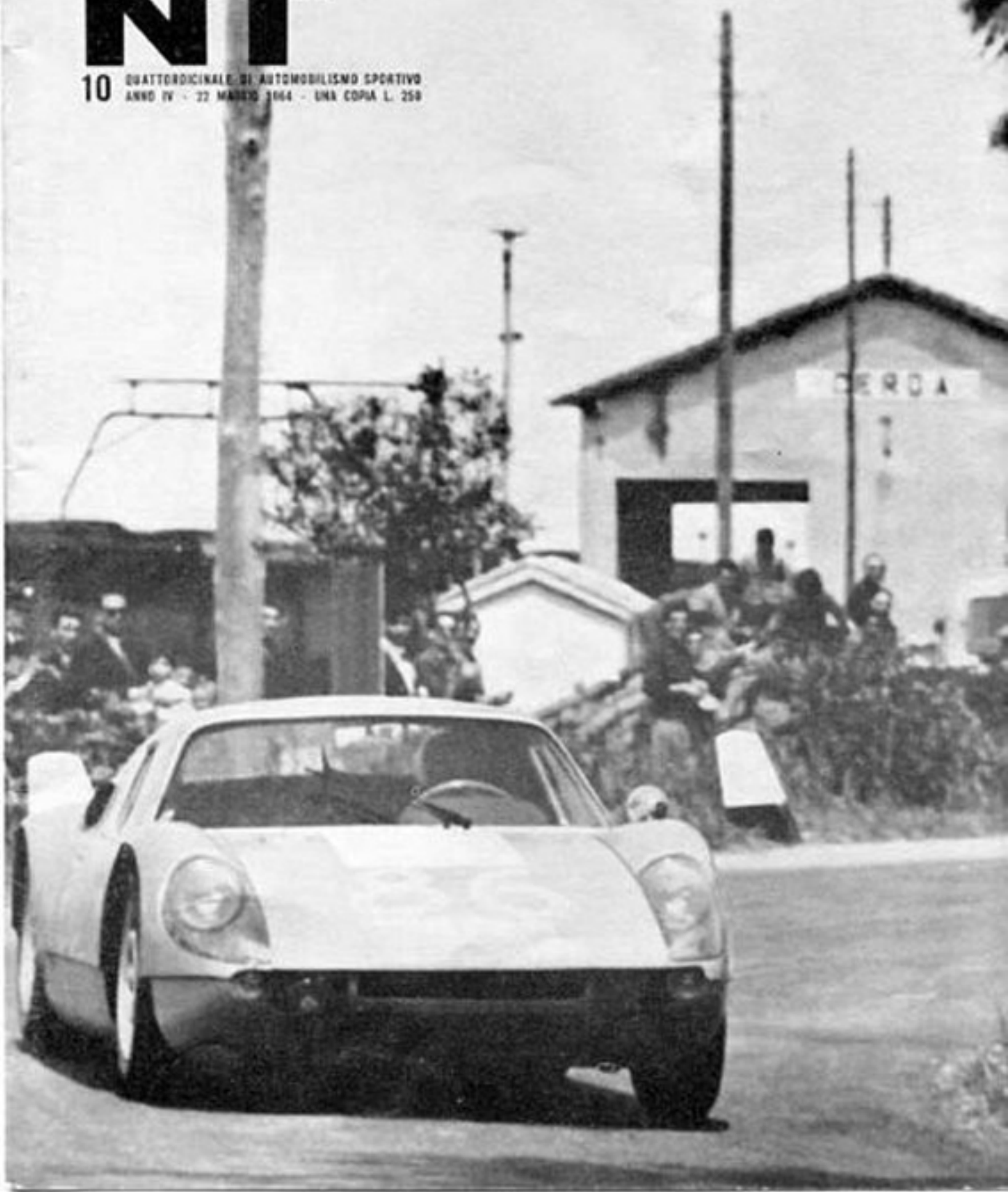


AUTO SPRI NT

10 QUATTORDICINALE DI AUTOMOBILISMO SPORTIVO
ANNO IV - 22 MAGGIO 1964 - UNA COPIA L. 250



PORSCHE

904

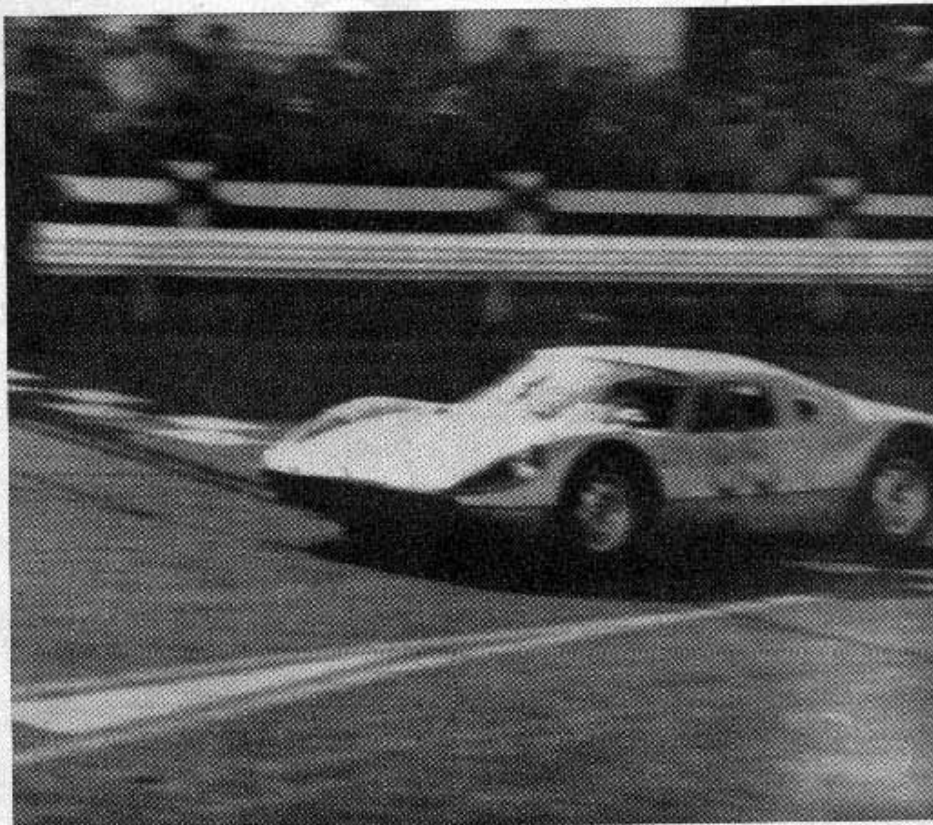
über alles

Una granturismo ha vinto la Targa Florio

DAL NOSTRO INVIATO

CERDA - È finita come le logiche attese della vigilia volevano. La Porsche ha dominato letteralmente il campo dei sessantaquattro partenti e ha vinto con tutta facilità, controllando a piacimento inesistenti avversari che mai hanno messo in pericolo le sue grandissime possibilità di successo.

Ha vinto una vettura granturismo, la 904 di fresca presentazione, affidata a un equipaggio al quale i pronostici della vigilia davano solamente il ruolo di comprimari. Giù il cappello davanti all'impresa di Pucci e di Colin Davis, ma non si può sottacere il fatto che la loro è stata una marcia regolaristica anche se ad andatura sostenuta. Innegabilmente hanno giocato a loro favore il ritiro di ben tre Porsche, che avevano largamente dominato nella fase iniziale e in quella centrale della corsa, e il fatto che Pucci, siciliano con larghissimi quarti di nobiltà, e Colin Davis domiciliato nell'Isola da un decennio, conoscevano a perfezione il tracciato. Pucci, e non sembri una



« boutade » del dopocorsa, è proprietario di vasti appezzamenti di terreno proprio sulle colline che circondano il tracciato delle Madonie e per andare in campagna, durante il week-end, corre una piccola Florio tutta personale.

Conoscenza perfetta del percorso: fattore di grande importanza per ottenere un successo soprattutto se abbinato alle garanzie tecniche non indifferenti offerte dalla Porsche. Dieci vetture il barone von Hanstein aveva iscritto alla corsa: quattro sono arrivate nei primi dieci posti e due addirittura nei primi due posti. Con quali piloti? Senza campioni di grido e di razza. Non già con Bonnier, non tanto con Maglioli o con il Barth « europeo » della montagna, bensì con quattro bravi e semplici conduttori. Non vogliamo sottovalutare gli innegabili meriti di Pucci, di Colin Davis, di Balzarini e di Linge, ma non possiamo esimerci da una constatazione evidentissima: con una di quelle Porsche avrebbe vinto qualsiasi bravo pilota, qualsiasi pilota che fosse venuto sulle strade della « Targa » seriamente intenzionato ad ottenere un risultato positivo.

Le Porsche granturismo sono vetture eccezionali, dall'elevato rendimento e soprattutto dalla perfetta tenuta di strada, vetture che abbinano ad eccellenti doti di stabilità e di assetto anche innegabili capacità velocistiche.

La quarantottesima Targa Florio non poteva avere un vincitore più meritevole. Nessun'altra vettura è stata mai in lizza per l'assoluto. Le Ford Cobra, considerate alla vigilia come le avversarie più temibili e come le uniche che potessero imporsi alle vetture tedesche, hanno deluso l'attesa. Il crollo è stato completo e totale, senza alcuna attenuante, nonostante il grande spiegamento di uomini e di mezzi inducesse a credere il contrario. Gli americani hanno compiuto progressi notevolissimi e la loro organizzazione, metodica e precisa, lascia credere che indubbiamente, un giorno o l'altro, troveranno la consacrazione della gloria. Oggi però sono lontani, molto lontani dalle posizioni dell'industria europea e di quella italiana in particolare, e la loro smania di successo può suscitare conseguenze simili a quel-



Colin Davis (con gli occhiali) e Antonio Pucci (al centro) raggianti dopo la loro clamorosa affermazione

le siciliane. Shelby ha presentato alla « Targa » cinque macchine, o meglio cinque mostri in fatto di potenza e di accelerazione: vetture in grado di ottenere sul rettilineo di Bonfornello risultati sensazionali, ma completamente inadatte a un exploit di resistenza e di tenuta quale si richiede invece alla vettura campione.

