



**Le prove
generali
per la
TARGA
FLORIO**

in maxi - scocca



Resistono le sospensioni 33-3

CERDA. I collaudi dell'Alfa Romeo si sono conclusi mercoledì scorso, quando la 33 è stata presa dal camion ed inviata in Autodromo di Settimo Milanese per i controlli di un'impaginata testa siciliana. Lunedì mattina aveva compiuto alcune tornate, dalle pietre di Bivio Pafizzi, Andrea da Adamich. Quindi a mezzogiorno, in compagnia di Businello, l'occhiolino pilota aveva preso il volo alla volta di Milano per presentare alle premiazioni Alfa.

Ma già al mercoledì si simpatico direttore sportivo era di ritorno in Sicilia con Siena e «Nanni» Galli. I collaudi sulla 33 riprendevano immediatamente e il rosone veniva impiegato per tutto la giornata sventando finalmente da Siena e Businello il nulla osta per compiere il giro completo del circuito siciliano. Ovviamente in alcuni punti particolarmente disposti bisognava maneggiare a passo d'orso, in altri addirittura fermarsi, ma nonostante questo alcuni cronometri «privati» hanno accreditato il rosone da tempo dell'ordine di 49-50 minuti primo. Rileggiamenti di questo tipo non possono essere minimamente indicativi, ma possono essere un'idea abbastanza precisa quanto meno del percorso stato del fondo. Al quale proposito in questi giorni si è invitato a lasciare.

+ Nanni +, dunque effettuava ultime giri complessi. Fra le sorprese generate la 33 marciava a meraviglia, mentre le altre vetture delle tre-mila sollecitazioni alle quali era sottoposta venivano sottoposte a uno inconfondibile paralito sotto al minimo, era la rottura del cane dell'acceleratore.

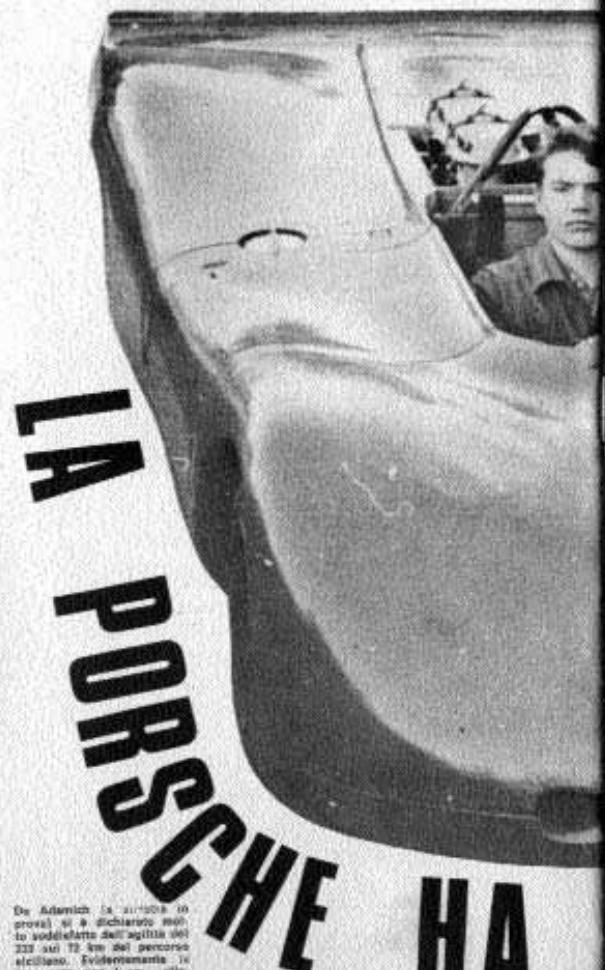
Era quindi la volta di Piero Cossiga. L'inglese, condannato a correre, ma lui abituato alle scommesse, piega degli scommessi restava quasi sempre perplesso di fronte all'orroso tracciato siciliano. Una prima volta ad

un buon sbagliava strada, poi giunse a Campofelice, si fermava credendo di essere già... a Cetona poche e di aver completato un giro! Dopo essere stato riconfermato sul prezzo in gara dai compagni di squadra Corrado incaricava una meticolosa preparazione finalizzando un singolo di km.

