

ANNO X

4 - 11 maggio 1970

L. 200

N. 18

settimanale di automobilismo

esce il lunedi

spedizione in abbonamento postale gruppo II

Handilla Batte cinque nella Targa dei 500mila



GIUNTI a un passo dalla F.1 in regalo Il MANIFISTO



FORMULA 1

Nello splendido scenario della Targa Florio, rigurgitante di folla, un'altra esaltante corsa del pilota romano e del suo compagno Vaccarella con la Ferrari 512 S



COLLEZIONE MUSEO BIBLIOTECA VINCENZO FLORIO

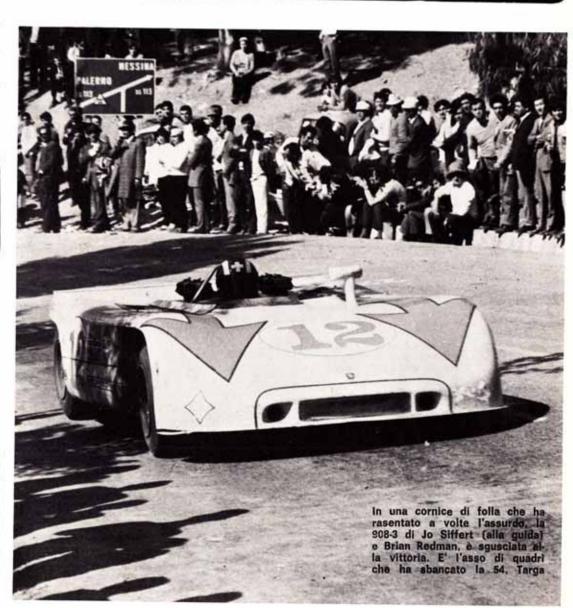
Campofelice di Roccella



Come si programma il successo di un «quadriciclo» che rilancia la coppia regina '69 SIFFERT - REDMAN

La FLORIO dell'asso di quadri

Come si programma il successo di un «qua-



CERDA - Cuori, quadri, fiori, picche. I quattro « semi » delle carte da poker contraddistinguevano le « Porschine » n. 20, 12, 40 e 36, i quattro assi della partita siciliana, che forse mai come quest'anno la Casa di Stoccarda aveva preparato con tanta teutonica puntigliosità. Allo «scarto» dei 792 chilometri, tre dei quattro assi sono andati al piatto del pokerissimo Porsche (cinque vittorie di fila nelle ultime cinque edizioni). E il «vedo» di Giunti e Vaccarella con la loro balena rossa Ferrari. pesante quasi il doppio, non ha potuto che arrendersi, dopo un prestigioso rilancio nella fase centrale della corsa, al tris delle macchine tedesche battezzate 908 Mark 3 come sigla e «biciclette Grand Prix» dall'indimenticato campione Fangio.

Il «cuore» Porsche è saltato quasi subito. Era la macchina del più ambizioso dei piloti tedeschi, quell' Elford che costituiva forse anche la unica preoccupazione del clan controllato dall'ing. Pieck. Perché la sua n. 20 non era del team Gulf-Porsche di John Wyer ma della Scuderia Salisburgo. Il timore di una lotta in famiglia non se lo nascondeva nessuno. Nemmeno Jo Siffert, che era l'asso di quadri della squadra, con Redman, con i «fiori» Rodriguez-Kinnunen e i «picche» (infatti sono stati gli ultimi del gruppo porschista), Attwood e Waldegaard.

« Non ho alcuna intenzione di girare sotto i 34' » mi confidò lo svizzero prima del via. E questo forse nascondeva sia la sua preoccupazione della tenuta alla distanza delle Porsche, i cui timori per la fragilità del leggerissimo telaio risultarono poi infondati, e sia forse perché Jo non voleva farsi prendere subito al laccio della bagarre col Vic. Forse immaginava che sarebbe finita con l'abbandono del partner amico-nemico. Che infatti è andato a volar fuori. sul terriccio smosso dallo acquazzone mattutino, che ha preceduto il bel sole della grande domenica siciliana.

« Sur la glasse — ha detto Elford — ho perso il controllo della macchina ». E con una sospensione rotta è finita la corsa del «cuore» Porsche.

Dopo l'impennata di Larrousse, che si è voluto vendicare della sua giubilazione in favore del non eccezionale (sui prototipi) Waldegaard, e la rabbiosa rivelazione di Kinnunen - per una volta su queste strade da rallye migliore del famoso Pedrito Rodriguez - è scattata l'operazione Siffert-Redman. La coppia regina del '69 ha ritrovato, forse anche per il ricco piatto dei 3 milioni e quattrocentomila alla vettura prima classificata, la carica dell'anno migliore. E ha reagito di forza nel momento cruciale della giornata Porsche, quando la coraggiosa generosità dei due piloti ferraristi aveva gettato nello sconforto il box tedesco, con l'impennata del primo posto al sesto giro.

E l'impresa, senza una defaillance qualsiasi delle vetture tedesche, anche se esaltante appariva impossibile. I due rifornimenti în più, che volevano dire almeno due minuti perduti alle pompe dei boxes dalla Ferrari, sarebbero stati incolmabili per una macchina di 860 chili contro il quadriciclo-giocattolo di 530 chili, una automobile per modo di dire se si pensa che non aveva nemmeno i fari e per economizzare il peso aveva persino il roll-bar d'alluminio. E dire che questo «accessorio» è stato reso obbligatorio dal regolamento per assicurare un minimo di salvezza ai piloti nell'eventuale capottamento. Ma i tedeschi con queste hanno giocato sul filo del regolamento. Ne hanno allestite sei, quattro per la corsa e due muletti. Una macchina solo per la Targa, un kart carrozzato a scarpa, dalla scocca in plastica che pesa solo 12 chili. Mettete sulla bilancia 18 milioni circa a prototipo e avrete all'incirca lo stanziamento di 100 milioni di materiale solo per vincere la Targa '70.

La Ferrari invece ha spedito laggiù la stessa 512 Spider che percorre quest'anno tutti i circuiti del mondo. Siano essi veloci e larghi, che lenti e sinuosi. Forse per questo Siffert non appariva preoccupato alla vigilia. E non lo appariva David York, il manager di Wyer che giurava dopo le prove:

« Noi possiamo girare anche in 33' ». E lo ha accontentato addirittura quel Kinnunen che sembra si stesse giocando il posto nel team anglotedesco, nonostante le tre vittorie con Rodriguez, perché considerato « poco veloce ».

« Ci mancava che si mettesse ad andar forte anche Kinnunen» borbottava Giunti alla fine dei massacranti 792 chilometri, quando la folla li applaudì e circondò come i vincitori, urlando:

« Dite a Ferrari che vi dia nel '71 un tre litri prototipo agile come i Porsche e questi tedescacci la finiranno di rovinarci la Targa con le loro vittorie! »

Il pubblico aveva palpitato per i due beniamini, che hanno dato tutto sulle rampe delle Madonie, anche se sintomi di influenza reumatica non li avevano certo preparati fisicamente alla vigilia.

«La corsa la vinceremo nel finale » confidava Siffert a un giornalista amico, quando lo si vide pur scendere rabbuiato, dopo i suoi primi quattro giri di turno dalla sgusciante mini-Porsche. Aveva qualcosa da dire con i tecnici perché l'anteriore vibrava nel tormentato tracciato. Ma non sarebbe stato nulla in confronto con la fatica che avrebbero dovuto affrontare i ferraristi, e senza dire degli ultimi due giri quando forse un perno dello sterzo accusava gioco, forse per una toccatina in cunetta di Vaccarella, lanciato a tentare di conservare il secondo posto, compromesso dall'ultimo arresto ai boxes.

« Mi faceva una rabbia — diceva Giunti — vedere quel Siffert che guidava senza scomporsi, tenendo quasi il volante con due dita, la sua Porsche mentre io dovevo smanicare, agitarmi scompostamente per tenere in traiettoria la mia sciabordante Ferrari, che prendeva tutta la strada a ogni curva e controcurva ».

Uno spettacolo comunque, anche se i cinquecentomila di Sicilia che si sono attendati sulle pendici delle colline da Cerda a Collesano a Campofelice non nascondevano il loro dispetto. Anche perché di fronte alle Porsche, unicamente la solitaria Ferrari ha retto il confronto, mentre le Alfa, tutte K.O. per incidenti di gara, per fuoristrada (e non sono mai andate al di là del quarto posto) hanno denunciato il loro tal-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 14





CORRIERE CORSE

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

lone di Achille nella stabilità. Anche se più pesanti delle Porsche, di 200 chili, si sono trovate a mal partito alla distanza:

« Noi saltiamo da un punto all'altro per fare le curve — diceva Courage, che doveva finire la gara contro un alberello con la 333 meglio piazzata — mentre loro disegnano il percorso incollati a terra ».

Riuscirà la nostra Ferrari a ritrovare qualche altra affermazione di prestigio?

Ignazio Giunti (alla gulda) e Nino Vaccarella hanno salvato l'onore della Ferrari. Giunti è seguito dalla Porsche di Siffer:



Nel «mondiale» TARGA...to Porsche ci consolano Giunti e Vaccarella

Così nemmeno la presenza del dott. Luraghi, presidente dell'Alfa Romeo, invitato e mossiere d'onore (forse giunto in Sicilia anche per guar-darsi da vicino la... Sicilfiat) è servito. Non è servito a evitare che nel momento migliore dell'Alfa la vettura sulla quale de Adamich stava dando il cambio a Courage, non perdesse oltre due minuti al box per un rifornimento andato male, causa la carenza delle pompe di carburante ai boxes. E si vide il tranquillo e cortese signore dai capelli bianchi che è il presidente Lu-

raghi, arrabbiarsi seriamente

dal box vicino non volle fare un gesto di cortesia (alla Casa automobilistica di

concedendo il sifone della sua

pompa. Fiorio aveva la scu-

sa giusta. In quel momento le sue GT 1600 stavano già

conducendo trionfalmente la

propria categoria in assoluto,

preparandosi con Munari alla

conquista del nono posto as-

quando il d.s. della

soluto. La beffa di classifica all'Alfa l'avrebbe però evitata la vecchia 33 di Alberti e «Jonathino » Williams col loro set-timo piazzamento finale. Una magra consolazione per la industria milanese che pur allo sport sta dedicando le sue energie migliori.

m. s.

