

AUTO SPRI NT

ANDRETTI - GIUNTI - VACCARELLA
un trionfo tutto italiano a Sebring

FERRARI

ANNO X 23
N. 12
esce il lunedì

da pag. 6
il servizio speciale
sulla drammatica
12 ORE

Primavera

Ecco la FERRARI 512 sport, versione berlinetta, prima al traguardo di SEBRING dopo 12 ORE emozionanti. Al volante è VACCARELLA che ha diviso la macchina con GIUNTI e, nell'ultima ora, con ANDRETTI



nel paginone
centrale la

FOTO gigante a COLORI del «mattatore di Sebring»: MARIO ANDRETTI



la biblioteca di

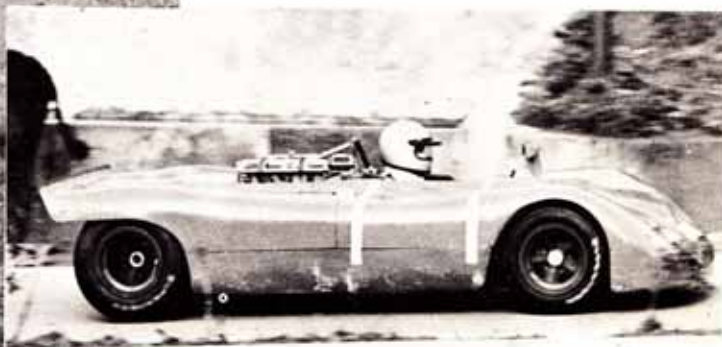
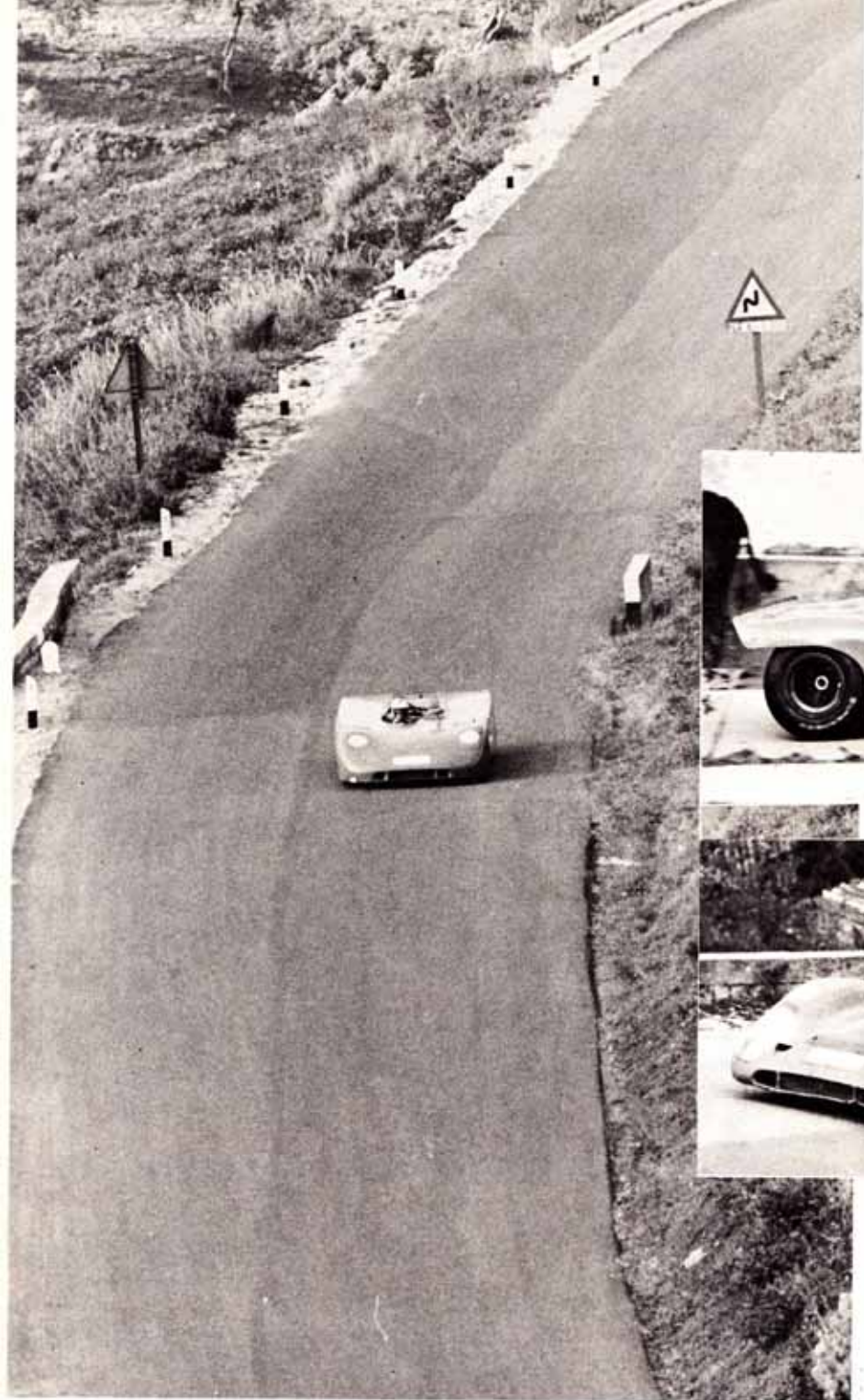
TARGAPEDIA