Gli evidenti squilibri palesati dalla partecipazione americana sono forse derivati dal segno della fretta e dell'ambizione immediata. Car-



DAN GURNEY (A.C. Cobra-Ford)

roll Shelby, un uomo che gli sportivi ricordano come vincitore a Le Mans su un'Aston Martin, ha fatto un buon lavoro ma è ancora lontano dall'aver creato una vettura ideale. Ci arriverà. Per il momento l'America ha ancora tutto da imparare dall'Europa. Se ci fossero state le Ferrari ufficiali, la sconfitta delle Ford avrebbe assunto proporzioni anche maggiori. Ferrari, comunque, pur disertando in Sicilia — ed è stata una defezione dolorosa — ha trovato modo di piazzare una vettura-cliente davanti allo schieramento americano e di guadagnare altri punti preziosi per il challenge mondiale marche che, molto probabilmente, anche quest'anno, farà suo.

Diremo di più: Ferrari è stato vicinissimo al successo con il GTO condotto da Guichet e Facetti. Secondi assoluti a metà corsa — alle spalle di Bulgari-Grana — i due conduttori hanno poi dovuto abbandonare nel momento cruciale quando la loro posizione era senza dubbio da preferirsi a quella di Pucci - Colin Davis per il trionfo finale. Il GTO non è quindi vettura

del tutto superata su queste strade e su questi circuiti; è senza dubbio una vettura ingombrante e che i piloti devono tenere a freno senza mai poter liberare tutti i cavalli di potenza che possiede; una vettura però ancora valida, che lascerà il posto solo dopo l'avvenuta omologazione del tipo Le Mans, il solo in grado di cogliere la preziosa e pesante eredità dei GTO.

È inoltre doveroso sottolineare la vitalità palesata anche da altri costruttori di casa, molti dei quali ancora riluttanti a considerare l'opportunità di un ritorno ufficiale alle corse ma senza dubbio « convertiti » all'utilità delle corse stesse e alla loro funzione. Le due Giulia tubolare Zagato semiufficiali, hanno dimostrato una vitalità eccezionale a riconferma delle innegabili doti di una vettura che noi italiani riscopriamo oggi dimenticando i notevolissimi successi di ieri. Il fatto di aver piazzato due vetture nei primi cinque posti della classifica assoluta costituisce un titolo di altissimo merito paragonabile, considerata la minor potenza della Giulia TZ rispetto alla Porsche, ad un vero e proprio successo.

Apprezzatissimo lo sforzo della Lancia con le vetture dell'HF Squadra Corse. Bosato ha preparato due prototipi che, migliorati e perfezionati, non tarderanno ad ottenere risultati di alto valore. Le vetture, al loro debutto internazionale, hanno confermato la validità dell'impostazione tecnica e la vitalità sorprendente dei motori di serie (quelli della Flavia da un litro e otto) da cui sono direttamente derivate. Una riprova si ha scorrendo i cronologici ufficiali e leggendo il tempo segnato dalla vettura affidata a Cella - Trautmann: quinta assoluta alla quarta tornata di corsa, quindi arrostita sotto il sole di Sicilia. Fra un mese o due al massimo, si potrà dire una parola definitiva su queste macchine che hanno già chiaramente anticipato la serietà degli intendimenti di una scuderia che si riallaccia direttamente agli epici anni dello squadrone Lancia.

All'appuntamento con il traguardo sono mancate le Abarth: come si voleva dimostrare, la due litri è

una vettura eccezionale sotto il profilo potenza, ma ancora incompleta per molti altri versi. L'aspirazione della potenza, o il continuo incremento di cavalli ottenuto al banco da Abarth, non sono motivo sufficiente per raggiungere vittorie di rilievo. Il problema del telaio e della tenuta di strada sono fattori non meno essenziali e determinanti. Per questo riteniamo urgente una diversa impostazione tecnica del telaio della vettura, al fine di poter veramente utilizzare le elevate doti di un motore eccellente, evitando che guasti banali e difficoltà di guida su strade tormentate possano depennare dalle probabilità di successo vetture nate con la esclusiva funzione corsaiola. Un successo comunque l'Abarth l'ha ottenuto nella classe sino a 1300 con la vittoria dei clienti Laureati e Rodolfi davanti a uno stuolo di Giulietta SZ.

Hanno debuttato le ATS. Finalmente al via con due vetture semiufficiali, ancora imperfette dal punto di vista della messa a punto. Bloccato da banalità, o comunque da fattori di secondaria importanza, le ATS hanno superato il difficile « muro del silenzio » intraprendendo il cammino loro più consono. La vettura esiste in potenza ed è una sorprendente realtà. Le prossime corse costituiranno il test migliore per un giudizio tecnico oggi forzatamente vincolato a quelli che sarebbero stati i probabili risultati ottenuti.

La nostra industria, comunque, non ha recitato un ruolo di semplice comprimaria ed anche l'assenza di Ferrari ha avuto ripercussioni di limitata portata. Nello schieramento generale delle Case nostrane mancava la Fiat, ma questo è un discorso troppo lungo e difficile per essere affrontato ora. Quando la Fiat deciderà di interessarsi alle corse capirà quanto tempo ha perduto e quanto ne sta perdendo. L'offensiva estera è un campanello d'allarme e la vittoria delle Porsche rappresenta una riprova della serietà con cui l'industria straniera guarda alle corse. L'insegnamento di questa Florio costituisca un monito, o meglio un incentivo per tutti.

ADOLFO ROSSONI

Impressioni di un pilota

La

"FLORIO" attraverso il parabrezza



SPECIALE PER AUTOSPRINT

CERDA - «Come vi siete piazzati?» ci chiesero gli amici alla fine della corsa, ma dopo aver saputo del nostro ritiro all'inizio del sesto giro, con gesto di sussiego la discussione finì lì e si parlò d'altro. Tutto era diventato irrilevante e secondario. Irrilevanti e dimenticati ormai tutte le traversie, le levatacce, i rischi delle prove a traffico aperto, la maretta che aveva colto la nave nella traversata notturna da Napoli

a Palermo, l'ansia in attesa dello sbarco della nostra Abarth 2000 gran turismo che avrebbe dovuto dividere con noi rischi e pericoli oppure onori e glorie, alla partenza ancora intatti e giganti.

Dimenticati ormai l'ubriacante serie di curve, le discese veloci e traditrici, i tratti particolarmente scivolosi ed infidi, le cunette più importanti e fondamentali, la divisione dei settantadue chilometri del percorso in settori per potere

più facilmente ricordare i capisaldi fondamentali, gli allunghi e le curve ingannevoli, tutto per potere ridurre al minimo le possibili cause di avaria o di incidente; il rettilineo di Bonfornello che si rivelava in corsa non come un supposto attimo di «relax» ma che si tramutava in minuti infernali per l'alta velocità raggiunta e per il difficile controllo della macchina, dovuto in parte al fondo stradale e al notevole vento laterale che attendeva

ingannatore, dietro a muretti o allo scoperto delle case, per farti scarrozzare da lato e farti balzare il cuore in gola.

Quasi mi fece rabbia il fatto che non si aggiungesse niente a quella domanda che aveva avuto una lacunosa risposta; possibile che nessuno immaginasse pur lontanamente che cosa possa significare la partecipazione a una Targa Florio? Questo per noi doveva essere un viaggio di completo riposo, una esperienza da raccontare, un piacevole diversivo per trascorrere in pace una settimana di sole e di aria aperta. Una evasione dalla routine quotidiana, un ritorno al passato, un modo più immediato di vedere e di provare il clima di attesa che agita questa ultima superstita grande corsa.

A poco a poco siamo entrati nel clima: la tensione aumenta di giorno in giorno e culmina al venerdì, nella giornata di prove. La levataccia alle cinque di una mattina livida e fredda si stempera nell'animazione dei boxes, nell'agitazione del pubblico che cerca con gli occhi i campioni preferiti, ignorando noi e quelli che noi stimiamo. Poi, d'improvviso, ti trovi allo start, devi anche tu fare il tuo dovere di concorrente, devi dare il tuo piccolo obolo per lo spettacolo, devi aggiungere la tua pietruzza al grande mosaico colorato della corsa. Ti sovviene che non sai a quanto sia la pressione delle gomme, che hai dimenticato di fare il pieno per controllare il consumo, che non conosci i rapporti della vettura, che non sai quale velocità essi consentano nelle varie marce.

Non superare i settemila giri, via, sei partito tu solo con la macchina che non ti è familiare ed è maledettamente potente. Settemila giri, e chi ci arriva a vederli? Manco in prima io li spunto. La strada si fa sotto invitante, il motore risponde in maniera superba, risponde all'affondo in modo impressionante, il rosario del contagiri meccanico si sgrana monotono: cinquemila, seimila, scimilacinquecento, terza, la macchina si avventa sulle curve, devi ridurre perché ti pare troppo veloce, entri in un tornante, sei troppo lungo, devi pederare

sul freno, sei scomposto, esci calato nei giri, il sudore comincia a inondarti la schiena, la maglietta è ormai inzuppata: rallenti un attimo, devi prendere un momento di riposo, non ti rammenti se la curva che ti si para innanzi è veloce oppure se è uno di quei tornanti stretti; nel dubbio scegli la seconda ipotesi, infatti si poteva fare in pieno senza staccare e tu ti trovi in seconda, a quattromila giri, e ti daresti degli schiaffi.