La missione siciliana dunque ha portato all'Autodromo di piazzare una preziosa esperienza. In particolare ha messo a punto della vettura ancora un'ottimale sospensione anche se l'eccellenza pur restando dolente della 33, esattamente confrontata con le nuove Porsche. La differenza più visiva sul prototipo, rispetto alla vettura impiegata a Salzburg nelle prove, era rappresentata dalle prese d'aria ai freni anteriori sul muso della vettura, ora unificate con l'apertura del radiatore — come sulle Porsche 911 — e sono più con due fini circolari separate.

Le preoccupazioni dei responsabili Alfa sono ora risolte più che alla preparazione delle vetture, ormai praticamente completata, a quella dei piloti ed alla loro assunzione alle normative caratteristiche della Targa. Per i votanti «Nanni» Galli e de Adamich non ci sono problemi. Quest'ultimo per Gregory che, sulla Madonie attirata da sei anni. Ma soprattutto Corrado ed Hennemann invece dovranno ancora «ripassare» a lungo i tratti più impegnativi. Proprio per questo, nei capelli e «discreti» garage del Mef Autun di Cerdà, sono state lasciate in buona custodia un paio di GTA.

A proposito di Stommelen, che nasce a mezzodì 1.72 km della Florio, per avervi partecipato più volte con la Porsche, pare che la sua partecipazione sia in forse dal momento che dovrebbe partecipare il 3 maggio alla gara Formula 2 dell'Eifel. In tal caso al suo posto in squadra potrebbe venir preso con buona probabilità da Facetti.



De Adamich fa altrettanto in prova le sospensioni della vettura del 1.72 km del percorso siciliano. Evidentemente, è tutto sotto cose è un... allenamento dei tre piloti (de Adamich, Gregory e Hennemann) per l'eventuale finale della Targa Florio del 1979.

CEFLAU — Con una impressione di mezzi e di uomini da far impallidire l'emirato spagnolo, Alfa, la Porsche è arrivata in Sicilia giovedì 12 marzo per collaudare nuove vetture e allenare piloti e tecnici in vista della Targa Florio. Otto piloti (Biffetti, Redman, Rodriguez, Kinnear, Ellord, Lint, Atwood e Walmsley), otto vetture (una 911, due modello 908/3 spider, due 914/6 e tre 911R), due giganteschi «van» per il trasporto delle vetture e dei materiali, quattro ampollosi di sospensioni alzacristalli installati all'Hotel Santa Lucia di Catania. Del garage-officina annesso all'albergo i dirigenti tedeschi hanno preso, per i loro seggioli siciliani, tutte le chiavi degli ingressi esistenti in un clima di top secret tanto intatto una frasetta per dire: «Il tempo, assumendo poi su giri, experience su esperienza. Alla superruzione in Sicilia di questa gigantesca macchina ormai perduta, è stato posto Hans Cappelen, inventore, il cui ditta principale serviva alle H. panzerdivision. «May be», può essere, è lei riposta più frequente data a chi gli può domandare ai piloti e sulle loro vetture.