Stato)

DALL'INVIATO

Doveva essere CERDA passeggiata, per le straordinaris Porsche 908-3 che avevano tutte le qualità per imporsi con fa-cilità, essendo la Targa Florio congeniale alle macchine tadesche, ed essendo che il tipo di vettura che i tedeschi hanno schierato in questa gara era stato semplicemente studiato e costruito soltanto in funzione del percorso siciliano.

Ad aggiungere alla impostazione teoricamente già superiore di queste macchine, un altro vantaggio rilevante è venuto dal fatto constatato che le necessità di rifornimento delle 908-3 sono state ancora inferiori al previsto, ed al box Porsche andavano dicendo che le loro vetture avrebbero compiuto tre giri senza rifornirle. In realtà si è visto che i giri delle Porsche, coi 120 litri di carburante ammessi, erano oltre tre e mezzo. e così un rabbocco velocissimo effettuato al posto fisso di Polizzi ha loro permesso di girare per quattro volte senza fermarsi alle tribune di Cerda, perdendo soltanto qualche secondo a Po-

Cosicché nell'economia generale della gara ci sono stati anche i due rifornimenti in più che la Ferrari ha dovuto effettuare, ad aumentare il distacco tra i logici dominatori e quelli che potevano insidiarli a prezzo di

LA CLASSIFICA DEL CAMPIONATO INTERNAZIONALE MARCHE

						IVIA		7		-
	DAYTONA		SEBRING		BRANDS HATCH		MONZA		TARGA	TOTALE
Porsche	9	+	6	+	9	+	9	+	9	42
Ferrari	4	+	9	+	2	+	6	+	4	25
Alfa Romeo	0	+	4	+	0	+	0	+	0	4
Matra	0	+	2	+	0	+	2	+	0	4
Chevrolet	1	+	0	+	0	+	0	+	0	1
Coppa Gran	Tu	rism	10							
Porsche	3	+	4	+	0	+	9	+	6	22
Chevrolet	9	+	9	+	0	+	0	+	0	18
Lancia	0	+	0	+	0	+	0	+	9	9
BLMC	1	+	0	+	0	+	0	+	0	1
Alpine	0	+	0	+	0	+	0	+	1	1

Km di Spa, in programma il 17 maggio.

da) e quella di Laine-Van Lennep ha perso una ruota, finendo anch'essa ai bordi della pista. Però non hanno avuto fortuna le Alfa Romeo, che sono tutte finite fuori strada per uscite dovute ovviamente alla foga, e che sono comprensibili. Tuttavia nel confronto con le avversarie vere esse avevano detto di essere migliori, e ciò può rappresentare motivo di consolazione per la casa milanese, per la quale anche stavolta c'era il presidente Luraghi; il quale nemmeno stavolta ha potuto vedere la fortuna dalla sua.

Le prodezze di Hezemans e soprattutto di Courage, che è stato il migliore degli alfisti, sono state comunque da rilevare anche se senza risultato concreto finale.

Visto che parliamo di macchine, diciamo anche della bellissima prestazione d'insieme delle Lancia, che nonostante un guaio ad una valvola sulla macchina di Rattazzi-Anastasio (che erano primi di classe ed hanno terminato adagio) hanno conquistato un eccellente nono posto assoluto in classifica generale, con la vittoria assoluta tra le gran turismo, logico premio alle qualità della trazione antariore su un percorso coma questo. Tutte le macchine iscritte dalla casa torinese hanno terminato la prova, ed è già molto, ed in più con questi risultati notevolissimi. Forse dopo il Rallye di Novara questa Tar-Florio ha definitivamente cancellato il periodo di e jella e che aveva colpito la Lancia negli ultimi tempi.

Ouanto ai piloti in luce nella battaglia di Cerda, eccoci a d. re di Giunti e Vaccarella, be-ninteso, come abbiamo già detto; poi di Siffert e Redman che hanno continuato a tirare anche con la macchina che aveva poco qualcosa di chiaro e visto che una preoccupante. stranissima avaria al treno anteriore (ammortizzatori non a posto?) poteva limitarne l'azione. Tra gli uomini della Gulf-Porsche comunque, stavolta è stato davvero bravissimo e forse migliore di tutti il finlandese Kinnunen, che ha marciato mol-to meglio di Rodriguez il quale tuttavia ha a sua scusante una forma influenzale che l'ha colpito nei freddi e umidi giorni della vigilia, come aveva colpito Giunti e Umberto Maglioli,

Kinnunen ha veramente trovato alla Targa il suo terreno ideale, ed ha potuto esprimere tutte le sue possibilità di stradista, che evidentemente sono grandi. Ha il piacere del primato sul giro, in 33'36" (il precedente era di 35'08") e gli basta a ripagarlo delle prestazioni relativamente modeste delle corse di Brands Hatch e Sebring, ed anche Monza. Abbiamo accennato alle prodezze di Larrousse, Laine, Van Lennep, che sono stati tra i più in vista nelle prime posizioni. Aggiungeremo, tra i «minori», non per capacità ma per mezzo a disposizione, Williams, Munari, Maglioli, Pianta.

Le condizioni della corsa, tutto sommato, sono state buone, anche se la partenza è stata data con un'ora e un quarto di ritardo perché... mancavano i cronometristi. Rimasti intrappolati come noi e come altre migliaia di persone in un infernale bailamme di vetture che si è creato alle porte del percorso. Una cosa da rabbrividire. Che però ha avuto i suoi lati positivi, poiché quando la partenza avrebbe dovuto essere data sul circulto si è scatenato un diluvio di acqua e nebbia e forse... è stato meglio cosi.

Ci resta da dire della seconda Ferrari in gara, quella di Parkes-Muller, che hanno condotto al ritmo sostenuto degli altri due ferraristi, ma che hanno anche avuto qualche guaio, con la necessità di cambiare delle ruote, troppo danneggiate negli urti laterali contro i marciapiedi. Tutto questo ha fatto sì che la seconda 512 sia stata doppiata, ma comunque è arrivata in porto.

Ora, come era fin troppo facile prevedere, il Campionato Mondiale Marche pare proprio anzitempo finito. Resterà alla Ferrari la possibilità di cogliere almeno qualche successo parziale. Per esempio già a Spa tra due settimane, nella Mille chilometri belga. La tenuta di strada superiore della 512 rispetto alle Porsche 917 dovrebbe essere un vantaggio. Basterà che gli equipaggi siano combinati in modo logico. Tornerà Arturo Merzario, che qui alla Targa era stato « prestato » all'Abarth e che ha fatto bene. anche se una avaria al cambio ha bloccato la sua macchina ai box per una mezz'ora, tagliandolo quindi fuori totalmente. Potrebbe andare benissimo con Giunti, con Vaccarella messo insieme a Schetty. O qualcosa del genere. Vedremo:

La lunga notte dei 500 mila

Oui sotto, appena atterrato a Punta Raisi ecco il presidente dell'Alfa dott. Luraghi. Non sa anco:a che dovrà arrivare al traguardo a piedi!



CERDA - La Targa Florio ha prodotto il più colossale ingorge che la storia della Sicilia automobilistica ricordi. Le partecipazione delle più prestigiose Case automobilistiche, la concomitanza con il Lo maggio e con il lungo week-end avevano incoraggiato tantissimi siciliani, forse troppi, a prendere la via di Cerda. Così sin dal sabato, nel primo pomeriggio, un interminabile serpentone di aute si snodava da Palermo, attraverso l'autostrada, attraverse la serpentina di Termini fino alle tribune di Cerda e oltre. Le autocolonne di polizia e carabinieri, le ambulanze di servizio, i cronometristi e molti commissari di percorso sono rimasti bloccati per tutta la notte; del tutte immobili in attesa che la situazione si evolvesse.

Molte auto che erano rimaste senza benzina a forza di marciare a singhiozzo per ore ed ore, ostruivano la strada, rendendo ancora più caotico il traffico. Il risultato è stato che la Targa, invece che alle 8 come sempre, ha preso il via alle 9,15. Non erano infatti arrivate alcune delle ambulanze, parecchi cronometristi e soprattutto non era arrivato il dott. Luraghi, presidente d'onore del Comitato organizzatore il quale, in compagnia del presidente della Regione siciliana, dell'avv. Sansone — « patron » della Florio — e di alcuni componenti il Comitato organizzatore, dopo avere percorso una scorciatoia « montana », ha dovuto affrontare una salutare passeggiata a piedi di tre chilometri per arrivare in tempo utile a dare il via alla « 512 » di Muller e poi a tutte le altre vetture.

A gara conclusa dagli altoparlanti è stato suonato, mentre Siffert e Redman erano incorniciati di alloro e spruzzavane champagne sui sottostanti, l'inno inglese, in onore di Redman e del concorrente vincitore, la John Wyer Automotive Ltd. Ma finita la musica si è sentita una voce annunciare con tono distaccato: « Adesso dovrebbe venire trasmesso l'inno svizzero in onore di Siffert, ma poiche le sue note riecheggiano quelle dell'inno inglese non lo suoniamo ».

Juan Manuel Fangio è stato la « star » di questa Targa. Portate in Sicilia dai « Public Relation Men » della Gulf. ha soggiornato in una confortevolissima roulotte dietro i box, dove ha ricevuto giornalisti e colleghi.