Dietro una curva più in basso scorgi una macchina di cilindrata inferiore alla tua e, all'improvviso, ritrovi la grinta, spingi, devi agguantarla: una, due, tre, quattro curve, la rossa vettura è sempre lì davanti e sembra impredibile. Entri composto e pulito in un misto veloce e, subito, te la trovi davanti: suoni, scarrozzi un poco a destra e a sinistra prima di poterti affiancare, all'uscita di un tornante. Quando il conduttore ti scorge, la vettura scompare: la tua accelerazione, sommata alla sua frenata, hanno compiuto il miracolo. Allora cominci a rimuginare, ti chiedi se è uno che cammina o no: non resta che attendere la fine. Scendi su Collesano, superi altre due vetture, entri nel paese e ti ricordi di ridurre via via, a piede leggero, per evitare sbandamenti sull'asfalto estremamente levigato.

Mentre riprendo a calare su Collesano intravedo davanti a me una Ford Cobra: è la numero 142, quella di Phil Hill. Mi viene fatto di pensare che sia in avaria e non cambio idea finché non mi accorgo che invece va: in curva quasi si ferma, per riprendere poi con spettacolose accelerazioni. All'ingresso di Collesano mi accodo a Phil Hill nel tornante del paese. Per affiancarmi chiamo l'affondo: buona notte, la spia segna ottomila ma la Cobra se ne va. La tengo d'occhio ancora fino al rettilineo poi, lo giuro, scompare in un baleno e io rimango lì a controllare i miei seimila e cinquecento giri e ho il mio bel daffare per andare dritto. Sono ai boxes, dove l'amico decreta 46" e 20", Avidano 46"38", i cronometristi 46"35": disturbare tanta gente per così poco è seccante, ma io ho fatto una bella sudata.

Vi faccio grazia del resto, non vi dirò dei miei due giri in corsa, della gioia provata nel superare la Porsche 904 di Rey, del superamento subito in corsa da parte della Cobra di Hitchcock - Tchkotoua, della mia resistenza alla sua ruota e dell'emozione provata all'uscita di una curva, quando, ancora avvolta da un polverone, ho sorpassato la macchina che aveva picchiato il muso contro il muretto. Il pilota, illeso, stava scendendo, ho spinto e via. Non vi dirò della delusione provata quando ho « smarrito » la seconda; in uno scalo di marcia, anche la mia macchina aveva subito la banale avaria che al primo giro aveva fermato Spychiger e al quarto Herrmann, entrambi alla guida delle vetture ufficiali dello Scorpione. Anche la mia forcella del cambio aveva dichiarato forfait.

Vi dirò invece dell'episodio occorso a Trautmann, quando, con il motore della sua due litri Lancia prototipo tutto fumante, si è fermato vicino a me. Mentre, sconcolato, guardava il motore che sprigionava fumo, è arrivato un pompiere, sbucato da chissà dove, che ha preso ad inondare il motore con un estintore, portando così la disperazione di Trautmann allo spasimo e precludendogli ogni possibilità di ripresa.

Vi dirò della scena comica di cui è stato involontario protagonista Govoni: scendeva verso Collesano tallonato dalla Cobra di Gurney e teneva la bocca aperta per poter respirare aria fresca anziché i gas che, causa la rottura di un tubo di scarico, venivano immessi nell'abitacolo. Vi dirò inoltre del maestro Ugolini che il lunedì mattina, partito da Cefalù per andare a Palermo, ha preso invece il treno per Messina; quando se n'è accorto ed è sceso per andare finalmente a Palermo vi è arrivato giusto in tempo per perdere l'aereo, con sommo giubilo di chi ha potuto occupare il suo posto.

Non vi ho detto quasi niente di tutto ciò che è successo, ma è chiaro che sarebbe troppo pretendere che non se ne parlasse con gli amici.

GIANCARLO VENTURI

La
"Florio",
minuto
per
minuto

DAL NOSTRO INVIATO

CERDA - Partenza alle ore otto: il distacco fra ogni vettura è di trenta secondi. Alle otto e trentatré minuti parte l'ATS di Baghetti, chiudendo la serie. Dopo sedici minuti di attesa passa davanti alle tribune l'Alfa Romeo SZ di Tagliavia - Di Salvo, che è riuscita a mantenere la posizione di partenza, aprendo la serie dei passaggi.

Primo giro

Durante il primo giro non si sono avuti abbandoni e tutti i concorrenti sono regolarmente transitati sulla linea del traguardo.

Nella classe 1300 l'equipaggio Rosinski - Rolland, alla guida di un'Alpine GT, vettura direttamente derivata dagli organi meccanici della Renault R8, ha compiuto il giro in 46'40" fornendo la migliore prestazione davanti alle Alfa Romeo SZ e alle Abarth Simca 1300. Evidentemente la grande perizia del pilota e la maneggevolezza del mezzo hanno supplito al forte divario di potenza esistente fra questo tipo di vettura e le altre in gara. Nella classe 1600 l'equipaggio Bussinello-Todaro ottiene il miglior tempo precedendo di tre secondi « Kim » - Thiele. Questi piloti erano alla guida delle due Giulia tubolari semi-ufficiali iscritte dalla Scuderia Sant'Ambroeus. Riscaldi, che doveva anch'egli partecipare alla gara su una Giulia TZ, non ha preso la partenza essendo stato vittima di una uscita di strada mentre provava il percorso il giorno precedente le prove ufficiali. L'« uscita » non ha avuto conseguenze per il pilota, ma il direttore sportivo della Sant'Ambroeus decideva di sostituirlo con Todaro, un espertissimo del circuito siciliano. Le TZ, comunque, fin dal primo giro hanno fornito un'ottima prova, occupando subito i primi tre posti della classifica di classe. Nella classe fino a 2000, nettamente inferiore agli altri il tempo di Vianini su Porsche 904. Il giovanissimo conduttore argentino faceva infatti registrare un ottimo 42'49"2, distanziando Bulgari-Grana, pure su Porsche 904, di ben 37 secondi. Al termine del giro Spychiger, su Abarth Simca 2000, era costretto ad abbandonare per la rottura della seconda; il difetto, riscontrato anche nel giorno delle prove, doveva via via eliminare tutte le altre Abarth in gara. In questa occasione il nuovo due litri italiano ha dimostrato notevoli manovre: infatti i piloti hanno lamentato una tenuta di strada in-

7

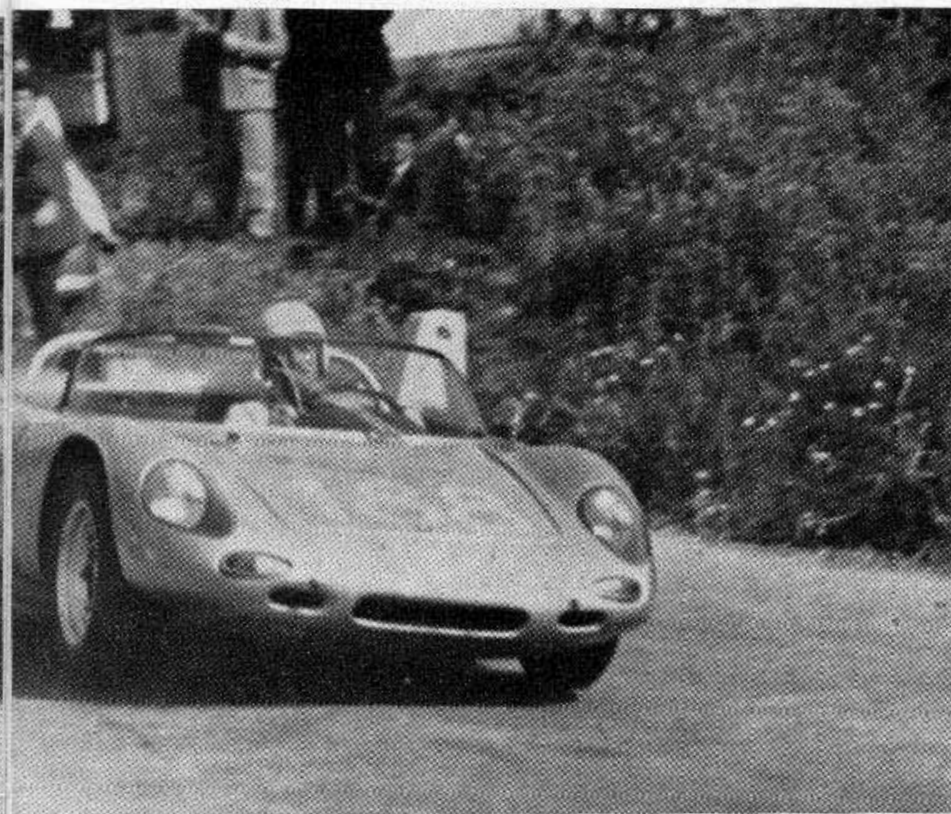
ore di
passione

sufficiente dovuta alla eccessiva rigidità della vettura e allo scarso potere direzionale dell'avantreno. Il giorno precedente la gara i meccanici dell'Abarth avevano febbrilmente lavorato per ovviare a questi inconvenienti; la vettura era stata alzata nella parte anteriore, ammorbidita negli ammortizzatori, inoltre erano state aggiunte prese d'aria anteriori e posteriori per il miglior raffreddamento dei freni e si era sostituito il rapporto al ponte con uno più corto. Queste modifiche, pur migliorando in linea generale la vettura, non hanno permesso di raggiungere il massimo del rendimento, riuscendo solo in parte ad attenuare i difetti precedentemente registrati.

