

AUTO SPRI NT

ANNO XI 10 - 17 maggio 1971 L. 200
N. 19 settimanale di automobilismo
esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

Week-end brivido
da SILVERSTONE
a SPA per
Peterson, Stewart
e Regazzoni

La trappola delle «lumache» ancora per la 312-P



Il servizio
della 1000 KM belga
da pagina 20

(e sempre l'ALFA nella scia delle Porsche 1-2)

TARGA FLORIO

40 piloti da escludere!
Le prime foto esclusive
della mini 33-3 (al debutto)



COLLEZIONE MUSEO BIBLIOTECA VINCENZO FLORIO
Campofelice di Roccella



La Biblioteca digitale di
TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio



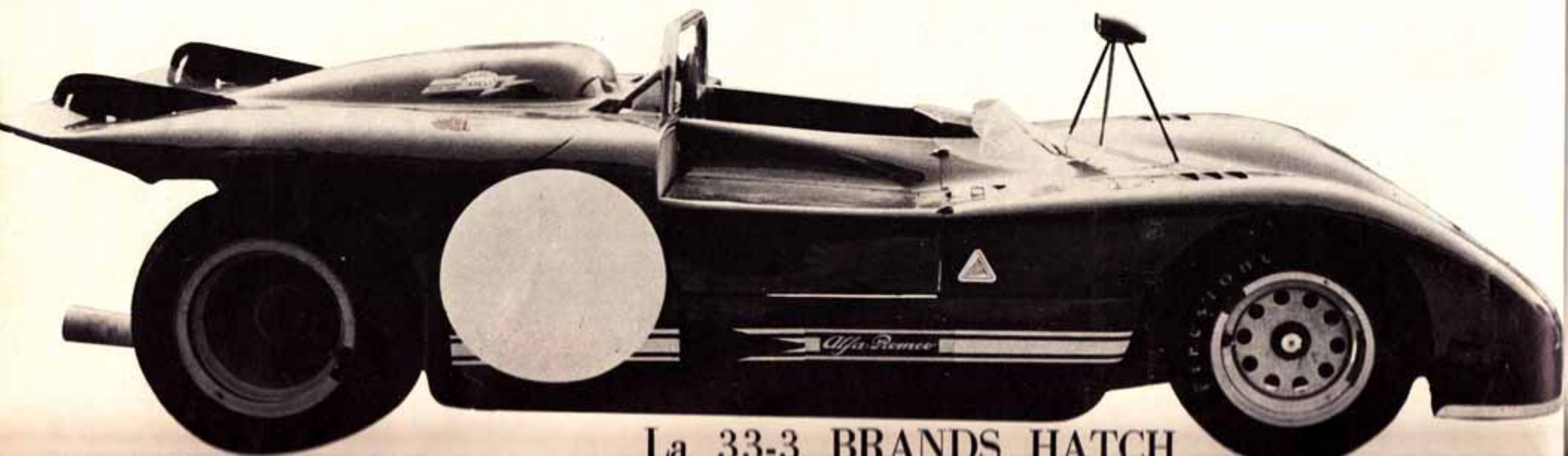
Anche Kinnunen
nella squadra
italiana per una
Targa Florio
senza respiro



◀
Leo Kinnunen è il recordman della Targa Florio, con il fantastico giro record dello scorso anno con la Porsche. Quest'anno, però, sarà su Alfa, anche se in un primo tempo era iscritto con una Porsche

Questa è la Porsche 908/3, il capostipite di tutte le tre esemplari della più recente versione, ancora alleggerita a po' tutti. L'ultima in ordine di tempo è l'Alfa a passo corto fronte con la 333 conosciuta. E' stata appena terminata.

L'ALFA sfida la



La 33-3 BRANDS HATCH

DE ADAMICH analizza il GRAN RALLY

Un'ora
di TARGA FLORIO
alla TV

Della TARGA FLORIO tele-vedremo domenica 16 maggio, sul PROGRAMMA NAZIONALE dalle ore 15 alle 16 alcune fasi registrate.

TARGA FLORIO 1971: tutti i lettori dovrebbero poter fare un giro del percorso per rendersi conto personalmente di che cosa si tratta. Quasi un rally, sia per le caratteristiche della strada sia per la preparazione necessaria alle macchine, per poter affrontare la partenza con almeno la tranquillità d'animo di non lasciare una parte del « sotto » in qualche tratto del circuito. Quindi assetti altissimi da terra, con compromessi tra la morbidezza necessaria per il fondo stradale e la rigidità appunto per non avere troppi beccheggi o rullii.

