, Galli e de Adamich