Le classe 2500 praticamente non ha storia a causa della scarsa partecipazione di



vetture e del trascurabile valore tecnico. Nella classe 3000 fin dal primo giro si è vista la supremazia della coppia Guichet-Facetti su Ferrari GTO '64. Con un'ottima partenza, l'equipaggio italo-francese si è subito insediato nella prima posizione di classe e fra i primi in classifica assoluta, ribadendo le notevoli doti di potenza, accelerazione e tenuta della GTO, vettura non ancora superata specialmente sui percorsi misti. La classe da oltre 3000 era una delle più seguite: infatti per la prima volta in Italia erano in gara le Cobra Ford, le maggiori aspiranti al campionato mondiale marche. I tempi del primo giro non smentivano l'attesa: un 42'23" ottenuto da Gurney mostrava chiaramente le grandi possibilità della vettura. Pur non essen-



Bonnier, popolarissimo in Sicilia per aver vinto due edizioni della « Targa », ha compiuto quest'anno solo il primo giro alla guida della Porsche due litri prototipo con cui ha ottenuto il miglior tempo assoluto della giornata. Poi, la rottura di un semiasse lo ha bloccato. Sopra, la Porsche 904 di Bulgari-Grana dopo il ritiro. Notare la forte inclinazione della ruota dovuta alla rottura della sospensione

do assolutamente all'altezza del compito, per quel che riguardava la tenuta di strada (compromessa dalla scarsa rigidità torsionale del telaio) e la maneggevolezza su un circuito stretto e tortuoso quale quello delle Madonie, le Cobra sono dotate di un'accelerazione fulminea e di grande velocità. La prima permetteva alla vettura di « schizzare via » dalle curve, la seconda di raggiungere, sull'unico rettilineo di circa sette chilometri, una elevatissima velocità. Comunque i piloti, e specialmente l'equipaggio italiano Arena-Coco, decisamente nuovo a una vettura di tal genere, apparivano molto provati e affaticati per i continui sforzi compiuti nel tentativo di non uscire di strada nei tratti misti veloci e negli stretti tornanti.

La categoria sport classe 2000 non allineava grandi nomi e neppure vetture tali da consentire di raggiungere il successo. Per un'uscita di strada nel corso delle prove ufficiali, la Repco Brabham Climax di Epstein, vettura interessantissima, non prendeva la partenza; rimanevano quindi la Ferrari 2000 di Terra e Toppetti, primi di categoria al primo passaggio, e la vecchia Maserati 2000 di Boffa e Govoni. La categoria prototipi allineava in primo luogo le due Porsche di Bonnier-Graham Hill e Barth-Maqlioli. La prima era uno spider dotato di motore otto cilindri direttamente derivato da quello della F.1, la seconda aveva la stessa carrozzeria e lo stesso telaio della 904 su cui era montato lo stesso motore otto cilindri. Altri interessanti

prototipi erano quelli della Lancia, direttamente derivati dalla Flavia Zagato, con motore preparato da Bosato. Dei due prototipi presentati, quello affidato a Cella-Trautmann aveva le modifiche più spinte: motore maggiorato fino a 2000, recuperi dell'olio per una migliore lubrificazione, sostituzione della dinamo con alternatore, sostituzione della ventola mossa da una cinghia con un'altra ventola azionata da un motore elettrico comandato da un termostato, adozione di ruote da 13 pollici in sostituzione di quelle di serie da 15. Particolare interessante, i pneumatici usati erano Pirelli « cinturato S », appositamente approntati per la Lancia e controllati da tecnici della Pirelli stessa. Questo interesse inprevisto per le competizioni



Bussinello-Todaro (A.R. Giulia TZ)



Bulgari-Grana (Porsche 904)



Barth-Maglioli (Porsche 2000 PT)



Phil Hill (A.C. Cobra Ford)



I fratelli Mauro e Lucien Bianchi

potrebbe anche preludere a un ufficiale ritorno della Casa italiana alle corse. Inoltre l'Alpine allinea un prototipo da 1150 cc, guidato dalla coppia Bianchi-Bianchi. Questa vettura, pur disponendo di una potenza limitata e pur essendo studiata per circuiti particolarmente veloci tipo quello di Le Mans, quindi inadatta al tortuoso circuito siciliano, ha ottenuto tempi di rilievo. Fra i prototipi fino a 3000 di cilindrata, la Targa Florio ha segnato la prima apparizione dell'ATS. L'esordio è avvenuto quasi in sordina: le due vetture infatti erano state iscritte una dalla Scuderia Centro-Sud e l'altra dalla Scuderia Biondetti, e la vettura è apparsa fondamentalmente ben impostata sebbene ancora imperfetta nella messa a punto generale. Entrambe le ATS hanno accusato noie al sistema di accensione per l'eccessivo surriscaldamento della bobina e dello spinterogeno. Il tempo migliore della categoria prototipi al primo giro era conquistato da Bonnier su Porsche con un 41'16"1, miglior tempo assoluto di questa edizione della « Targa ».

Secondo giro

Il secondo giro segna i primi ritiri: nella classe 1300 Mantia-Etabba su SZ e Montalbano-Calascibetta su Abarth Simca 1300 sono costretti all'abbandono. Rosinski-Rolland guidano sempre la classifica seguiti da Laureati-Ridolfi. Nella classe 1600 nessun ritiro e posizioni immutate: guida sempre la coppia Bussinello-Todaro. Nella classe 2000 Vianini su Porsche esce di strada riportando alcuni danni: la vettura attardata è costretta a una fermata ai box per la sostituzione di una ruota, eseguita a velocità record dai meccanici della Porsche. In testa alla classe è ora la coppia Pucci-Colin Davis. Nella classe 2500 due equipaggi su tre partiti si ritirano; rimane quindi in gara solo la coppia Santoro-Raimondo. La classe 3000 vede sempre in testa Guichet-Facetti alla media di 102,329 chilometri orari, mentre nella classe oltre 3000 la prima posizione è sempre tenuta da Gurney che ha leggermente diminuito l'andatura. Nella categoria sport si registra l'abbandono di Lisitano-Cucinotta su Fiat 8V, mentre guida la classifica la Ferrari di Terra e Toppetti. Nella categoria prototipi Bonnier, fino a questo momento primo assoluto, è costretto al ritiro per la rottura di un semiasse; passa quindi in testa il secondo prototipo Porsche di Barth-Maglioli. Ritirate anche la MG di Siddi-Fondi e l'ATS di Zeccoli-Gardi.

Terzo giro

In una gara come la Targa Florio i ritiri si susseguono con un'implacabile progressione. Delle sessantaquattro vetture partite, al terzo giro ne rimangono soltanto quarantanove, essendosene ritirate dieci al secondo giro e cinque al terzo. La classe 1300 è sempre guidata da Rosinski-Rolland, che hanno accumulato un notevole vantaggio su Laureati-Ridolfi; Navarro-Pagnon e Virgilio-Monaco si ritirano. Nella classe 1600, invece, le posizioni rimangono immutate e non si registra alcun ritiro; Bussinello-Todaro guidano con diciassette secondi di vantaggio su « Kim »-Thiele. Nella classe 2000 la coppia Bulgari-Grana prende il comando sopravvanzando Pucci-Davis, mentre Deserti, che aveva sostituito Vianini al secondo giro, dopo la



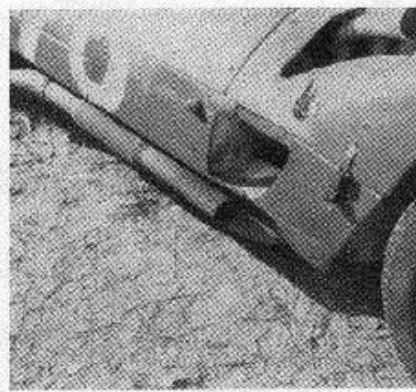
Ferlaino-Taramazzo (Ferrari GTO/64)



Santoro-Raimondo (Flaminia 2)



Laureati-Ridolfi (Simca-Abarth 1300)



Scarico della Maserati di Boffa-Govoni: veleno!

sua uscita di strada, a quattro chilometri circa dalla partenza è vittima a sua volta di un'uscita di strada. Vano è l'affannoso tentativo del pilota per riprendere la corsa forzosamente interrotta: la Porsche perde letteralmente i pezzi per strada e, dopo un giro a passo d'uomo, Deserti è costretto all'abbandono.

Nella classe fino a 3000 guida la classifica la coppia Facetti-Guichet mentre nella classe oltre 3000 la prima posizione è costantemente tenuta da Gurney. In questo giro si fermano ai boxes per i rifornimenti la Ferrari di Facetti e Guichet, la Cobra di Gurney-Grant, la Cobra di Phil Hill-Bondurant e la Ferrari di Ferlaino-Taramazzo. Il rifornimento della prima vettura si svolge velocissimo; subito dopo arriva la prima Cobra e, alcuni secondi più tardi, l'altra. Nel frattempo sopraggiunge rapidissima la Ferrari di Ferlaino-Taramazzo, che si ferma nello spazio lasciato libero fra la prima e la seconda Cobra. Gli addetti ai rifornimenti, che avevano già rifornito la Cobra di Gurney, passano senza esitare al rifornimento della Ferrari ultima arrivata, tralasciando la seconda Cobra, quella di Phil Hill. Carroll Shelby, presente alla manovra, protesta violentemente e si accende una breve discussione fra gli uomini della Ford e quelli della Ferrari, discussione peraltro senza conseguenze.