archivio RINO REALMUTO

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio



Non sarà l'ultima TARGA



Anche la Porsche ha concluso le sue prove in vista della prossima Targa Florio. La cosa più interessante è stata senz'altro il nuovo 908/3, che nella foto grande vediamo in prossimità del bivio per Sclafani nel corso di uno dei suoi giri velocissimi. Una di queste vetture ha ottenuto un ottimo 43', contro i 49' circa delle Alfa 333. Notate la sua estrema compattezza. Nella foto qui sopra, la 917 protagonista di un incidente, e poi letteralmente spogliata dagli «appassionati»

Disossata (come souvenir) la 917 Le 908 «carrozzerie» demolite

CEFALU' - Quando i meccanici tedeschi chiusero l'ultima serratura dello ultimo grosso sportello dei giganteschi «Van» Mercedes per riprendere la via di casa, risalendo l'Europa dalle Madonie fino alla gelida Stoccarda, tirarono un sospiro di sollievo. Mentre venivano giù le prime gocce di pioggia. Si portavano indietro, ormai silenziose nella capace pancia dei giganti d'acciaio, una «917» in due tronconi netti, praticamente distrutta dall'incidente sulla statale 113 del venerdì sera e poi «smantellata» pezzetto per pezzetto, da centinaia di mani che hanno voluto portare a Palermo, a Tervini o a Cerda un estroso quanto ricercato souvenir.

Si portavano anche indietro le due 908/3 spider, piuttosto malconce dopo le «strapazzate» ininterrotte di quattro giorni sulle Madonie. Le nuove tre litri tedesche avevano alla fine l'esigua carrozzeria tenuta insieme da copiose strisce di nastro adesivo bianco. Le sollecitazioni del fondo dissestato, avevano evidenziato, sui «mini-panzer» teutonici, un difetto già presentatosi a Daytona sulle 917 di Siffert e Rodriguez, arrivate al traguardo grazie all'abbondante impiego di adesivo e fili di ferro.

Solide nelle strutture, dunque, ma fragili nelle carrozzerie, a cui va di contro ascritto il merito di essere incredibilmente leggere. Fra l'altro il «vestito» esibito sulle Madonie è assolutamente provvisorio e sperimentale, e c'è da giurare che i tecnici del settore ricerca e progettazione vaglieranno attentamente le informazioni venute fuori dai tests siciliani, «vivise-

zionando» in laboratorio le vetture reduci da Cefalù e suggerendo quelle modifiche che con ogni probabilità impediranno in gara al diavolo di metterci la coda sotto forma magari di cedimenti o altre avarie.

Alle 908/3 comunque era stato riservato un trattamento di riguardo. Mentre la 917 era stata impiegata a fondo, soprattutto nei tratti più tormentati, per evidenziare eventuali debolezze, le 908 avevano avuto disposizione, dopo le prime «incrinature» alla carrozzeria di marciare piuttosto lentamente nei tratti malridotti (anche se la media sul giro si aggira sui 43 minuti, contro i 49' dell'Alfa 33-3, evidentemente ancora più rispettosa delle proprie sospensioni). Proprio per non sollecitare eccessivamente il telaio è stata anche ridotta a valori incredibilmente bassi (1,5 atmosfere) la pressione dei pneumatici.

In linea di massima comunque le piccole spider tedesche hanno dato la impressione, vedendole impegnate nei tratti «classici» della Targa, di non fare mirabilia (le 908 dello scorso anno sembravano più rapide) ma di avere intrinseche potenzialità per diventare, da qui alla Targa, estremamente competitive tanto da recitare ancora una volta il ruolo di protagoniste.