Per Vaccarella ha avuto parole di grande stima: «Comunque vada a finire la gara, il vincitore morale è Nino. Portare un = camion » come la 512 su queste strade e con queste medie, specie se incalzati dalle Gulf-Porsche, è un grossissimo merito per il pilota siciliano ».

Ai box della Targa Florio c'era anche l'ing. Rino Mingrino, patron dell'autodromo di Pergusa. Mingrino era venuto per contrattare i più noti piloti per la « Coppa città di Enna » che da quest'anno avrà validità internazionale nella classe dei prototipi fino a 2000. Al dinamico organizzatore ennese — costretto a passare la notte in auto a causa del colossale ingorgo suita Pa-Me, premeva in particolare avere a Pergusa Redman e la Chevron che hanno marciato a meraviglia nella prima prova svoltasi in Francia.

La Porsche per le sue vetture ha adottato le decorazionibeat. Grossi freccioni arancione sul fondo azzurro delle Gulli-Porsche, disegni concentrici sulla 908-3 di Elford. Infine tutti e quattro i prototipi tedeschi avevano, come segno di riconoscimento, un seme delle carte da gioco francesi, dipinto sul parafango anteriore sinistro. Così Elford aveva i cuori, Siffert i quadri, Rodriguez i fiori e per Attwood c'erano picche.

L'equipaggio della Ferrari aveva avuto una vigilia piuttosto travagliata. Giunti infatti era stato afflitto da una violenta forma influenzale, che l'aveva costretto a prendere notevoli quantità di sulfamidici, col risultato che il giorno della gara era sì guarito dal raffreddore, ma decisamente giù in quanto a forze.

Per Vaccarella le cose non andavano meglio. Il « preside volante » è stato vittima di una violenta forma reumatica alla nuca, dovuta secondo i maligni ad uno spiffero del «512 » che gli procurava violenti dolori. Anche in questo caso è stata adottata una « terapia d'urto » a base di massaggi e medicamenti forti, ma i risultati sono stati inferiori alle aspettative.

L'ing. Marelli ha guardato con parecchia attenzione le nuove « essenziali » Gulf-Porsche 908 Mark 3. In particolare ha osservato le soluzioni adottate per il telaio e negli alleggerimenti. Ma proprio al giovedì, nel corso delle prove, mentre guardava con attenzione la « vasca » made in Germany, scorgeva un fotografo intento a fotografarlo e si dava alla fuga. Peccati di curiosità!

Giulio Mangano



Sopra, un altro scorcio « intimo » della « Porschina », mentre Herrmann e Elford si rilassano. Sotto, Hezemans da strada a Larrousse





La bandiera si abbassa sulla Porsche di Siffert, vincitrice per la quinta volta consecutiva della Florio

54. TARGA FLORIO - Gara internazionale di velocità in circuito valevole quale quinta prova del Campionato Internazionale Marche. Cerda, 3 maggio 1970.

Classifica Assoluta

1. Siffert-Redman (Porsche 908-3) 6.35" e 30", media kmh 120,151; 2. Rodriguez-Kinnunen (Porsche 908-3) 6.37'12"5;; 3. Vaccarella-Giunti (Ferrari 512 S) 6.39'05' e 2: 4. Laine-Van Lennep (Porsche 908) 6.44'51"7; 5. Attwood-Waldegaard (Porsche 908/3) 6.45'01"6; 6. Muller-Parkes (Ferrari 512 S) 6.36'29"1 a un giro; 7. Alberti-Williams (Alfa Romeo 33) 6.46' 02"6 a un giro; 8. . Pam --- GiBi -(Fiat Abarth 2000) 6.48'16"2 a un giro; 9. Munari-Maglioli (Lancia Fulvia 1,6) 7.03'38"2 a un giro; 10. Virgilio-Taramazzo (Fiat Abarth) 7.05'15"5 a un giro. Giro più veloce l'11, di Kinnunen (Porsche 908-3) in 33'36" alla media oraria di 128,571 kmh (nuovo record sul giro).

GRUPPC 3-4 GRAN TURISMO - Classe 2000 cmc

1. Marchiolo-Castro (Porsche) 6.40'01''8, 9 girl, media 97,192; 2. De Cedenet-Ogier (Porsche) 6.43'23''6; 3. Garant-Chenevière (Porsche) 6.51'44''3; 4. Selz-Greub (Porsche) 6.33'22''1, a un giro; 5. Genta-Monticone (Porsche) 6.42'46''2, a 1 giro 6. Berruto-Licheri (Porsche) 6.53'

15"7 a un giro: 7. Schenetti-Zerbini (Porsche) 7.02"39"8, a due giri.

GRUPPO 5 SPORT - Classe 1600 cc 1. Francisci-Ballistreri (A.R. TZ) 7.09'05'' 9 girl, medla 90,611; 2. Giugno-Sutera (A.R. TZ) 6.31'05''1, a un giro; 3. Ferraro-Valenza (A.R. Spider) 6.38''04''2, a a un giro.

GRUPPO 3-4 GRAN TURISMO - Classe 1600

1. Munari-Maglioli (Fulvia 1.6) 7.03"38"2, 10 girl, media 101,947; 2. Restivo-Apache- (Fulvia 1.6) 7.00"33"5, a un giro; 3. Poretti-Benedini (A.R. GTA 1.6) 7.06"22"5, a un giro; 4. Galimberti-- Poker- (Fulvia 1.6) 7.07"06"0, a un giro; 5. Mirto-Randazzo-Pucci (A.R. GTA) 6.42 e 23"9, a due giri; 6. Pinto-Ballestrieri (Fulvia 1.6) 4.57"27"2, a tre giri; 7. Sebastiani-Nardini (Lotus) 6.31"14"4, a tre giri.

GRUPPO 6 SPORT PROTOTIPI - Classe 1300

 Zanotti-Pianta (ATS) 6. 25'19"9, 8 giri, media 89,688; 2. Sgarlata-Marotta (Lancia TS) 6.27'33"5.

GRUPPC 5 SPORT - Classe 1000 1. Garufi -- Black and White - (Fiat-A-barth) 6,44'58''8, 8 giri, media 85,337.

GRUPPO 6 SPORT PROTOTIPI - Classe 1000 Ruspa-Pellegrini (Fiat-Abarth) 6.43'40"
 8, 9 giri, media 96.313; 2. Locatelli-Gargano (AMS) 7.01.27"3; 3. Spataro-Bruschi (Osca Maserati) 6.44'24"9, a 2 giri.

GRUPPO 3-4 GRAN TURISMO - Classe

1. • Ro --Giacomini (Alpine R.) 7.03'50" e 1. 9 girl, media 91,733; 2. • Radec --Arcovito (Fulvia 1.3) 7.05'36"6; 3. • Ramon--Zerimar (Fulvia) 6.39'24", a un giro; 4. Mantia-Lo Jacono (Fulvia 1.3) 6.56'03"4, a un giro; 5. Anastasio Rattazzi (Fulvia 1.3) 7.11'44"4, a un giro; 6. Cucinotta-Patti (Fulvia 1.3) 6.29' 32'"3 a tre girl.

CLASSIFICA PER CLASSE

GRUPPO 5 SPORT - Classe 5000 cc 1. Vaccarella-Glunti (Ferrari 512) 6.39' 05"2. 11 giri, media kmh 119,071; 2. Muller-Parkes (Ferrari 512) 6.36'29"1, a un giro.

GRUPPO 6 SPORT PROTOTIPI - CI, 3000
1. Siffert-Redman (Gulf-Porsche) 6.35'
30", 11 giri, media kmh 120,151; 2. Rodriguez-Kinnunen (Gulf-Porsche) 6.37'12" e 5; 3. Laine-Van Lennep (Porsche) 6.44'51", 4. Attwood-Waldegaard (Gulf-Porsche) 6.45'01"6; 5. Larrousse-Lina (Porsche) 5.33'16'7, a due giri; 6. Chatham-Harvey (MG C) 7.01'11"9, a tre giri; 7. De Adamich-Courage (A.R. 333) 4.21'51"8, a quattre giri.

GRUPPO 6 SPORT PROTOTIPI - CI. 2000
1. Alberti-Williams (A.R. 33) 6.45'02''5,
10 giri, media kmh 106,392; 2. Lo
Piccolo-Calascibetta (Ferrari Dino) 7.10'
58''7; 3. Nicodemi-Moretti (Porache) 7.
21'23''8; 4. - Cinno - Barbuscia (Ferra1) 6.50'00'', a due giri; 5. Negus-Hanson (Chevron) 5.31'37''3, a quattro giri.

GRUPPO 3-4 GRAN TUR. - Cl. oltre 2000 1. Sanson-Perramone (Porsche) 6.32'40" e 6, 8 girl, media kmh 88.011; 2. Haldi--Mirage- (Porsche) 5.15'30"9, a un giro.

GRUPPO 5 SPORT - Classe 2000 cc 1. - Pam --- Gib) - (Fiat Abarth) 6.48' 16''3, 10 giri, media kmh 105.811; 2. Virgilio-Taramazzo (Fiat Abarth) 7.05' 15''5; 3. Nicolosi-Bonaccorsi (Porschs) 6.57'49''6, a due giri; 4. Todaro-- Codones - (Porsche) 4.55'28''6, a tre giri.