Nella categoria sport Terra e Toppetti sono sempre al comando e si registra lo abbandono di Rotolo-Di Liberto su Osca e di Rupert-Ratcliffe su Morris. La categoria prototipi è sempre guidata dalla Porsche di Barth-Maglioli, mentre la Flavia di Cella-Trautmann compie veri prodigi per una macchina quasi di serie. L'altra Flavia, uscita di strada nel corso del secondo giro, mentre era alla guida Crosina, è molto attardata. L'ATS di Baghetti, dopo una lunga sosta ai boxes, riparte ormai tagliata fuori dalla gara.

Quarto giro

Nella classe 1300 Rosinski-Rolland, che erano primi di classe, passano notevolmente attardati. Infatti, per la rottura di una ruota, il pilota ha dovuto sostituirla e procedere verso i boxes ad andatura moderata. Essendosi fermati ai boxes anche Laureati-Ridolfi, per difettoso funzionamento della loro Abarth, risulta in testa la coppia Tagliavia-Di Salvo su Giulietta SZ. La classe 1600 non ha storia: è costantemente guidata da Bussinello-Todaro che vanno via via aumentando il loro distacco su « Kim » - Thiele. Nella classe 2000 Bulgari-Grana guidano sempre la classifica, mentre si ritira la coppia Herrmann-Patria su Abarth 2000. Nelle classi 3000 e oltre 3000 posizioni immutate. La categoria sport vede sempre al comando Terra-Toppetti, seguiti da Boffa-Govoni a due minuti. La categoria prototipi vede il ritiro di Crosina-Frescobaldi (a causa della precedente uscita di strada la vettura era rimasta notevolmente danneggiata) e dell'Austin di Hopkirk-Wisdom. Conduce sempre la Porsche di Barth-Maglioli, prima anche in classifica assoluta, seguita a tre minuti circa dalla Porsche di Bulgari-Grana, quindi dalla Ferrari di Facetti-Guichet, dalla Porsche di Pucci-Colin Davis e dalla Cobra di Gurney.

Quinto giro

Nella classe 1300 Tagliavia-Di Salvo ven-

gono sopravvanzati dalla coppia Rigano-Merendino perché sono costretti a una lunga sosta ai boxes. Intanto Laureati-Ridolfi sono lanciati all'inseguimento per recuperare il tempo perduto. Si ritirano definitivamente Rosinski-Rolland, dopo aver fornito una prova superlativa con una vettura leggermente inferiore alle altre. Ritirati anche Bonaccorsi-Susinno su Alfa Romeo SZ. Bussinello-Todaro guidano senza opposizione la classe 1600 che non registra nessun ritiro. Nella classe 2000 la coppia Bulgari-Grana conduce indisturbata, aumentando progressivamente il vantaggio. Nella classe 3000 Facetti e Guichet, primi in classifica, si fermano ai boxes per il cambio dei pneumatici. Altro colpo di scena: Carroll Shelby, che evi-

dentemente non ha dimenticato lo «sgarbo» precedente, avendo notato che ben quattro meccanici, al posto dei due imposti dal regolamento, lavorano attorno alla vettura, scatta una fotografia con una macchina a sviluppo istantaneo e, valendosi di tale prova, presenta un reclamo ufficiale ... dimenticando probabilmente che attorno alle Cobra in sosta lavorano regolarmente tre meccanici. Nella classe oltre 3000 il comando passa alla coppia Phil Hill-Bondurant, essendo Gurney attardato ai boxes per il cambio dei pneumatici e per il rifornimento.

Nella categoria sport colpo di scena: Toppetti esce di strada con la Ferrari, danneggiando notevolmente la vettura e perdendo una ruota. Montata la ruota di scorta, riparte carico di pezzi staccatisi per l'urto e giunge ai boxes a velocità moderata. Prima quindi la coppia Boffa-Govoni su Maserati 2000. Nella categoria prototipi Maglioli su Porsche è costretto a fermarsi ai boxes per cinque minuti: una avaria alle sospensioni posteriori che costringerà la vettura ad un'andatura moderata, eliminandola dalla lotta. Ritiro della Flavia di Cella-Trautmann per il surriscaldamento del motore. La corsa è ora guidata da Bulgari-Grana che precedono Facetti-Guichet di un minuto.

Sesto giro
Nella classe 1300 guidano sempre Rigano-Merendino, cercando di resistere all'attacco di Laureati-Ridolfi. Nella 1600 sempre Bussinello e Todaro, davanti a «Kim»-Thiele. Nella classe 2000 Bulgari-Grana, primi assoluti, sono costretti ad abbandonare per rottura della sospensione posteriore sinistra. Anche l'Abarth Simca 2000 di Conti-Venturi è costretta al ritiro per la rottura della seconda. Nella classe 3000 ritiro di Facetti-Guichet, per la rottura del differenziale. L'avaria meccanica ha posto fine alla brillantissima corsa del GTO togliendo ogni barlume di speranza di una vittoria italiana. Nella classe oltre 3000 il comando è stato ripreso da Gurney davanti a Phil Hill. La categoria sport è sempre guidata da Boffa-Govoni e quella dei prototipi da Barth-Maglioli. La classifica assoluta risulta così modificata: primi Pucci-Davis, secondi Gurney-Grant.

Settimo giro
La classe 1300 è sempre guidata da Rigano-Merendino, mentre la classe 1600 vede in testa Bussinello-Todaro. Nella 2000, prima la coppia Pucci-Colin Davis che ha

conquistato anche il primo posto assoluto. Nella classe 3000 guidano Ferlaino e Taramazzo mentre nella oltre 3000 si registra il ritiro della coppia Ireland-Maston Gregory, peraltro fuori dalla lotta fino dai primi giri per difettoso funzionamento del motore. Primo è Gurney e Arena-Coco hanno sopravvanzato Phil Hill-Bondurant. Le categorie sport e prototipi sono rispettivamente guidate da Boffa-Govoni e da Barth-Maglioli. Nessuna importante variazione alla classifica assoluta.

Ottavo giro

La classe 1300 è sempre guidata da Rigano-Merendino, la 1600 da Bussinello-Todaro. Nardari-Zarattini su Osca si ritirano. Nella classe 2000 posizioni immutate: in testa Pucci-Davis. Classe 3000: primi Ferlaino-Taramazzo e, nella oltre 3000, primo Gurney. La coppia Arena-Coco si ritira per surriscaldamento del motore. Nelle categorie sport e prototipi primi Boffa-Govoni e Barth-Maglioli.

Nono giro

Ventiquattro vetture portano a termine il nono giro. Sette nella classe 1300 dove Laureati-Ridolfi conquistano il primo posto aprendo l'albo d'oro della nuova scuderia Sagittario cui appartengono; tre nella 1600 sempre guidata da Bussinello e Todaro; cinque nella 2000 dove è prima la coppia Pucci-Davis. Inoltre cinque vetture con in testa la Ferrari di Ferlaino e Taramazzo nella classe 3000, due vetture con in testa Gurney nella oltre 3000. Nella categoria sport una sola vettura, quella di Boffa e Govoni, due nella categoria prototipi con in testa la Porsche di Barth-Maglioli. La coppia Pucci-Colin Davis è sempre prima in classifica assoluta.

Decimo giro.

L'ultimo giro della «Targa» è percorso da dieci vetture e più precisamente: due della classe 1600, dove risultano vincitori Bussinello-Todaro; tre della classe 2000, classe dei vincitori assoluti Pucci e Davis; tre della classe 3000 dove risultano vincitori Ferlaino e Taramazzo; una della oltre 3000, quella di Gurney-Grant, e una della prototipi, di Barth-Maglioli. Il decimo giro è stato percorso da tutti i concorrenti ad andatura ridotta, come documenta la particolareggiatissima tabella che pubblichiamo alle pagine 20-21, diffuso riepilogo cronologico della grande corsa siciliana.

FRANCESCO ELKAN



Carroll Shelby (di spalle) vuole protestare...



...ma che accade intanto al box della Cobra-Ford?

LE CLASSIFICHE

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA

1. Antonio Pucci-Colin Davis (Porsche 904), 10 giri pari a km. 720 in 7.10'53"3, alla media di kmh. 100,256; 2. Gianni Balzarini-Herbert Linge (Porsche 904) a 12'22"; 3. Roberto Bussinello-Nino Todaro (A.R. Giulia TZ) a 16'13"2; 4. «Kim»-Alphonse Thiele (A.R. Giulia TZ) a 18'45"1; 5. Corrado Ferlaino-Luigi Taramazzo (Ferrari GTO) a 17'31"2; 6. Edgar Barth-Umberto Maglioli (Porsche 2000 PT) a 19'51"1; 7. G. Klass-Neerspach (Porsche 904) a 27'11"2; 8. Dan Gurney-Gary Grant (Cobra-Ford) a 29'50"2; 9. Ulf Norinder-Picko Troberg (Ferrari GTO) a 29'50"2; 10. C. Bourillot-P. Bourbon (Ferrari GTO) a 35'51"2.

CLASSIFICA ASSOLUTA GRAN TURISMO

1. Pucci-Davis (Porsche 904), in 7.10'53"3; 2. Balzarini-Linge (Porsche 904), 7.23'15"3; 3. Bussinello-Todaro (A.R. Giulia TZ), 7.27'07"1.

CATEGORIA GRAN TURISMO Classe 1300 cc.

1. Laureati-Ridolfi (Simca-Abarth), in 7.36'12"1 (9 giri); 2. Rigano-Merendino (A.R. Giulietta SZ),

7.38'58"1; 3. Garzone-Petrucci (A.R. Giulietta SZ), 7.43'45"2; 4. Picciotto-Bismark, 7.44'56"2; 5. Capra-Galli (A.R. Giulietta SZ), 7.48'30"2; 6. «Ribot»-Falla (A.R. Giulietta SZ), 7.55'45"2; 7. Sabbia-Spampinato (A.R. Giulietta SZ), 8.03'43"2; 8. Garufi-Capugno (Simca-Abarth), 7.16'02"1 (8 giri); 9. Mirto Randazzo-Crisafi (A.R. Giulietta SS), 7 ore 48'51"3.