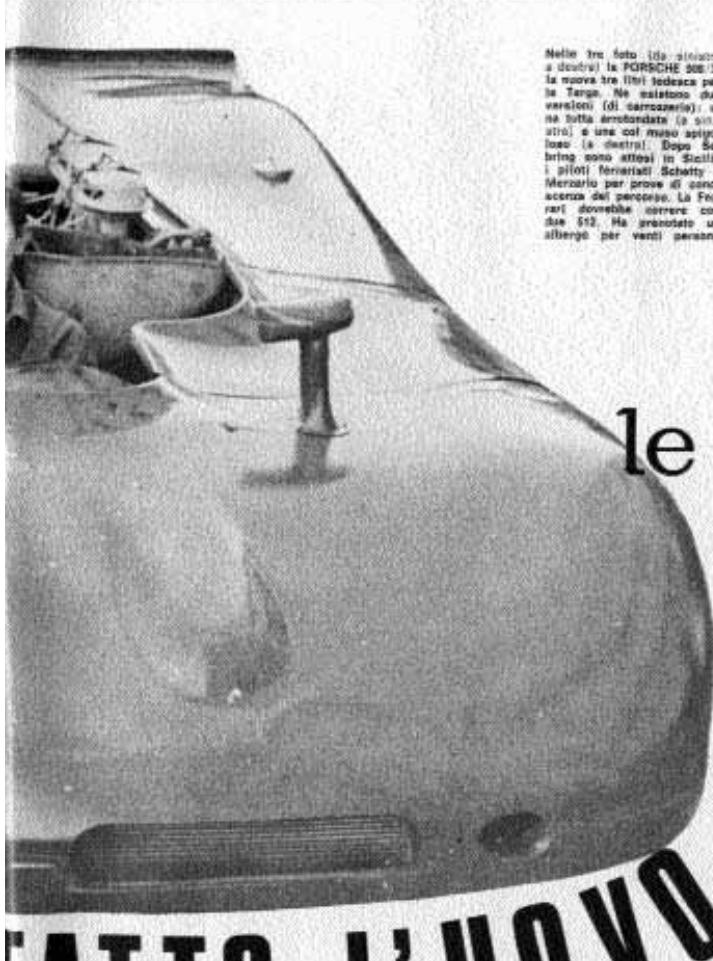
Il mondo dirigente tedesco alla domanda riguardante il numero ufficiale di vettura che la Porsche schiererà alla Florio ha allargato le braccia ed ha aggiunto con un sorriso malinteso: «Quante ne serviranno per vincere?». Comunque, a ormai assoluto che le vetture in gara dovranno essere quattro, si è deciso: Giacomo Agostini (John Wyer Autos spider 3000 e una 911 a coperatura) e una della Squadra Schubert. Il resto per la regia Porsche ufficialmente. D'altra parte, il fatto che otto piloti si sono attirati alla guida delle vetture conferma che le macchine devono avere eccezionali qualità.

Due erano — sul piano delle vetture — gli scopi che la trasferta siciliana si prefissava: asportare le mal puntigliate sulle strade siciliane della gara 911 e ultimare la messa a punto dei nuovi prototipi 908/3. Per questo concerne il primo, possono dire, per averla vista all'opera su un tratto lungo e impegnativo, che la 911 va e meglio anche nelle strade più impe-



Sopra e sinistra: Anche Tsimo Hennemann, secondo la migliore tradizione, si è fatto allietare un paio di scarpe da guida dal notissimo «Cicci», il calzolaio di Catania che fornisce, tra gli altri, Ellord e Biffetti. Poi, armatosi di una linea, le ha rese meno svenevole. Sotto a destra: era la «MIZAR» — la 333 adoperata in Sicilia





FATTO L'UOVO

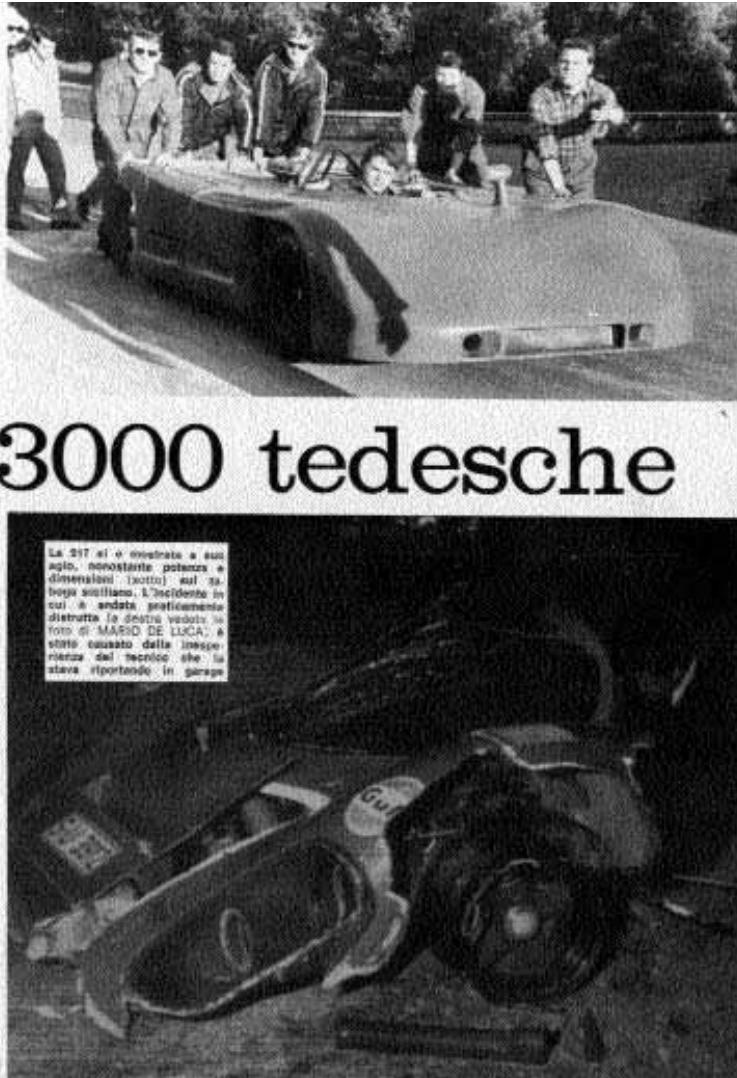
dibili della Targa. La stabilità è eccellente e le doti di resistenza sono state evidenziate da Reutemann che, arrivato nel tratto più pericoloso del circuito e avendo di più per sollecitare a fondo le strutture, ha dimostrato eventuali debolezze, che non si sono verificate proponendo l'unica avvertita accusa della 917: è stata la rimozione delle paratie anteriori del muso, andata a pezzi e forza di sfuggire contro l'assalto nei frequenti doppi.