Giro per giro: ecco l'altalena dei protagonisti

		1	2	3	4	5	8	7	8	9	10	11
12	SIFFERT-REDMAN	40'35"8	38'02"	36'43"9	35'06"4	36'45"3	35'21"5	34'33"1	34'39"1	34'51"8	34'16"7	34'06"3
40	RODRIGUEZ-KINNUNEN	40'39"9	37'15"1	35'56"2	34'57"5	36'09"3	36'38"2	36'23"0	35'32"0	34'55"0	34'09"0	33'36"0
6	VACCARELLA-GIUNTI	41'09"8	37'41"8	36'44"2	35'05"2	35'58"1	35'06"2	35'36"4	34'39"0	35'44"6	35'40"3	35'39"6
18	LAINE-VAN LENNEP	40'54"0	38'25"1	37'14"1	38'33"0	35'37"6	35'34"6	36'23"4	36'36"3	35'32"7	37'23"1	37'47"8
36	ATTWOOD-WALDEGAARD	41'21"5	39'49"1	36'44"8	37'29"5	37'07"8	36'33"6	35'19"1	35'15"0	37'35"6	35'37"8	36'07"2
26	LARROUSSE-LINS	40'22"7	37'26"9	36'13"6	38'55"8	36'35"8	36'23"7	36'27"0	35'17"8	37'29"0	_	_
14	GREGORY-HEZEMANS	41'06"3	37'35"3	38'04"9	37'27"4	37'09"5	_	_	_	_	_	_

CORRIERE CORSE

DUE FERMATE IN PIÙ PER LA FERRARI

La sconfitta (anche) nei rifornimenti



Sopra, la « anziana » Alfa 33 di Alberti e Williams, che è alla guida, vincitrice dei Prototipi 2 litri e miglior Alfa (7. assoluta) all'arrivo. Sotto, magnifico il 9. posto assoluto di Claudio Miglioli (alla guida) e Sandro Munari, con la Fulvia HF 1600, vincitrice della Gran Turismo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CERDA - Non meno di mezzo milione di persone, la maggior parte delle quali giunte da Palermo alle tribune, sin dal pomeriggio di sabato, ha messo in crisi l'organizzazione dei servizi logistici e d'emergenza previsi (e non potuti attuare) da Carabinieri e Polstrada. Finalmente la partenza data dal presidente dell'Alfa Romeo dott. Giuseppe Luraghi, nella sua qualità di presidente d'onore della 54. Targa Florio, è stata possibile soltanto alle 9,15, con un'ora e un quarto di ritardo. La bandiera tricolore s'è abbassata sulla 512 S Ferrari privata di Muller, seguita a quindici secondi dalla 512 ufficiale condotta da Vaccarella. Poi, con lo stesso intervallo sono scattate le Porsche 908-3 di Jo Siffert, la 333 di Toine Hezemans, la 908 di Van Lennep e Elford, la 33 Sport di Alberti; la Porsche 908 di Larrousse, le Alfa 333 di Courage e Maglioli, la Porsche di Attwood, l'Abarth 3000 di Merzario e la Porsche 908-3 di Kinnunen.

Primo giro - In mattinata è piovuto ed è scesa una coltre di nuvole

Primo giro - În mattinata è piovu-to ed è scesa una coltre di nuvole al di sopra dei 500 metri. Ai bivii di Caltavuturo, Polizzi e Collesano lo

Caltavuturo, Polizzi e Collesano lo asfalto è bagnato ed in certi tratti c'è anche fanghiglia, la cui presenza è ovviamente sconosciuta ai piloti. Ne fanno subito le spese (amare): lo inglese Vic Elford, la cui Porsche in un testa-coda rovina una ruota posteriore con relativa sospensione e deve abbandonare dopo soli 14 chilometri e Umberto Maglioli che tre chilometri prima subisce la stessa sorte, all'uscita di Cerda. I due piloti restano accanto alle loro macchine per impedire ai tifosi di smontarle! Delle 77 vetture partite (nell'arco di un quarto d'ora), sette si fermano lungo il percorso. Le altre cinque sono la Fiat Abarth 2000 di Guagliardo-La Luce (motore), la Jerboa 1300 SP di Wheeler-Davidson (cambio), la Fiat Abarth 1300 di Chiaramonte-Spatafora e la GTA di Rizzo-Alongi (sospensioni). Lo svizzero Siffert transita per primo davanti al traguardo dei 72 chilometri, avendo superato Vaccarella a Campofelice. La classifica dei tempi vede al comando il francese Larrousse (40'22'7). Seguono tre Porsche (Siffert, Kinnunen, Van Lennep) nello spazio di 31'6; quindi le Alfa 333 di Courage e Hezemans e la Ferrari 512 di Vaccarella, settima a 46"1. In grave ritardo la Abarth di Arturo Merzario, che si ferma ai boxes per un'avaria al cambio perdendo altri preziosi minuti. Arriva ai boxes se Gero « con la De Sanctis 1000 e viene fermato dai commissari (squalifica) per aver preso il via con manovra a spinta.

Secondo giro - Al posto di rifornimento della Porsche a Polizzi si ferma per fare il pieno Jo Siffert e Vaccarella lo supera e si avvantaggia. Ma dietro viaggia come un rapido il rally-men francese Gerard Larrousse (37'26") che conserva saldamente il comando. Si fermano intanto le sport 5000 per il rifornimento ed il combio del pilota. Ai box della Ferrari si perdono solo 31" fino al momento in cui Giunti mette in moto la 512 per riprendere; ne perdono 110' al box della Filippinetti dove mentre Parkes s'allaccia le cinture i meccanici provvedono a cambiano anche le posizioni dei primi: dopo Larrousse ci sono ades

Lennep. Quarto Courage, quinto Siffert, sesto Hezemans, settimo Vaccarella, ottavo Waldegaard, nono Muller e decimo Alberti. Nella Sport Prototipo prima la AMS 1000 di Locatelli-Gargano e prima l'Alfa 33 due litri di Alberti-Williams; nella Sport fino a 2000 in testa la Fiat Abarth di «Pam» e «Gibi»; nella Gran Turismo fino a 1600 al comando le due HF Fulvia 1,6 di Munari e Ballestrieri. Altri ritiri: la Porsche 911 di «Manuel»-Sala, l'Abarth di Bersano, la Fulvia SP di Fasce-Trenti tuscita di strada al bivio Sclafani,

senza conseguenze per il pilota), la Fulvia GT 1,3 di Cucinotta-Patti e l'Alfa spider 1600 di Semilia-Crescenti

(cambio).

Terzo giro - Uno spettacoloso Leo Kinnunen si porta in testa alla conclusione del terzo passaggio, quando per primo davanti alle tribune passa Giunti con la 512 incalzato da Siffert che atteso da Redman per il cambio fila diritto, Sosta per Larrousse (sostituito da Lins), per Hezemans (sale sulla 333 Gregory), per Courage (che lascia il volante a de Adamich). Prima di ripartire, l'Alfa di de Adamich deve perdere in tutto 2'10" per un'assurda difficoltà nell'operazione di rifornimento. La classifica è questa: un'assurda difficoltà nell'operazione di rifornimento. La classifica è questa: Kinnunen in 1.53'51"2 (media 113,830) con 11" su Larrousse, 44" su Van Lennep, 57"3 su Hezemans; con maggiori ritardi Siffert, Courage, Giunti, Waldegaard. Il ritmo è decisamente sostenuto. Si è in attesa della conclusione dei cambi e rifornimenti di tutte le vetture per le prime indicazioni. Intanto si ritira l'Abarth di Ortner (e Merzario), l'unica in corsa, per guasto al cambio. Stessa sorte per le Alfa 1600 di Verna-Cosentino e Dell'Oglio-Virgilio.

Ouarto giro - Mobilitazione ai boxes

no e Dell'Oglio-Virgilio.

Quarto giro - Mobilitazione ai boxes
della Porsche (di John Wyer): arrivano in tre, Kinnunen, Siffert e Waldegaard: dopo il rifornimento salgono
Rodriguez, Redman e Attwood. I tempi d'intervento risultano superiori a
quelli della Ferrari. Il pilota finlandese si lamenta per un vistoso arrossamento agli occhi, mentre il baffuto
Siffert dice chiaramente che la Porssamento agli occhi, mentre il baffuto Siffert dice chiaramente che la Porsche n. 12 non tiene bene la strada ed ha problemi di frenata. Con i tre prototipi tedeschi ancora fermi, passa (e riprende la corsa ad inseguimento) Vaccarella, per il suo secondo turno di guida. Annuncio dell'altoparlante: giro più veloce il 4. di Kinnunen (Porsche 908-3) in 34'57'5 alla media di kmh 123,575.

Sempre in testa la sharchetta.

di kmh 123,575.

Sempre in testa la «barchetta» della marca di Stoccarda, affidata adesso a Pedro Rodriguez, in 2.28' 48"7 (116,118 orari) con 1'04" su quella di Siffert-Redman e con 1'52"3 sulla Ferrari 512 di Vaccarella-Giunti. I due piloti italiani stanno compiendo una gara considerevole in rapporto al maggior impegno di guida rido una gara considerevole in rapporto al maggior impegno di guida richiesto dalla cinque litri modenese. Classifica pressoché immutata: quinta e ottava le Alfa 333, decima l'Alfa due litri privata. Altri abbandoni: l'Alfa TZ di «Amphicar»-Barraco (motore) e l'ATS di «Sangry-la» Federico (cambio). Notevole la prestazione delle due Fulvia HF ufficiali con Munari-Maglioli e Pinto-Ballestrieri, primi con largo margine nella Gran Turismo 1600.

Quinto giro - Si riduce il ritardo delle inseguitrici della Porsche batti-strada n. 40 (Rodriguez-Kinnunen): sia la Ferrari che la Porsche di Sifstrada n. 40 (Rodriguez-Kinnunen):
sia la Ferrari che la Porsche di Siffert-Redman racimolano qualche importante secondo a spese di un Rodriguez che sulla strada (specie quella delle Madonie) dice di non trovarsi a suo agio. In bella evidenza la
908-1969 di Laine-Van Lennep, saldamente in quarta posizione. De Adamich con la sua Alfa 333 precede di
circa 30" la Porsche di Lins, meno
veloce di Larrousse. Con il caldo che
fa i piloti delle Porsche-spider sono
notevolmente avvantaggiati anche per
tenuta fisica. Prosegue la straordinaria corsa delle Fulvia HF: Ballestrier-Pinto e Munari-Maglioli sono gli
equipaggi più veloci di tutta la categoria Gran Turismo, comprese le
Porsche fino a 2000 e oltre 2000.