Classe 1600 cc.

1. Bussinello-Todaro (A.R. Giulia TZ), in 7.27'07"1, alla media di kmh. 99,620; 2. «Kim»-Thiele (A.R. Giulia TZ), 7.27'38"2; 3. Nicodemi-Lessona (A.R. Giulia TZ), 7.31'47"4 (9 giri); 4. Tipa-Lombardo (A.R. Giulia S), 7.24'02"2 (8 giri); 5. Nardari-Zarattini (Osca), 7.28'32"1 (7 giri).

Classe 2000 cc.

1. Pucci-Davis (Porsche 904) in 7.10'53"3, alla media di kmh. 100,256; 2. Balzarini-Linge (Porsche 904), 7.23'15"3; 3. Klass-Neerspach (Porsche 904), 7.30'45"2; 4. Rayers-Müller (Porsche 904), 6.54'52"1 e 4 (9 giri); 5. Rey-Hanrout (Porsche 904), 7 ore 18'41"3.

Classe 2500 cc.

1. Santoro-Raimondo (Lancia Flaminia) in 7.59'42"1, alla media di kmh. 81,051 (9 giri).

Classe 3000 cc.

1. Ferlaino-Taramazzo (Ferrari GTO) in 7.26'25"1, alla media di kmh. 96,340; 2. Norinder-Troberg (Ferrari GTO), 7.40'44"1; 3. Bourillot-Bourbon (Ferrari GTO), 7.46'45"1; 4. Nicolci-Zanardelli (Ferrari GTO), 7.12'45"2 (9 giri); 5. Teormina-Tacci (Ferrari GTO), 7.16'20"2 (8 giri).

Classe oltre 3000 cc.

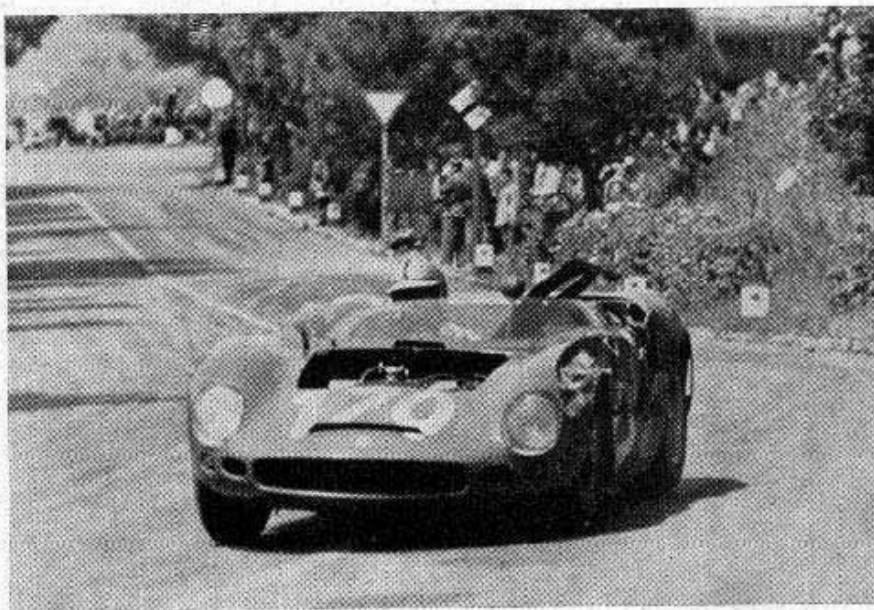
1. Gurney-Grant (Cobra-Ford) in 7.38'05"1, alla media di kmh. 94,307; 2. Phil Hill-Bondurant (Cobra-Ford), 6.23'10"1 (8 giri); 3. Arena-Coco (Cobra-Ford), 5.13'56"1 (7 giri); 4. Tchikotoua-Hitchcock (Cobra-Ford), 7.07'36"4.

CATEGORIA SPORT Classe 2000 cc.

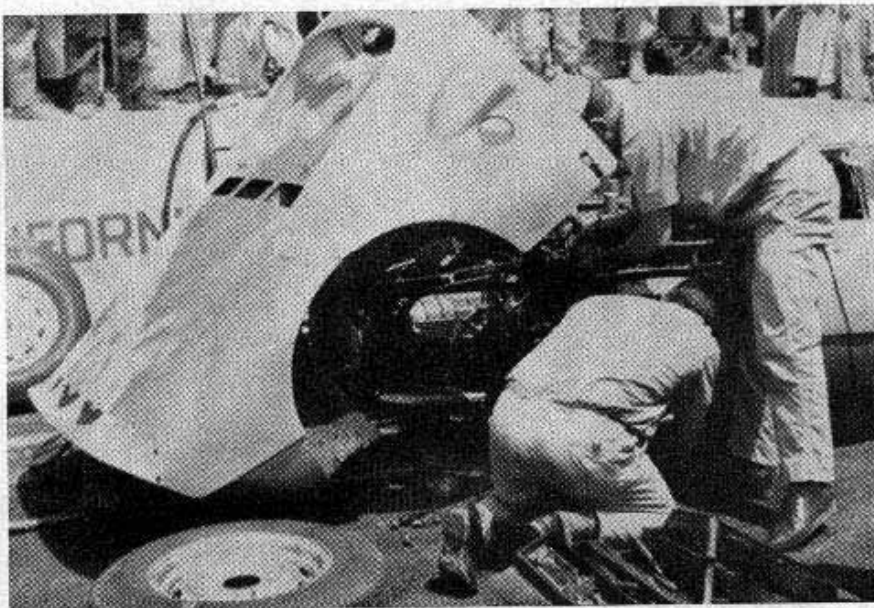
1. «Akmal»-Govoni (Maserati) in 7.02'46"3 (9 giri).

CATEGORIA PROTOTIPI Classe 2000 cc.

1. Barth-Maglioli (Porsche) in 7.29'15"4, alla media di kmh. 96,154; 2. Bianchi L.-Bianchi M. (Alpine), 7.26'52"4 (9 giri).



Fotogrammi staccati dal grande film della « Florio ». La prima immagine, che potrebbe intitolarsi « la tana dei Cobra » (1) è seguita da altre due che mostrano personaggi secondari della spedizione americana in Sicilia: la vettura dell'equipaggio Hitchcock-Tchkotoua vistosamente ammaccata (2) e la schiena di un meccanico altrettanto vistosamente... tatuata (3). La Ferrari 2000 sport di Terra-Toppetti (quest'ultimo è al volante) rientra ai boxes carica dei propri... rottami (4). Von Hanstein, « general manager » della Porsche, dirige le operazioni per radiotelefono (5). Infine, la Porsche prototipo di Barth-Maglioli in sosta ai boxes (6). Si noti l'unghia in plastica applicata alla coda per migliorare l'aderenza del retrotreno alle alte velocità



Personaggi

fatti

e

figure

della

48^a

edizione

della

TARGA

Sul palcoscenico delle Madonie

DAL NOSTRO INVIATO

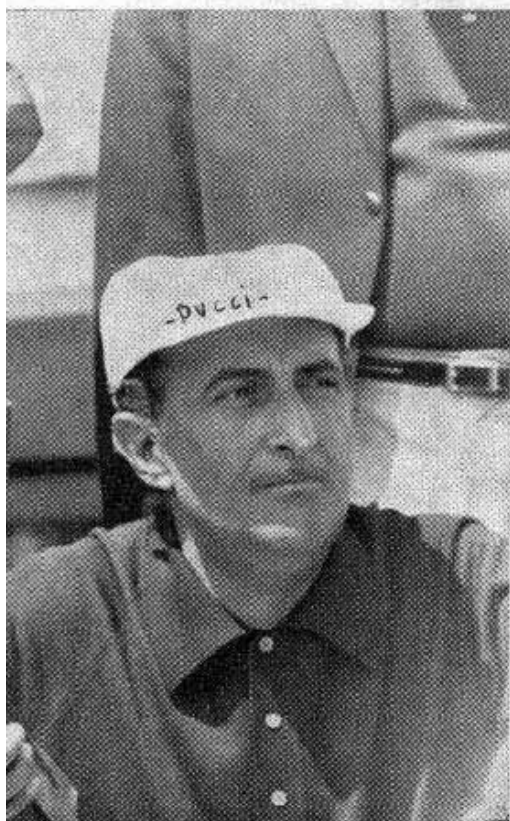
CERDA - Il barone di Palermo ha siglato un contratto a vita con la Casa di Stoccarda. « Ogni volta che la Porsche verrà in Sicilia per la "Targa", a me darete una vettura ufficiale ». Von Hanstein, detto a Stoccarda il « barone-dritto » della Porsche, accettò subito. Dopo tutto un pied à terre in Sicilia valeva bene l'ultima delle vetture ufficiali. Fu così che il barone siciliano entrò alla Porsche come guida ufficiale. Il contratto non prevedeva ingaggi, non presentava onere alcuno. Il barone chiedeva soltanto di disputare la « Targa », una sola corsa all'anno: alla Porsche avrebbe dato ospitalità nelle sue terre, proprio sul « tobogan » segreto delle Madonie.