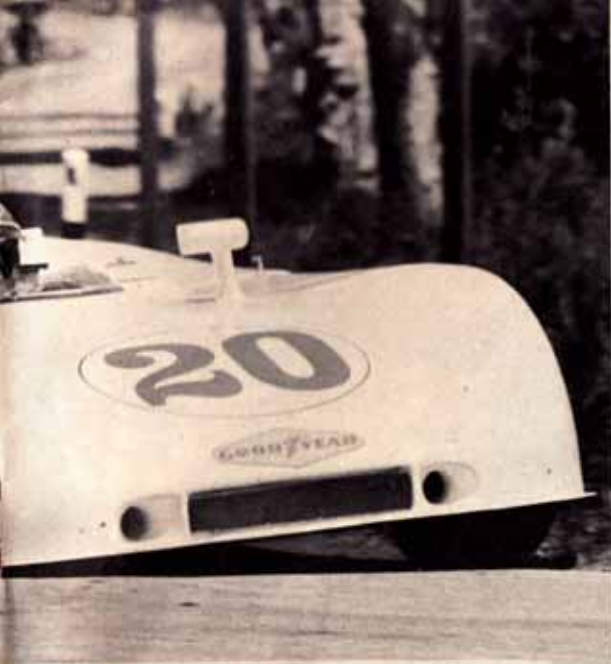
Compare sulle macchine prototipo la ruota di scorta poiché forare vuol dire dover fare tanti chilometri con il cerchione o addirittura ritirarsi, quindi crick, martello e chiave per togliere il cerchione. E' una corsa in cui, oltre ad una grande concentrazione, come del resto in tutte le gare di velocità, è necessaria anche della forza e resistenza fisica, poiché girare lo sterzo, cambiare frenare eccetera è veramente duro.

Le mani poi devono stringere il volante ben forte, per non perderlo in una sconnessione del terreno, e stringere il volante così a lungo è veramente impegnativo. Ogni tanto poi, prima delle prove ufficiali, i vari commenti si incrociano e risulta sempre che il percorso è peggiorato, che i tempi dell'anno precedente non si potranno neppure avvicinare. Invece regolarmente il record viene demolito, le varie preoccupazioni scompaiono e tutti prima della partenza si sentono sicuri di fare una buona gara.

Manca una settimana alla Targa, ma già l'ambiente si è creato, le macchine hanno cominciato a provare, sia i veri prototipi « mulletto », sia le turismo d'allenamento; i cani randagi, le pecore, caprette, muli, cavalli e... contadini sono scomparsi in alta montagna dopo aver sperimentato qualche infarto nel vedersi comparire improvvisamente davanti una rossa 33-3 litri, un po' di traverso all'uscita di una curva.

Nei primi giorni di prova, due settimane dalla gara, direi che ogni cento metri si incontrava un cane (tra l'altro sono razze strane) che con le orecchie basse e la coda tra le gambe scompariva per i campi. Poi man mano che i giorni sono passati, al primo rom-





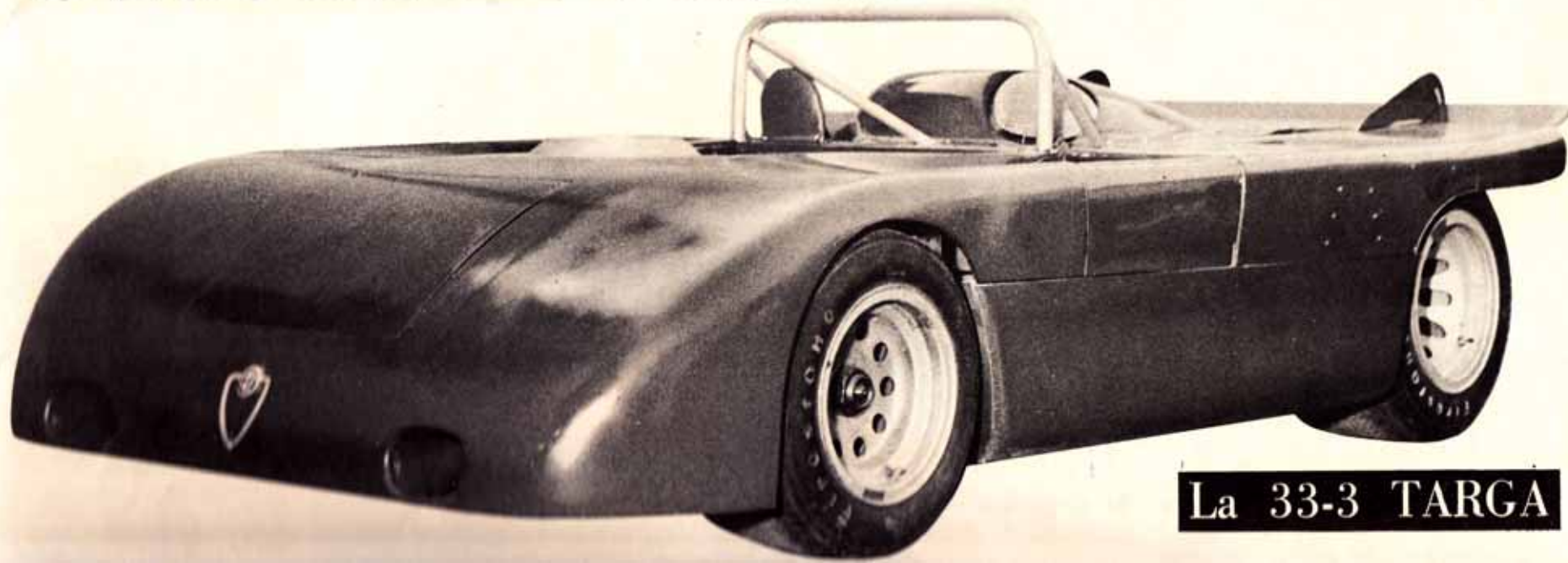
Altri prototipo attuali. Alla Targa sarà presente in tre circa 500 kg. Alle sue linee essenziali si sono ispirati un telaio tubolare che vediamo sotto a destra, a come sarà in Targa, si presuppone, solo con funzioni di collaudo