Sesto giro - Sfruttando un più favorevole alternarsi delle fermate, ma
soprattutto un perfetto affiatamento

Sesto giro - Sfruttando un più fa-vorevole alternarsi delle fermate, ma soprattutto un perfetto affiatamento dei suoi piloti (Vaccarella e Giunti), la Ferrari 512 passa a condurre al passaggio da Collesano anche per un cedimento di ritmo della Porsche di Rodriguez. Tempo totale della cinque litri modenese 3.41'45"3, con 48" sul-la 908-3 di Siffert-Redman e 50" su Kinnunen-Rodriguez. Kinnunen-Rodriguez.

Sparisce dalla lotta l'Alfa 333 di Gregory per un'uscita di strada (sen-za conseguenze per l'americano) nel corso della salita al bivio di Caltavu-turo. Dal posto di controllo in pros-

simità di Sclatani si apprende che la sede stradale ha ceduto in un punto; la buca di una quarantina di centimetri di diametro è segnalata da un commissario con bandiera. Nel primo giro del secondo turno di guida Van Lennep con la 908 ottiene il tempo record con 34'24''6 media 125 e 544. Intanto, sull'Alfa n. 28 sale Courage al posto di de Adamich, mentre Larrousse torna al volante della Porsche guidata per tre giri da Lins. Si ferma la Lancia HF 1.6 di Maglioli cambia le ruote anteriori ed il pilota (Munari). Segnale di squalifica per la vettura n. 52, la Fiat 124 spider di « Von Serzawa » perchè il conduttore ha superato le tre ore e mezza di guida continuata. mezza di guida continuata.

mezza di guida continuata.

Settimo giro - Riprende la posizione di testa la Porsche di Siffert-Redman con complessive 4.00'17''8 (media 117,604), con 13''7 soltanto sulla 512 di Vaccarella-Giunti. Incalzano da vicino, adesso che sono tornati a guidarle Van Lennep e Kinnunen, le 908-3 n. 18 e n. 40. L'Alfa 333 con de Adamich si porta all'attacco ella Porsche di Attwood. Giro tranquillo ai boxes e lungo il percorso.

Ottana sira - Il tentativa offensivo offensivo.

oi boxes e lungo il percorso.

Ottavo giro - Il tentativo offensivo di Courage non riesce: l'irruente azione del pilota inglese provoca un fuoristrada al 38. km, tra Scillato ed il bivio per Catania. Incolume Piers Courage, sparita dalla scena della Targa l'ultima Alfa ufficiale. Nuova sosta (prevista) per la Ferrari n. 6: scende Ignazio Giunti, con l'occhio sinistro « gorsfo» e sale Vaccarella, per il nono e decimo giro. Ancora una riprova della bravura di Giunti con un giro da 34'39". il migliore degli italiani. Regolare la corsa della 512 della Filippinetti: Muller sostituisce Parkes. L'altro rally-man della Porsche, Waldegaard, prende il poste di Attwood. Sempre al comando Siffert-Redman (Porsche) con 13'6 su Vaccarella-Giunti (Ferrari): un distacco non impossibile ma che già costituisce un rilevante risultato per lo equipaggio tutto italiano.

Nono giro - Situazione che si è stabilizzata nel corso dei airi presedenti.

equipaggio tutto italiano.

Nono giro - Situazione che si è stabilizzata nel corso dei giri precedenti,
e che il nono passaggio non cambia.

Il più veloce in questa tornata è Siffert, che gira in 34'51"8. Il distacco
della Ferrari al secondo posto aumenta, anche a causa del rifornimento, e
supera ora il minuto, mentre la Porsche di Laine - Van Lennep è superata
dalla 908/3 di Rodriguez-Kinnunen,
che è lanciata all'inseguimento della
512 S degli italiani.

Decimo giro - Il decimo giro è de-

Decimo giro - Il decimo giro è de-cisivo. Infatti Vaccarella è costretto ad una sosta al posto di assistenza di Polizzi, in seguito ad una toccata su di un marciapiede. Apparentemente non si riscontrano anomalie, e le ipotesi sono o un cuscinetto usurato oppure il cerchio leggermente ovalizza-to nell'urto: fatto stà, che la Ferrari 5 litri diventa anche più pesante da guidare.

guidare.

Da segnalare anche la prodezza di Laine. Questi, che alla Targa si è dimostrato pilota di grande valore, ed è sempre stato più veloce del compagno Van Lennep, durante la conclusione del penultimo giro, poco prima del rettilineo di Bonfornello, perde la ruota anteriore destra. Ebbene, ha continuato su tre ruote «tenendo giu» anche nel lungo rettifilo, per arrivare al box neanche tanto in ritardo. tardo.

tardo.

Undicesimo giro - Subito prima di iniziare il loro ultimo giro, mentre la Porsche di testa non si ferma, la Ferrari di Vaccarella arriva al box, e Giunti riparte dopo un veloce rifornimento, sufficiente comunque a fargli perdere ancora terreno nei contronti di uno scatenato Kinnunen, contronti di uno scatenato Kinnunen. gli perdere ancora terreno nei con-fronti di uno scatenato Kinnunen, che proprio nel corso dell'undicesimo giro, alla caccia del secondo posto, stabilisce il nuovo record assoluto della Targa, in 33'36''0. Dopo l'arrivo della 908 vincitrice, giunge infine Giunti, ma pochi secondi dopo la Ferrari irrompe sul traguardo Kin-nunen: anche il secondo posto, causa i tempi di partenza, è perduto ma con il «camion» 512 è come una vit-toria.

Lino Ceccarelli



1 23 CHE NON HANNO TERMINATO

PILOTA e VETTURA	QUANDO	PERCHÉ:
Gero = (De Sanctis)	1. giro	avviamento a spinta
Maglioli (Alfa 333)	1. giro	fuori strada 4 km. dopo Cerda
Elford (Porsche 908)	1. giro	fuori strada dopo Cerda
Merzario (Abarth)	1. giro	avaria al cambio, ritiro al 3, giro
Rizzo-Alongi (GTA)	1. giro	nole alle sospensioni
Gagliardo - La Luce (Simca)	1. giro	noie meccaniche
Davidson (Jerboa)	1. giro	rottura cambio
Buzzetti-Marini (Abarth)	1. giro	avaria meccanica
Chiaramonte-Spatafora (Fulvia)	1. giro	avaria meccanica
Fasce-Trenti (Fulvia)	2. giro	fuori strada bivio Sclafani
« Manuel » - Sala (Porsche)	2. giro	noie meccaniche
Bersano-Schurer (Porsche)	2. giro	noie meccaniche
Cucinotta-Patti (Fulvia)	2. giro	rottura del cambio
Semilia Crescenti (Alfa Sprint)	2. giro	avaria al cambio
Verna-Cosentino (Alfa Romeo)	3. giro	incidente
Dall'Oglio-Virgilio (GTA)	3. giro	noie meccaniche
« Sangry-La » - Federico (ATS)	4. giro	rottura del cambio
Gregory-Hezemans (Alfa 333)	3. giro	fuori strada al bivio Sclafani
- Von Serzawa » (Fiat-Dino)	6. giro	oltre 3 ore 1/2 di guida; squalificato
Courage - de Adamich (Alfa 333)	8. giro	fuori strada a Campo Felice
Larrousse-Lins (Porsche 908)	10. giro	rottura di un giunto dopo Cerda
Ballestrieri-Pinto (Fulvia 1,6)	10. giro	fuori strada per foratura
Cotton-Herwey (MGC)	11. giro	tamponamento dalla Porsche n. 36

Chi fa rispettare i 120 litri di capienza-serbatoi?

La storia delle car enze dei serbatoi di carburante delle vetture prototipo e sport (che come è noto nuo debbono essere superiori a 120 litri) è diventata un grosso mistero. A Brands Hatch, come abbiamo documentato, è stato fatto un serio con

mistero. A Brands Hatch, come abbiamo documentato, è stato fatto un serio con trollo, anche se ritenuto incompleto.

Per la 1000 chilometri italiana, nonostante che i commissari tecnici avessero fatto capire che il « problema è allo studio », il non avere allestito il parco-verifiche vetture alla fine della corsa ha reso inutile anche un certo « verbalino » portato a conoscenza dai commissari tecnici ai commissari sportivi alle ore 16,45 cioè alla fine della gara vinta dalla Porsche di Rodriguez.

Da questo verbale monzese risultano delle capienze dei serbatoi del carburante tutte fuori regolamento. Ecco i dati che i commissari tecnici avrebbero segnalato, desunti dai « contatori » del rifornimento durante la corsa:

Ferrari 3 (Giunti) 122 litri; Ferrari 2 (Surtees) 125 litri; Ferrari 1 (Amon) 127 litri; Ferrari 1 (Amon) 123 litri; Ferrari 2 (Surtees) 125 litri; Porsche 14 (Kellenes) 130 litri; Porsche 11 (Piper) 124 litri. Ferrari 5 (Manfredini) 128 litri; Ferrari 4 (Parkes) 124 litri.