Per anni Antonio Pucci, quattro quarti di nobiltà, primavera quarantuno, baffetti dernier cri, ha inseguito un successo che nessuno credeva possibile. Lo aveva sfiorato negli anni passati e allora tutti avevano detto che, mancato il colpo, l'occasione non sarebbe più

tornata. Questa volta alla « Targa » c'erano tutti: grossi nomi e Porsche ufficiali più potenti di quella di Pucci il quale, del resto, si proponeva soltanto di disputare una corsa di regolarità veloce. Ha infatti gareggiato ponendosi unicamente il traguardo di terminare la corsa. Tutti gli altri hanno rotto, si sono dovuti fermare ai boxes, hanno accusato carenze tecniche, ma il barone, assieme all'inglesino-siciliano Colin Davis, ha continuato, regolare, a effettuare la sua corsa. Quando, al sesto giro, Von Hanstein e Ugolini gli hanno segnalato dai boxes che era in testa, si è quasi impaurito e ha vinto così, senza accorgersene, andando sempre più piano in un finale di tutta tranquillità. Per la terza volta nella storia, un siciliano ha vinto la « Targa ».

l'anti-campione

I pronostici parlavano di un solo uomo: Bonnier. Tutte le attenzioni erano per lui, il presidente del sindacato piloti, il conduttore che aveva già vinto due edizioni. La stu-





pefacente semplicità con cui Bonnier aveva realizzato i tempi di prova non poteva lasciare alcun dubbio: avrebbe vinto lui e avrebbe vinto la « Targa » anche Graham Hill, suo coéquipier. Un giro da campione, poi la rottura del semi-asse e la lunga passerella a piedi per un largo tratto del circuito. Una salve di applausi dai siciliani, che volevano vincitore lui solo. Intanto Graham Hill dormiva nel boxes: era venuto dall'Inghilterra per far da spettatore. Si può dire che sia il pilota più pagato del mondo: ha preso l'ingaggio senza disputare neppure un chilometro di « Targa ».

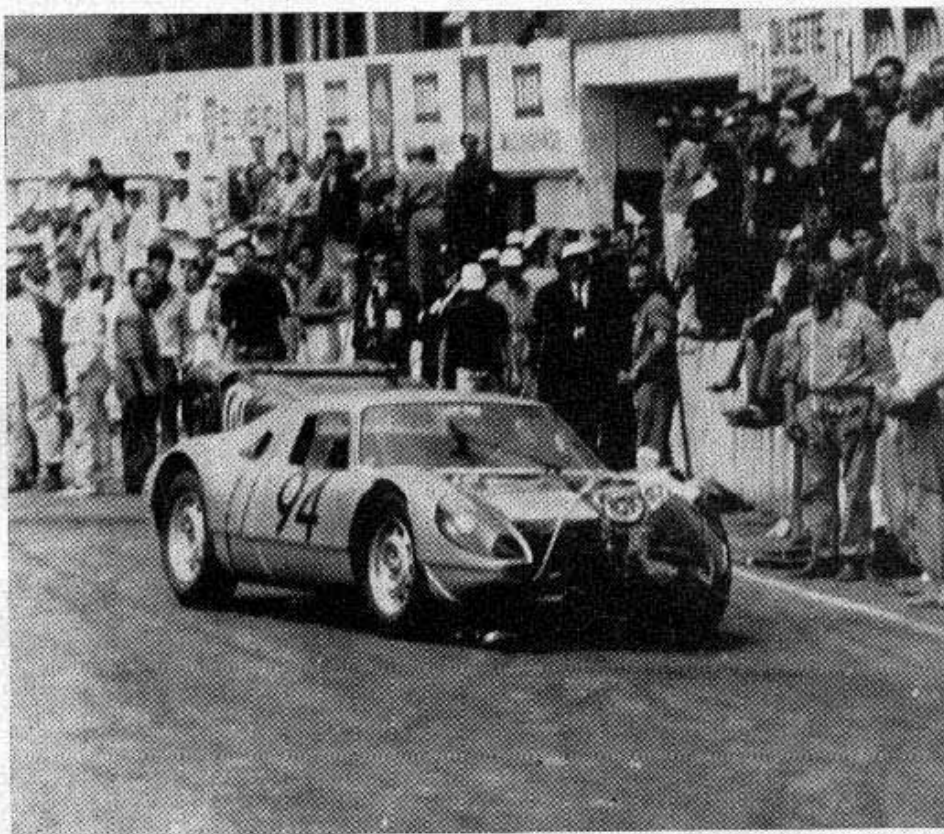
l'Alfa corse

Il più grosso successo italiano è stato ottenuto dalle Tubolare Zagato dell'Alfa Romeo. Un successo innegabile, con il terzo e il quarto posto assoluti. Todaro-Bussinello e Kim-Thiele hanno portato al traguardo due vetture ideali per un circuito come quello della « Targa ». Sorge però legittima una domanda: perché l'Alfa non torna ufficialmente alle corse? Perché continua ad affidare ad una scuderia le sue vetture senza scendere ufficialmente in campo? A Cerda c'era tutto il reparto corse ed esperienza dell'Alfa: una partecipazione alla luce del sole. Eppure si è cercato il paravento. L'esempio Lancia-HF può costituire il primo passo per favorire il ritorno di una squadra ufficiale. Non vediamo il motivo di ostinarsi dietro un anonimato. L'Alfa deve tornare in proprio, senza falsi pudori, senza ribadire il ritornello secondo cui un ritorno è impossibile se non si è sicuri di stravincere.

gli emuli

Vianini e Deserti: un'altra coppia che sulla carta avrebbe potuto vincere la « Targa ». Vianini ha coperto il primo giro in un tempo sensazionale, poi è andato a muro sbucciando un cerchione e ha passato la mano a Deserti. Per quattro chilometri ha guidato il velocissimo bolognese, poi, volendo emulare il compagno, pure lui è sta-

to vittima di un'uscita di strada compromettendo ogni possibilità di successo. Vianini e Deserti hanno guidato a fortissima velocità e loro stessi sono convinti di poter segnare tempi anche inferiori. Se fossero andati un tantino più piano avrebbero vinto la « Targa », comunque l'appuntamento è rinviato al Nürburgring dove i due correranno di nuovo: coppia fissa per il challenge mondiale.



le vetture azzurre

Alpine a sensazione sul tracciato della Florio. I due fratelli Bianchi, Lucien e Mauro, hanno portato a fine gara il loro prototipo, con motore Renault elaborato da millecentocinquanta di cilindrata. Hanno corso in modo assolutamente imprevedibile con un mezzo assai meno potente degli altri, ma non

per questo meno veloce e meno scattante. Il riconoscimento delle innegabili doti dei Bianchi svela anche il profilarsi di un... pericolo francese. Puntuale conferma è venuta anche dall'altra Alpine, quella di Rosinski-Rolland bloccata al quarto giro, per il distacco di una ruota, quando era largamente in testa alla classe fino a 1300. Al loro debutto in Italia, le vetture azzurre francesi hanno dimostrato di essere una cosa seria.

i giovani leoni

Nella « staffetta Porsche » per 720 chilometri la terza frazione è stata coperta da Bulgari-Grana, dopo il turno solitario di Bonnier e quello accoppiato di Maglioli-Barth. Brillantissimi, bravissimi, Bulgari-Grana hanno disputato una corsa irruente e d'attacco. Hanno avuto sulle spalle una responsabilità gigantesca, improvvisa, ed hanno ceduto troppo presto quando già si augurava loro un successo clamoroso. Due bravissimi piloti, che le Case italiane farebbero bene a non scordare.

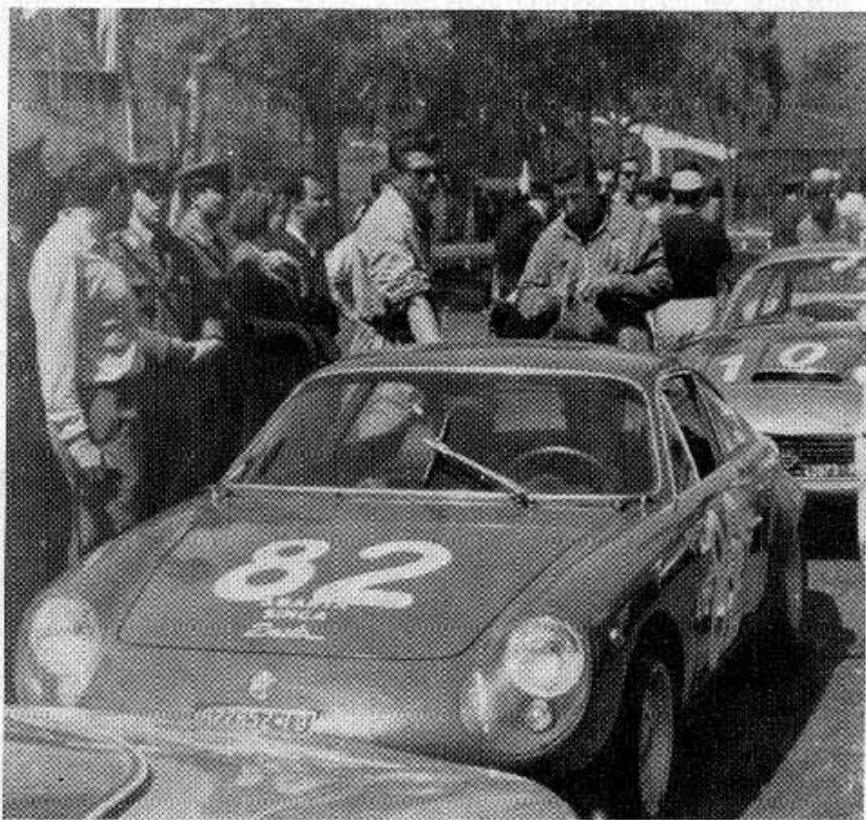
il GTO batte un colpo

Enzo Ferrari aveva risposto negativamente alle molteplici sollecitazioni degli sportivi siciliani. Aveva negato anche il « permesso speciale » che gli stessi chiedevano per l'idolo locale, Vaccarella. Restavano i clienti, forti, ma pur sempre clienti. Guichet ha dimostrato ancora una volta di essere un campione eccezionale. In coppia con Carluccio Facetti ha lottato come un leone per ottenere un successo che le previsioni della vigilia indicavano come molto difficile ed improbabile. A metà gara, il GTO era secondo assoluto. Guichet ha « tirato » come non mai. Facetti lo ha seguito a ruota ed ha fatto quanto poteva su un mezzo meccanico che aveva preso in mano solo da pochi giorni. Non fosse stato per un banale guasto il GTO avrebbe ottenuto un'affermazione clamorosa, comunque nella corsa le vetture di Maranello hanno recitato un ruolo tutt'altro che secondario.