Era stato sperato in pieno dunque anche per la «grande» Porsche — che peraltro dopo appena un giorno di prove è andata completamente distrutta da un banale incidente mentre veniva ricontrollata. Il pilota di 29 anni, la stava ripetendo in circolo in una stretta sulla scattata 113 la vettura ha strisciato contro il parafango di un grosso camion che procedeva in senso contrario. La macchina è stata proiettata contro un albero lasciandone letteralmente in due tronconi. L'antericina è rimasta al centro della strada, mentre il posteriore con il motore è finito in una scarpata antistretta. Fortunatamente per Krueger — cui fu dato l'amministrativo — non si ferì nessuna previsione — l'avventura si è conclusa incredibilmente bene, dal momento che ha riportato solo lievi ferite.

Ma veniamo alla 907/2, la vettura su cui sono partiti tutti gli sguardi. Si pensava infatti che questa vettura avrebbe presentato caratteristiche decisamente rivoluzionarie. Prima di tutto il peso. Si è parlato di circa 500 kg. E' un dato credibile dal momento che la vettura è direttamente derivata dalla 908. L'uovo — così col un pao di anni addietro Mitter ha applicato l'elenco della Montaga e che pesava soltanto 360 chilogrammi. La carrozzeria della 907/2, fra altri, per esempio è molto più leggera, oggi con i sofisticati assicuramenti. Nella parte all'interno le sue pareti e apposimenti come sulla Ferrari 512 peserà solo 100 kg. E' quanto, cioè, come abbiamo potuto constatare personalmente soltanto oggi.

Le due vetture partono in Sicilia si differenziano di poco. Una era decisamente più squadrata e risiedeva in mi-

Nelle tre foto (da sinistra a destra): la PORSCHE 908/3; la nuova tra ltri tedesche per la Targa. Ne esistono due versioni (di carrozzeria); una tutta ereditante (a sinistra) e una col muso appiattito (a destra). Dopo Salbris sono tornati in Sicilia i piloti tedeschi, Schenck e Merzario per prove di conoscenza del percorso. La Ferrari dovrebbe correre con due 512. Ha prenotato un albergo per venti persone



le 3000 tedesche

La 917 si è invitata a suo tempo, nonostante potesse a dirsi essere (sotto) sul luogo scatenando l'incidente in cui è andata completamente distrutta la detta vettura (nomi di MARIO DE LUCA) e stata causata dalla insorgenza del tecnico che la stava riportando in garage



La ventola
è verticale



La vettola per il raffreddamento ad aria sulle ttri Porsche ha cambiato posizione. Adesso è verticale. Ma risulta che a Stoccarda, per ottenere i necessari 420 cavalli sia in prova un motore a cilindri 3000 e valvole per cilindrata affidabile, hanno voluto ad acque. Ma la conoscute Volkswagen si oppone al suo uso (per evidenti ragioni).