Si è vista l'Alfa, si è vista la Porsche, ma non si vede la Ferrari. La Casa di Maranello, impegnata su più fronti, non ha avuto materialmente il tempo di preparare la classica spedizione in Sicilia per preparare la Targa.

Quest'anno l'équipe del Cavallino ha prenotato al Jolly di Cefalù il garage e camere per una ventina di persone

dal 28 maggio. Facciamo un po' di conti... La data denuncia che Ferrari verrà in Sicilia, salvo imprevisti, subito dopo la 1000 Km di Monza del 25 aprile; il numero delle prenotazioni cade a pennello per due vetture e relativo servizio di assistenza. Dunque un graditissimo ritorno in Sicilia per Ferrari.

Ma con quali vetture? A questa domanda ripetutamente postulata non è facile dare una risposta. Vaccarella interrogato dice: «Immagino con la 512». Ma la gente non sembra molto disposta a credergli. In aria c'è ancora il «mito» delle grosse sport inadatte al tracciato della Targa. Non è bastata la prestazione convincente offerta nell'unica giornata di prove dalla Gulf-Porsche 917, non basta il ricordo delle prodezze compiute nel '67 da Vaccarella con il poderoso P4, una vettura dalle dimensioni decisamente maggiori che non il 512.

Al ritorno da Sebring Merzario e Schetty dovrebbero venire in Sicilia a provare (con vetture normali, magari d'affitto) il percorso che non conoscono. Per Giunti e Vaccarella non ci sono problemi.

Intanto i giorni passano. Mentre si lavora ormai celermente alla sede stradale per metterla a posto per il tre maggio, mentre si lavora in sede organizzativa perché tutto funzioni a dovere, mentre i piloti siciliani ormai settimanalmente si danno rituale appuntamento a Cerda per mangiare i carciofi alla brace e provare e riprovare i 72 km in attesa del gran giorno. Tutto e tutti, però, aspettando la Ferrari...

PALERMO - «La Targa Florio vivrà ancora a lungo, non soltanto sullo stesso tracciato, ma potenziando gli impianti e rendendoli ancora più funzionali, consolidando così una tradizione che ne fa una corsa unica al mondo, per anzianità e caratteristiche intrinseche.»

Questa la dichiarazione di maggiore importanza venuta fuori nel corso della conferenza stampa tenuta nei locali dell'Automobile Club di Palermo, dal presidente avv. Nino Sansone, dal presidente alla stampa la 54.a edizione della classicissima siciliana.

«La nostra gara — ha detto Sansone — è statisticamente la più sicura fra le molte che si disputano, inoltre per le sue caratteristiche è unica nel suo genere, e non potrà essere soppressa. Ove comunque le restrizioni in un futuro più o meno prossimo dovessero richiedere una ristrutturazione, non saremmo impreparati, avendo già approntato un programma dettagliato e in avanzata fase di realizzazione per tenere in vita la Targa, e, soprattutto, sempre sulle Madonie, nella sua sede naturale.»

Il presidente Sansone si riferiva alla possibilità di realizzare la «Mini-Targa» di 22 km di cui si è parlato su AUTOSPRINT alcuni mesi addietro. Comunque la realizzazione delle infrastrutture autostradali renderà in un futuro molto prossimo l'attuale tracciato di

72 km, quasi indipendente, trasformando di fatto in un circuito quasi permanente.

Le altre novità venute fuori dall'incontro con gli organizzatori riguardano soprattutto l'aumento dei giri da compiere, da 10 a 11, e questo per evitare di infrangere il muro delle sei ore col rischio di vedere declassata la validità della Targa nel campionato marche.

Le partenze ricalcheranno quelle piuttosto «chiacchierate» della passata edizione, ma in base alla esperienza ed ai difetti evidenziati l'anno passato verranno adeguate, ad una maggiore funzionalità. Le vetture partiranno ad intervalli medi di 10 secondi, prima le grosse sport, che avranno per la prima volta i numeri bassi (2, 4, ecc.), poi i prototipi di 3000 cc e così via fino alle vetture più lente.

Notevole anche il potenziamento dei servizi di sicurezza. I centri di assistenza sono stati portati da 6 a 8, il numero dei commissari di percorso è stato raddoppiato.

Per quanto riguarda la partecipazione delle case ufficiali, Sansone ha precisato che sono già andate in porto le trattative con l'Alfa e l'Abarth (3 vetture ciascuna), che la Gulf-Porsche e la scuderia Salisburgo schiereranno in totale 4 Porsche, mentre dovrebbero essere della partita anche due 512 S.

Giuliano Mangano