E abbastanza stupefacente che dall'elenco manchino proprio le Porsche 917 pro-

ners) 150 litri; Porsche II (Piper) 124 litri; Perrari 3 (Manfredini) 128 litri; Perrari 4 (Parkes) 124 litri.
E' abbastanza stupefacente che dall'elenco manchino proprio le Porsche 917 protagoniste, dalla 7 di Rodriguez (vittoriosa) alla 8, alla 9, alla 10, che era poi la 5 litri effettiva di Elford. A osservare gli altri dati c'è da stupire di questa « ignoranza » dei commissari tecnici proprio sulle verture più da controllare. Perché se le Ferrari 512, in sostanza, « sboccavano » dai 2 ai sette litri, le Porsche 917 dei « clienti » sono arrivate anche a imbenziarasi di 10 litri in più. E allora, anche la « voce » che il contatore non fosse effettivamente preciso, per la rapidità del pompaggio, andrebbe presa col beneficio di inventario almeno paralalizzatore. Tanto più che altre « voci », molto attendibili, assicurano che per esempio la Porsche 917 5 litri di Elford sarebbe arrivata a riempirsi addirittura di 140 litri.

Ecco perché vogliamo dire bravo ai commissari della Targa Florio, che senza altendere reclami o sollecitazioni hanno effettuato d'ufficio le verifiche dei serbatoi della macchina vincitrice, fra i commenti scherzoso-indignati dei tedeschi e qualche batti-becco dovuto alla presenza ritenuta irrispettosa dell'ing. Marelli della Ferrari. Posiche non è accaduto niente, dopo la gara e alla premiazione, è da credere che la verifica effettuata alle tribune di Cerda non abbia fatto risaltare irregolarità, ma questo non cambia niente del discorso di prima, perché le macchine della Targa erano delle tre litri, con tra l'altro tanto poco spazio per tutto per cui sarebbe stato difficile mettere qualcosa in più.

mettere qualcosa in più.

Le prove (già) da capogiro

VACCARELLA due volte col brivido

CERDA - Conclusione a tinte gialle della giornata di prove per l'incidente che ha avuto protagonisti Nino Vaccarella e Masten Gregory. Si è trattato di una delle tante collisioni che la storia della Targa Florio annovera. Appena l'anno scorso. Nanni Galli con l'Alfa 33 era stato estromesso dalla corsa per un tamponamento subito dalla Porsche di Elford. L'inglese accusava a tu per tu Galli di avergli fatto perdere secondi preziosi alla ricerca (inutile) di un consistente vantaggio. L'ennesimo episodio di collisione si è verificato, come detto, in prova. Nino Vaccarella era partito poco prima delle 14 per « fare il tempo » (al terzo tentativo). Sei minuti prima aveva lasciato i boxes Masten Gregory con l'Alfa 33 n. 14 raggiunta dalla Ferrari 512 n. 6 di Vaccarella sul rettilineo di Bonfornello, quasi alla fine per l'esattezza. Sentiamo adesso il pilota siciliano:

· Sapevo di trovarmi di fronte un'Alfa ma non sapevo chi la guidasse. Come primo provvedimento ho segnalato la mia presenza con i fari, poi hc tentato il sorpasso per stabilire le reazioni del pilota, se fosse cioè deciso o meno a darmi strada. Dopo la stazione Gulf, un chilometre circa dopo, c'è una curva veloce a sinistra. ! 'Alfa I'ha percorsa al largo ed lo mi sono sentito autorizzato a compiere l'atteso sorpasso. Invece in piena curva, Gregory (l'ho saputo dopc che era lui) m'ha stretto, forse per riprenderc la traiettoria, le due macchine rimaste acganciate lateralmente hanno percorso una cin-quantina di metri prima che l'Alfa si mettesse di traverso, s'impennasse scalando un muretto ed un terrapieno; poi dal retrovisore non ho visto più nulla, ma ho avuto paura, tanta davvero: temevo fosse successo qualcosa di serio al pilota, Mentre pensavo a questo son giunto ai boxes; he avvertite subito l'ing. Forghieri e l'ing. Marelli dell'incidente prima che loro si complimentasserc con me per il tempo realizzato »,

Nino Vaccarella, visibilmente « choccato », pallido in volto, veniva accompagnato sottobraccio finc nell'abitacolo della sua Fiat 1600, dove ci volevano una decina di minuti prima che si riprendesse, anche perché tranquillizzato circa l'incolumità di Gregory.

Il quale, appena sceso dalla De Sanctis di Gero », appariva supereccitato, in preda ad una crisi nervosa bella e buona. Scagliava il suo casco in un'Alfa 333 e con passo teutonico andava dal direttore di corsa, D'Anna, per chiedere... la formale autorizzazione a procedere (con le mani) nei confronti di Vaccarella. C'era però un intervento di Bussinello, d.s. dell'Alfa, e successivamente del d.t. della Ferrari Forghieri, per ridurre alla ragione l'acceso americano. Gregory diceva:

« Vaccarella non può dire che l'ho tenuto a lunge dietro di me, perché andavamo pressoché alla stessa velocità, e poi perché non era il momento più sicuro per consentirgli il sorpasso. Capisco che lui doveva fare il tempo, ma che ci dovessi andare di mezzo io... Comunque avvenuto l'incidente una sola cosa doveva fare Vaccarella: fermarsi! Potevo essere in difficoltà, potevo avere bisogno di un prime soccorso... ».

La versione di Masten Gregory veniva ripresa da Andrea de Adamich, che ad alta voce rincarava la dose:

"Per ricevere gli applausi del suo pubblico Nino non poteva perdere tempo a fermarsil Se l'incidente fosse avvenuto per mia colpa, io avrei rinunciate al compimento dell'impresa per soccorrere il pilota coinvolto nel fuori strada. Tanto più che era in prova...".

Ninc Vaccarella, avvicinato da Bussinello e da Giunti, confessava che solo un certo panico gli aveva impedito di fermarsi. L'Alfa 333 naturalmente dopo quel volo non poteva più essere utilizzata per la Targa. Tutto il posteriore completamente danneggiato: cambio spaccato, sospensioni rotte, telaio avariato.

In gara, l'equipaggio Gregory Hezemans ha corso su un « muletto » con un nuovo motore.





Cose che capitano alla Targa: Hezemans ha chiesto un passaggio al compagno di scuderia Courage, che di buon grado lo ospita. Ma non gli sta insegnando il percorso, lo sta solo riportando ai boxes. Ad ogni buon conto l'olandese tiene in testa il casco...



Ecatombe di cerchioni il giovedì

ELFORD - record con il kart-Porsche



L'Alfa Romeo 333 di Masten Gregory, protagonista dell'incidente che leggete qui sopra. Sotto, il muletto Ferrari 512 S si appresta a lasciare i boxes con Giunti



CERDA - Un acquazzone sulla parte orientale del circuito, segnalato alle tribune dallo speaker della Targa, l'immancabile Proserpio, consiglia i più a ritardare la partenza per i giri di prova, il giovedì. Il corridolo dei boxes s'intasa e dalla operazione di sgombero e parcheggio diretta alla buona dai commissari (sportivì e non), vengono fuori in pochi.

Dalle 9,40 cominciano le prove, con dieci minuti di ritardo che non verranno recuperati, alla fine, indisponendo il de Adamich che con
quattro minuti di ritardo s'era presentato al via
del suo ultimo giro. Tra i primi a partire, Sandro Munari: su parecchi chilometri di bagnato
rinuncia all'avventura e conclude, in 42'25", un
tempo che — tutto sommato — è di sua soddisfazione. Farà decisamente meglio più tardi, Munari. Pur con la Fulvia HF 1,6 con pneumatici
quasi senza battistrada (era in corso un test di
consumo): il suo 40'35" resterà il miglior tempo
di tutta la categoria Gran Turismo, ivi comprese le Porsche 911 di 2000 e 2200 cc. L'anno scorso il campione italiano dei rallyes girò in prova
con la « barchetta» (con 80 kg. e 20 CV in
meno) in 40'43".

Ha smesso di piovere, anche se qualche tratto di circuito lungo la discesa di Collesano cela la insidia del bagnato. Intanto arriva ai boxes dell'Autodelta l'Alfa 333 n. 32 di Nanni Galli: nonostante un sorpasso difficile (un paracarro ha lasciato il segno sulla fiancata sinistra e sul cerchione della ruota posteriore), il pilota toscano ha realizzato un ottimo tempo (37'15", media 116,788) migliore anche di quello ottenuto da Ignazio Giunti con la Ferrari 512 (37'31''1).

Conclude il suo turno Andrea de Adamich, visibilmente contrariato: chiede subito un colloquio con l'ing. Chiti al quale spiega le cause (avaria al filo di rinvio del comando dell'acceleratore) dell'urto della sua Alfa 333, in frenata, contro un muretto. Dai posti d'informazione lungo i 72 chilometri del tracciato madonita si apprende che la Porsche 908 di Laine è ferma, mentre la 333 di Toine Hezemans ha sbattuto con la ruota posteriore destra, danneggiando il cerchione. Applausi alle tribune, segno che arriva il pilota di casa Nino Vaccarella: 35'20" (media 122,264, quella record è 122,948) il suo tempo, che per una decina di arrivi resta il più basso.

Parte Mario Casoni con l'Abarth 3000; un centinaio di metri, poi la macchina si mette di traverso urtando il posteriore e non può più continuare. Cominciano gli arrivi delle Porsche. La 908/3 T rossa guidata non si sa da chi fa segnare un dignitoso 35'45"5. Il messicano Pedro Rodriguez dice che il tempo non è suo perché, in fondo, le corse su strada non gli piacciono; dopo un'ora cambierà parere e accetta di buon grado l'accredito di quel tempo (altrimenti sarebbe rimasto fuori dalla classifica dei migliori).

E' la volta di Vic Elford: l'inglese con la Porsche prototipo-Targa n. 20 è più veloce di 8'5/10 rispetto a Vaccarella, e diventa il leader delle prove con 34'37'5, (media 124,777). Ai boxes della Scuderia Salzburg si invita Elford a girare con la 917 4500 cc n. 2, ma la prestazione (35'06''6) risulterà inferiore alle attese, e la macchina viene accantonata. E' un altro atto della sfida in famiglia tedesca. Altro tempo-Porsche naturalmente di rilievo: l'ottiene Brian Redman con la 908/3 T azzurra, ed è lo stesso simpatico pilota inglese a dare l'annuncio a chi incontra: 35'14''8.