natura la McLaren della Can-Am: l'altra più volteggiante avrà sul cofano entro una protuberanza ventola. La carrozzeria della vettura è in plastica cipolla di mazza, come anche quella della 917 (specie questi headche: una volta le facevano appuntate, colline massicce, poi le faceva digiuni di bianco, ora da quest'anno le faccio rosse che ricordano Alfa e Ferrari) e ancora completamente grigia. Mancano i fari — indaginabili, a norma di regolamento sui prototipi — e molti altri accessori: come spalliere e cinture. All'interno dell'abitacolo, posto sorprendentemente in avanti — tanto che i piloti sono costretti a voltarsi per uscire — sono stati posti in modo di sembrare obliqui per il rilevamento delle temperature dell'aria e dell'aria, più quella ambiente. Ci troviamo, insomma davanti alla prefigurazione di quelli che saranno i prototipi che vedremo alla Targa Florio, e probabilmente anche a Brand Hatch e al Nürburgring.

La vettura bassissima e piccola, avrebbe ottenuto in Germania una pista più compatta, tempi di accelerazione leggermente migliori di quelli della 917. Di questo semplice dato si può intuire che i quattrocento cavalli + accessori + dovrebbero esseri, almeno in buona parte, in corrispondenza di quei segni 2000 giri. La guida a destra non è stata tenuta, a differenza della gran turismo che montavano le Cinturini.

Contemporaneamente agli allungamenti dei piloti, alcuni costruttori della Porche hanno effettuato una serie di tornate con la 917/6, effettuando prove di consumo e facendo sui propulsori.

Elliott, mentre era al volante di una 917/3 in località Pizzello, pochi chilometri da Campobello, è arrivato lungo od una curva e ha finito. Ma ha resto non ha fatto prima a casa, con indosso niente più che pantaloni che cioè nell'incidente a una vettura ha rotto contro un muretto, frantumandosi un paio di cerchi, che sono stati callemente sostituiti, e gli allungamenti sono rimasti.

Nello stesso giorno sono stati effettuati numerosi rilevamenti sulle con-

dizioni di funzionamento del motore, soprattutto per quanto riguarda il raffreddamento. Il maggiore problema specifico è il calo delle di Stoccarda in cooperazione con l'aver spostato la ventola dalla posizione orizzontale al centro dei trambocchini di ammissione, come era sulla vecchia 908, nella nuova posizione verticale subito dietro la schiena del pilota, avrebbe potuto elevare le temperature di esercizio, ed i controlli tedeschi non hanno voluto correre rischi.

La massiccia operazione — a tutto compressore — ha costituito tutta la vettura, ma soprattutto i suoi portanti, che sono dovuti a dovere di giro sulla Macchina in molti punti praticamente impraticabili per avallamenti e assi, che ne costellano gli attraversamenti, dai passaggi impegnati nella costruzione dell'autodromo Palermo-Catania. Non si sono evitate maneggi di funzionamento gravi, ma soltanto normale ammissione. Dovrebbero però essere applicati degli accorgimenti analoghi in maniera, nella parte posteriore della vettura, per aumentare la decorrenza. Sempre obiettivo sarà tener presente la vittoria di Reutemann, Hulme, Ellsworth e Attwood. Sono rimasti a Stoccarda la Targa Giffoni e Pedman, più i novantuno Kinnunen e Waldegaard. La squadra Porche lascierà la Sicilia tra lunedì e martedì per riconquistare al resto della «forza d'attacco» che già si trova a Belvoir per la 12 Ore, per dove è partita da Mileso lunedì mattina la comitiva italiana (admodum Alfa e Ferrari, Piloti e tecnici).

Giulio Mangano

● Il Gran Premio di FRANCIA di F. 1, che doveva essere disputato ad Albi, si svolgerà invece a Clermont-Ferrand il 9 luglio. Il camionismo è dovuto all'impossibilità di mettere a disposizione la sovvenzione, da parte dello Stato, necessaria per l'apertura definitiva della infrastruttura del circuito.

● Il Governo impiega ha approvato il progetto di integrazione della DUNLOP con la Pirelli.