non scoppia la bomba

L'Abarth due litri era paragonata a una bomba. Con quel motore potente ed eccezionale avrebbe potuto stradominare la « Targa ». Mancava però di un telaio valido, di un assetto di guida tipo mille sport, altrimenti sarebbe stata la vettura più indicata per una corsa d'assalto alla garibaldina, con novantotto

probabilità su cento di successo. Nel « clan » dell'Abarth si sono vissuti momenti drammatici. Tre vetture (due ufficiali, la terza di clienti) hanno rotto tutte il rapporto della seconda. È mai possibile che un simile guasto, già rilevato in prova, debba ripetersi con tanta monotonia? Riolo, che aveva percorso a piedi tutto il circuito della « Targa » per impararlo a memoria, è rimasto... ancora a piedi.



non morde il serpente

L'organizzazione della Ford Cobra è stata sensazionale, quasi da sbarco alleato. Telefono diretto con Detroit da una località sperduta delle Madonie, dove il telefono non è ancora arrivato; radio trasmettenti e riceventi lungo il percorso. Uno staff di meccanici e tecnici di prim'ordine. Un bunker carico di ricambi e vetture « muletto » a vo-

lontà. Le premesse per una strabiliante affermazione non mancavano, Shelby aveva calcolato tutto e voleva battersi con Ferrari. La assenza del Drago di Maranello ha evitato che la sconfitta si tramutasse in una *débâcle*. La Ford aveva ingaggiato tutti i migliori piloti di formula, liberi sul mercato: Gurney, Phil Hill, Masten Gregory, Ireland. Alla distanza hanno ceduto tutti e l'organizzazione americana non è servita a nulla. Neppure il

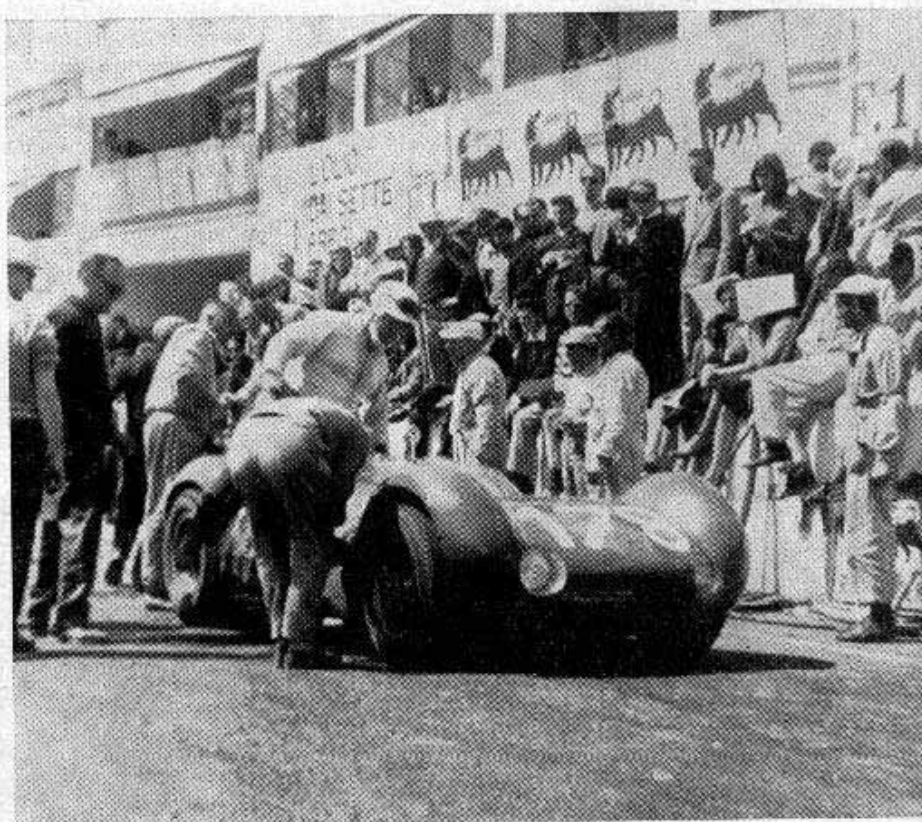


grande coraggio e la passione di Gurney hanno potuto salvare la spedizione americana. Corda ha fatto giustizia: le vetture americane vanno bene in rettilineo, non sul misto e non in salita. Fra tanti campioni una seria possibilità di conquistare un grosso piazzamento l'hanno anche avuta due siciliani: Arena e Cocco, fino a quando, al settimo giro, li ha traditi il radiatore; la loro vettura beveva più acqua che benzina e i due si sono arresi dopo aver lottato fino... all'ultima goccia.



i due "desperados"

La coppia più simpatica vista alla « Targa » era senza dubbio quella formata dai due « desperados » (il termine non sia interpretato in maniera offensiva, perché tutt'altre sono le nostre intenzioni) Mennato Boffa e Odoardo Govoni. Govoni è uscito di strada in prova e il meccanico di Boffa ha compiuto un miracolo, nella notte di sabato, rimettendo in sesto la vettura e verniciandola anche tutta di un color rosso sangue. La vecchia Maserati sport due litri si è dimostrata un eccezionale cavallo di battaglia. Dopo mezzo giro Boffa, partito come un razzo, ha sentito un colpo. « Qua — ha detto — è partito il motore ». Così, lentamente, ha raggiunto un box distaccato lungo il percorso, ma i meccanici, dopo una rapida occhiata, hanno sentenziato che il motore era sanissimo. Si erano rotti i tubi di scarico. Boffa è ripartito come un demone e al posto di guida si è comportato come un pescatore subacqueo, cercando di respirare il meno possibile per evitare di aspirare ossido di carbonio. Dopo tre giri si è fermato, estenuato e intossicato, e sulla macchina è balzato Govoni. L'impegno era di fare due giri: Dino invece ne ha effettuati quattro, convinto tuttavia di essere passato soltanto due volte dai boxes di Cerda. È stata una impresa alla Charlot: boccheggian-



te, Govoni cercava aria dovunque, guidando con una mano sola perché l'altra gli serviva per tener fermo il casco, che rischiava di venirgli strappato dal capo che teneva fuori dal parabrezza nel tentativo di non morire asfissiato. Una corsa epica, tenendo conto anche che la differenza di... stazza fra Boffa e Govoni costringeva i meccanici a provvedere, oltre al rifornimento, anche al cambio del se-

dile di guida. « Altrimenti ballo il twist » diceva Govoni. « Altrimenti non c'entro » ribatteva Boffa. « Cenerentoli » e desperados, hanno disputato una corsa entusiasmante mettendoci un cuore, una passione, una volontà come nessun altro vi ha messo. Piccoli eroi dei nostri giorni. Per questo la « Targa » è bella: perché contiene ancora un pizzico dell'eroismo dei tempi andati.

un mancato 40'7"

L'ATS ha debuttato. Nessun risultato clamoroso, eppure la vettura ha messo in luce molti lati positivi, a partire dalla solidità del telaio e dall'ottimo comportamento in curva alle alte velocità. Le due vetture semiufficiali sono state messe in crisi per l'insufficiente raffreddamento dello spinterogeno e della bobina. Sono stati praticati dei fori nella carrozzeria, ma senza grandi risultati. Un inconveniente

banale. Senza tener conto delle fermate, Baghetti dice di aver segnato un 40'7": tempo misterioso. Tanta era però la felicità di Baghetti e, di riflesso, di Chiti, da ritenere fondato tanto entusiasmo. Frescobaldi e Gardi, appiedati ai boxes, hanno rimpianto l'occasione perduta.

prototipi Lancia

Cella, quinto assoluto al quarto giro con il prototipo due litri della Lancia elaborata Bosato, ha dimostrato solo in parte i valori di questa nuova creatura Lancia affidata all'HF. Con le modifiche suggerite dall'esperienza di gara, il prototipo dovrà essere guardato a vista perché potrà puntare facilmente alla vittoria. Sulla macchina-bis — da un litro e otto — Crosina, dottore psicologo, e Ferdinando Frescobaldi, marchese centauro, si sono divertiti a fare dei fuori strada, una volta constatata l'impossibilità di rivaleggiare con l'altro bolide di casa.



un aereo per Ugolini

Dopo la felice domenica, il maestro Ugolini ha vissuto un lunedì di fuoco. Corso di buon'ora alla stazione di Cefalù per prendere il treno per Palermo, è invece salito su un convoglio che andava a Messina. Accortosi dell'errore e sceso alla prima fermata è andato alla caccia di un veloce tassista: « Indicatemi il più bravo: se mi condurrà a Palermo in tempo per prendere l'aereo, lo farò correre nella Targa Florio del 1965 ». Senza esitare, i tassisti hanno indicato uno del gruppo. « Quello è... Borzacchini, lo chiamiamo così perché va fortissimo ». Fiducioso, Ugolini è salito in taxi e « Borzacchini » è partito come se dovesse disputare la « Targa ». Purtroppo una foratura ha causato un poco di ritardo e quando l'automobile è arrivata sul campo di volo l'aereo aveva già gli sportelli chiusi. Per un'inezia, dunque, un ignoto tassista non diverrà un campione.

A. R.