Rientra ai boxes la Ferrari 512 muletto di

Ignazio Giunti, questa volta pienamente soddisfatto del 35'26", realizzato con... riserva di maggior impegno. Meglio di Giunti fa de Adamich, al quale nel secondo giro è andato tutto per il verso giusto: il suo notevole 35'10"5 viene a lungo attribuito dai cronometristi al compagno di guida Courage, prima di un interventostrillo del d.s. dell'Alfa Bussinello al sovrastante Proserpio. L'inglese Piers Courage non ha bisogno di simili regali e lo dimostra qualche minuto dopo concludendo il suo secondo turno in 35'05", (media 123,094) un tempo inferiore a quelli di de Adamich e di Elford (con la Porsche 917). Soddisfazione piena, quindi, in Casa Alfa per l'equipaggio di punta.

Quando meno ce lo s'aspettava, ecco l'annuncio del tempo spettacoloso di Jo Siffert: la sua Porsche 908/3 ha impiegato per fare il giro soltanto 34'10" (media 126,439). Silenzio assoluto, per le dovute riflessioni naturalmente. I « rallymen » della Porsche sono bravi, non bravissimi: il francese Larrousse con la Porsche 908 della Scuderia Martini Int. s'è fatto cronometrare in 35'54" contro i 37'07" del finlandese Kinnunen con la Gulf-Porsche ufficiale. Tra gli ultimi a partire, Umberto Maglioli (primatista della Targa con tre vittorie assolute) passato dofinitivamente alla squadra Alfa: a lui non importava il tempo, se non fosse stato richiesto dal regolamento non avrebbe nemmeno girato (da 15 giorni è sul percorso). Il 36'17" di Maglioli va preso con il beneficio dell'inventario.

Da segnalare il 35'21"7 di Van Lennep con una Porsche 908 (rimessa a posto dopo il guasto subito da Laine); il 37'08"5 di Hezemans con la 333; il 37'17"2 di Attwood con la 908/3 Gulf-Porsche. La Ferrari 512 S della scuderia elvetica Filippinetti non è stata severamente impegnata né da Muller (37'38"5) né da Parkes (39'12"), anche per un'avaria sofferta nella discesa di Collesano. L'Abarth tre litri, dopo la disavventura capitata a quella di Casoni, s'è dovuta accontentare di un mediocre 38'35" (media 111,006) spiccato dal pilota-a-prestito (dalla Ferrari) Arturo Merzario.

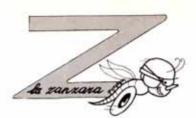
In assenza di champagne Cristiano Rattazzi ha salutato il suo 43'39" con la Lancia Fulvia HF 1,3 Zagato della Jolly Club con una bottiglia di vino Corvo Bianco freddissimo. Da pochi giorni in possesso della licenza di seconda categoria, Rattazzi non pensava mai di realizzare il miglior tempo della sua classe al debutto nella Targa Florio, e come coéquipier (di Anastasio).

Alle 14,20 parte l'ultima vettura delle prove: una GTA Alfa. Sul percorso, due concorrenti che possono modificare la graduatoria dei tempi: l'americano Masten Gregory con l'Alfa 333 e Nino Vaccarella, partito sei minuti dopo di lui. Il pilota siciliano raggiunge Gregory sul rettilineo di Bonfornello, gli sta dietro un chilometro e mezzo, poi si crede autorizzato a superarlo ma l'altro stringe improvvisamente e le vetture entrano in collisione. L'Alfa finisce fuori strada restando inutilizzabile, la Ferrari, perduti alcuni secondi per il contrattempo conclude in 34'46" (media 124,256). Davvero una prodezza quella di Vaccarella con un macchinone con tanti cavalli sì, ma molto ingombrante e poco maneggevole (rispetto alle Porsche 908). Poco dopo raggiunge i boxes Gregory, fuori di sé, grazie ad un passaggio offertogli da « Gero » sulla sua De Sanctis.

I. c.



La zanzara dal box



- · Una Porsche sfrecciava il primo maggic lungo il rettifilo di Bonfornello a 250 all'ora. Un carabiniere di turno stradale. la vide arrivare rabbiosa e tirò fuori la sua paletta. Il pilota (tedesco) nemmenc Ic vide. Coraggiosamente il milite saltò in sella al suo « Guzzi-Airone ». e. z 70 all'ora, iniziò l'inseguimento. Il Porsche, intanto, si era fermato a un distributore-bar in fondo al rettilineo. Il carabiniere arrivò anche lui e vide la vettura « incriminata ». Però dov'era il proprietario Nessuno sapeva nulla. Il carabiniero minacciava il sequestro. Ma une trentina di giovanotti li attorno non erano dello stesso parere. E, finalmenpilota (di cui evitiamo il nome) potè saltar fuori dal bar senza peri-
- Uno, due, tre, quattro, cinque... contava Forghieri, l'ingegnere responsabile dello staff senico Ferrari che si è visto

- una freccia. « L'ha voluta Nanni spiegava l'ing. Chiti — perché dice di non ricordarsi mai da quale parte occorre
- svitarc la ruota per cambiarla... ».

 e Dopo le prove la Ferrari ha montato dei grandi baffi davanti: l'anteriore accusava scarsa aderenza. Poi i piloti hanno anche provato la diversità tra gomme anteriori più piccole e più grandi, preferende alla fine le seconde, perche imponevano meno fatica di guida.
- Assicura Vaccarella: « II 512 è senz'altro potente, più potente di tutte le Ferrari che he mai guidato. Però il P. 4 anche se pesante altrettanto, me lo ricorde più maneggevole su questo tracciato... Con il 512 è una lotta tenerlo
- ir strada ».

 Umberto Maglioli, almeno per la Targa, ha fatto da collaudatore per la preparazione delle Alfa. E con ali altri pi-

Ma se ormai le automobili si fanno così, bisogne che tutti gli altri imparino! ».

- . La partenza è stata ritardata di un'ora c un quarto per quella che è stata una vera invasione, ad una Targa Florio che ha battuto tutti i record anche della partecipazione del pubblico. Gli organizzatori avevano previsto di far pagare mille lire di biglietto ad ogni vettura. Ma la congestione del traffico ha consigliato la polizia stradale addirittura e non far funzionare più i servizi di riscossione. E dire che sono state calcolate come entrate al circuito, solo da Palermo. en 78,000 vetture, cioè diciottomila in più dello scorso anno. Moltiplicate mille per 78: che cifra fa? Esattamente quanto, sembra, sia costata la Targa Florio.
- C'era anche il presidente (dimissionario) della Regione, a dare il via ritardato, insieme al presidente dell'Alfa



Bizze della vigilia

Abarth: «Torniamo tutti a TORINO!»

dello staff tecnico Ferrari che si è visto in Sicilia il giorno delle prove. Contava i cerchioni i intatti ». « Aggiungendo quelli del muletto 512 (per la cronaca la seconda Ferrari di scorta era la stessa n. 3 protagonista a Monza) dovremmo farcela », concluse con il suo vice Marelli, che è rimasto in Sicilia (da solo) e dirigere le operazioni.

- e Molti ragazzotti siciliani cercavano ai boxer di Cerda il direttore sportivo della Ferrari Franco Gozzi, poco simpatico ai « picciotti » sostenitori di Vaccarella. Pensate un pc': e se avessero letto que « cronologico » post Monza (che riportiamo nelle pagine precedenti) che asolve Vaccarella da molte accuse dopo la 1000 Km italiana? Certo che un rubicondo giovanotto, indicato per Gozzi, non he gradito troppo lo scherzo!...
- Giovanni Marini, con l'intramontabile Buzzetti, alla Targa, In prova il loro millino a Abarth ha perso una ruota. « L'ho ripescata in un rigagnolo... » confidava il Marini « ...Mica potevo lasciar perdere ottantamila lire! ». E per correre, poi? « Ah, ho trovato quel signore di Restivo. Sapevo che aveva una Abarth simile che non adoperava. Mi ha dato le chiavi del suo garage e mi ha detto: prendi quel che vuol, padrone sei!!!... Un signore ».
- Spettacolo Courage. Tutti avevano qualche problema i piloti Alfa. Chi volevr le ruote piccole, chi quelle grandi. Maglioli poi faceva impazzire con i rapporti del cambio. Solo lui, Piers, sorrideva e basta. Per lui tutto « bono ». E in tre giri ha fatto il record in provo. dell'Alfa (quarto tempo assoluto della vigilia) e soli 55° da Siffert!
- Alla vigilia ricevimento al motel di Cerda del sindaco, con tanto di fascia tricolore ai fianchi (come è placiuta a Couragel...). Applausi per tutti i piloti presenti, a nome dei quali ha risposto vaccarella. Il sindaco i suoi applausi se li è guadagnati quando ha detto: « lo ho capito all'estero cos'è la Targa Florio. Quando mi chiedevano di dov'ero, E appena sentivano... di Cerda, non c'era uno straniero che non dicasse: ah, il paese della Targa Florio... ».
- e Sulle 333 per la Targa c'era un crik superleggero-speciale dell'ing. Chiti. Perè al primo esperimento si è rotto. (Cosi si è rotta a Hezemans la chiave a tubo per sostituire una ruota in prova) non si è certi che il crik fosse di berillo...
- Scomparsi i nomi delle stelle sulle Alfa 333. In compenso sui parafanghi si leggeva - svitare - seguito da

parazione delle Alfa. E con dii attri piloti si è sviluppata una polemica tecnica (rientrata) poi per le ruote da 17" o no.

- e Party raffinato nella villa-pensione Nicodemi, affittata come ogni anno a Cefalù, la sera del primo maggio. « Stella » del rendez-vous era Arturo Merzario.
 « Ma c'è un altro pilota record ha
 presentato l'aspirante dottore avellinese
 al suo padrone di casa è Mario Casoni. Dettiene in Targa il record di "usoila" da ieri: dopo 100 metri dalla partenza ». Mario, ancora reattivo cer i rimbrotti di Abarth, sorrideva acido. La moqlic Valeria era invece felice.
- Porsche e Alfa hanno attrezzato come al solito un ponte radio per la Targa. La Ferrari (da entrambe) ha potuto attingere notizie (di riflesso)...
- e Cristiano Rattazzi (l'unico pilota con stemma oro e arcento Fiat sulla tuta: c corre su Lancial) non stava più nella pelle dopo il suo 43' in prova. Combatteva il caldo con una bottiglia di limnidissimo Corvo bianco.
- Il presidente del Napoli Ferlaino è stato bocciato alle verifiche, si è presentato anzitutto senza seconda guida per la sua Porsche. Quando ha combinato con Coco, si è accorto di avere lasciato (al Gallia di Milano?) la licenza apportiva.
- Mike Parkes ha fatto strani lavori ai pedali della sua 512. Lui dice per pareggiare l'abitabilità col suo minipartner Muller. Ma qualche altro dice che c'è anche qualcosa per rendere meno duro il lavoro della sua gamba infortunata. Comunque Mike, dopo le prove, ha commentato: * Però, è una lieta sorpresa questo 512 qui dentro le Madonie... *.
- Vaccarella dette la prima versiono della sua « uscita » a Polizzi col muletto, sul quale ha rotto due ruote e una sospensione, parlando di una « gomma afflosciata ».
- Tutte le macchine migliori hanno montate in Targa le Firestone. Solo la Porsche di Elford aveva le Goodyear.
- Perché riparti ingegner Forghieri? Gli abbiamo chiesto dopo le prove. « Ma lo sai che ho da preparare due monoposto per Montecarlo. Più le cinque litri per Spa? ». Due o tre monoposto?... Il Maurc era già lontano per... rispondere.
- C'era anche Manuel Fanglo, espressamente invitato dalla Gulf (per conto della Porsche). Ammiratore delle macchine tedesche anche se con la sua vocetta stridula Juan Manuel osservava: "Sono propric delle biciclette queste Porsche.

tardato, insieme al presidente dell'Alfa Luraghi, mossiere d'onore, arrivato anche lul in gran ritardo e dopo aver percorso alcuni chilometri a piedi. La presenza dell'illustre parlamentare regionale siciliano ha fatto tirare un sospiro di sollievo agli organizzatori che fine alla vigilia, in pratica, non avevano avuto pegato il mandato di finanziamento che annualmente la Regione siciliana stanzia per la corsa più antica del mondo.

- e Ignazio Giunti alla vigilia della corsa ha fatto il giro delle farmacie di Palermo per fare incetta di medicine antinfluenzali. « Comunque, con la sudata che mi sono preso nei miei turni di guida, credo che stavolta l'influenza l'ho fatta fuori anche senza l'aspirina » ha confidato alla fine il pilota romano, accaldato ma abbastanza soddisfatto anche se Kinnunen gli ha soffiato il seconde posto in extremis.
- L'organizzazione della Targa ha avuto quest'anno il suo successo, dal sempre cortese presidente Sansone ad un direttore di corsa che ci ha fatto assistere a partenze mai viste così precise e ordinate. Merito dei dott. D'Anna e merito anche dei colleghi Rizzo. Mangano e Paiardi se l'Ufficio stampa ha fornito classifiche a getto continuo e perfino, udite udite, i migliori tempi sul giro dei maggiori protagonisti. Auguriamoci che qualcuno prenda esempio in altre organizzazioni da questi tre giovani e appassionati colleghi.
- e Alla Porsche si sono vissuti momenti alterni. Grande euforia nella prima fase della gara e sorrisi da un orecchio all'altro dell'ingegner Piech. Poi, quandic la Ferrari di Giunti-Vaccarella al 6.0 girc è balzata al comando improvvisamente si sono sentiti ordini molto duri, i sorrisi sono scomparsi e addirittura sono stati invitati i carabinieri per allontanare la gente che, allora, dava fastidio ai box. Poi è tornato in testa Sifferi e la festa in Casa Porsche-Wyer è filata a fiotti di champagne.

Marcellino



Nella foto in alto, Ortner al volante dell'Abarth 3 litri con cui uscirà di strada per rottura di un semiasse. Qui sopra, Casoni, che ha rotto un portamozzo dopo cento metri si spiega con Abarth CERDA - Erano appena le 15 di giovedi 30 aprile. Le prove stavano per concludersi e nei boxes c'era ancora l'aria pesante per l'incidente Vaccarella-Gregory. Anche all'Abarth erano preoccupati. Perché, mentre si stagliava sempre vicinissima, li alla prima curva dopo i boxes, la tremila nella quale Casoni, si saprà poi, aveva rotto un portamozzo in testa-coda, ora non arrivava nemmeno la n. 38, quella di Merzario con la quale stava provando Ortner.

Poi arrivo Umberto Maglioli e disse: «St. mi pare di averla vista verso Polizzi e arrampicata su una collinetta... » Apriti cielo! Herr Abarth, che era già scuro in volto, divenne livido: «Io va via... va via... Partiamo tutti stasera per Torino » cominciò a borbottare rivolto a Merzario.

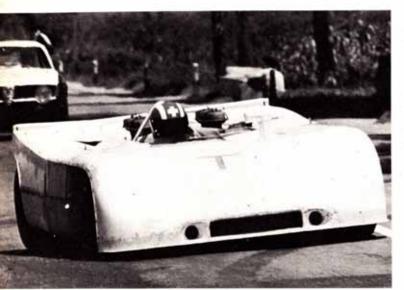
Poi si seppe qualcosa di più preciso. Ortner aveva rotto un semiasse, non per colpa sua. Abarth però continuò a prendersela con Casoni e, mentre un meccanico sussurrava ... in due ore la 42 si mette a posto... » pensava sul serio di lasciare perdere la Targa. Poi la sera, al telefono, fu ancora Merzario a far pendere la bilancia: « Lei mi ha chiesto alla Ferrari per correre e lei mi deve far correre ». Di malavoglia l'ing. Abarth ha finito per aderire. Ma la macchina di Casoni, niente « Non è riparabile » ha insistito. Così Casoni la mattina di sabato alle 7 ha preso l'aereo per il continente, mentre il suo (mancato) parner Jonathan Williams ha finito per trovare posto sulle due litri 33 di Alberti.

A studiar bene, la voglia di rinuncia Abarth alla vigilia, era da mettere in relazione con i tre minuti accusati da Merzario rispetto all'Al-

fa più veloce.

* lo è la prima volta che vengo alla Targa — ha detto il filiforme Arturo — però credo che col mio cuneo due litri del Mugello avrei fatto meglio ».

L'oro del RENO



Sopra, la Porsche 908-3 « muletto » in prova con Siffert. L'elvetico ha spiccato il miglior tempo in prova con la nuova vettura di Stoccarda.

Caro Marcellino, se la Ferrari dovesse vincere la Targa Florio sarebbe davvero un terno al lotto. Perché a Maranello banno fatto di tutto per rendere l'affermazione un sogno proibito. Il campionato mondiale marche è in gioco fra due case: la tedesca Porsche e l'italiana Ferrari. Da una parte si è pensato sin dall'inizio della stagione alla corsa siciliana, anacronistica fin che si vuole ma sempre ricca di fascino come una ex bella donna. La Porsche ha progettato e costruito macchine speciali, leggerissime, con motori limitati a 3000 cc e quindi meno assetati di benzina. La Ferrari, pur avendone la possibilità, non ha fatto alcunché per presentarsi alla Targa con le carte in regola. Prima di tutto è discutibile la decisione di mandare una sola macchina a gareggiare là dove la selezione è tradizionalmente durissima. Poi si è presa semplicemente una sport 5000, le si sono cambiati i rapporti e via, sperando nella buona sorte. Certo, avendo Vaccarella in squadra, come si poteva negargli la possibilità di correre nella «sua» Targa?

Ripeto, caro Marcellino, potrei essere clamorosamente smentito: le nuove Porsche 3000 potrebbero rivelarsi troppo leggere e delicate per le strade delle Madonie, potrebbero pagare lo scotto del debutto. La Ferrari potrebbe cogliere una clamorosa affermazione, ma il senso del mio discorso non cambierebbe. Fa parte della nostra mentalità confidare nella buona sorte, ma lo « stellone » non brilla sempre e a comando. Una vittoria della Ferrari nella cinquantaquattresima Targa Florio riequilibrerebbe la situazione nel campionato mondiale marche, ma non mi convincerebbe sulla bontà dei programmi tecnici e sportivi della casa di Maranello. Alla Ferrari di motori di 3000 cc se ne intendono parecchio: non credi, Marcellino, che sarebbe stato molto più competitivo un tre litri sistemato su un telaio che avrebbe potuto essere quello rinforzato del 2000 campione europeo della montagna o quello, alleggerito, di un prototipo del 1969? Fra l'altro, su queste macchine di 3000 cc, la Ferrari dovrà tornarci: non sarebbe stato utile un programma che prevedesse sin d'ora macchine che fra non molto dovranno battersi per il titolo mondiale?

Neppure l'Alfa Romeo, uscita piuttosto male da Monza, si è dedicata con particolare attenzione alla Targa Florio: le macchine sono sempre quelle, i miglioramenti procedono lentissimamente. L'unico vantaggio che le Alfa Romeo hanno nei confronti delle Porsche è quello di non essere debuttanti e di aver dimostrato una certa robustezza che le nuove tre litri tedesche devono ancora far vedere. Sì, perché to sono del parere che se in questa Targa Florio si do-