Dopo le «biciclette»
908/03 tedesche
anche la 33-3
in versione «Mini»
Ecco la prima foto!



Rolf Stommelen sarà il numero uno della squadra Alfa in Sicilia. Il tedesco, che attualmente è in gran forma, farà coppia con Hezemans. Stommelen è stato a lungo uno dei piloti di punta della Porsche

PORSCHE con 2 «ex»



La 33-3 TARGA



A sinistra, Galli a colloquio con Chiti: il braccio gli duole ancora, quindi coppie rivoluzionate: de Adamich con Van Lennep (che vediamo con la 333 muletto nella foto sopra), Stommelen con Hezemans e Vaccarella con Kinnunen. Sotto: l'ing. SEVERI ha seguito gli ultimi tests della vigilia per la squadra Alfa Romeo a Cerda



bo di prototipo alle 6 di mattina tutti si volatilizzavano e solo i bambini dai 5 ai 10 anni non hanno avuto nessun timore di guardare da vicino le prove.

Ancora adesso stanno riasfaltando diversi punti, e si è costretti a passare in «prima» piano piano, con gran dispiacere degli stessi operai che vorrebbero vedere invece delle grandi cose. Le forature sono un po' troppo frequenti, ma prima delle prove ufficiali tutti avranno spazzato la strada con le loro gomme.

La corsa, con la mancanza della Ferrari 312, sarà uno scontro diretto Alfa-Porsche, tre contro tre, noi con la solita 33-3, solita ma con un motore eccezionale come prestazioni, la stessa con cui abbiamo già affrontato le prime corse della stagione (salvo la «piccolina» monoesemplare); la Porsche con 908 MK3, costruita praticamente solo per la Targa ed il Nurburgringetaoa etaoletaoale al nostro confronto in circuiti come Argentina, Sebring, Monza, Austria o Le Mans, ma che con le sue minuscole dimensioni e leggerezza si potrebbe definire meglio Porsche 980 MK Targa.

Andrea de Adamich

I PRIMATI IN PERICOLO

entrambi ottenuti nell'edizione 1970

sul giro: Leo Kinnunen (Porsche 908/3) in 33'36"0, media 128.571 kmh

primato della corsa (sugli undici giri, pari a 792 km): Siffert-Redman (Porsche 908/3) in 6.35'30"3, media 120,151 kmk.

Un direttore di corsa d'emergenza

Il direttore di corsa designato della Targa Florio, dottor **Gaetano D'Anna**, è a letto ammalato. A sostituirlo nel non facile compito di pilotare in porto questa 55. e forse ultima edizione della Florio vecchia maniera è stato chiamato **MIRTO VENTURA**.

La prova del braccio negativa per GALLI

PALERMO - A soli sette giorni dalla Targa Florio è normale che le notizie concernenti la «vecchia signora» dell'automobilismo si infittiscano, gli eventi cominciano ad accumularsi e già si respira l'aria inconfondibile della più vecchia corsa del mondo. Le novità più importanti vengono dal quartier generale della Targa, in continua attività per presentare anche quest'anno una manifestazione degna delle migliori tradizioni. Giovedì è stato effettuato il sorteggio dei numeri di gara e si è potuto aver finalmente il quadro completo delle adesioni. Adesioni che hanno fatto registrare un autentico record non solo sotto il profilo quantitativo ma anche sotto quello squisitamente qualitativo.

Ben centoventuno equipaggi hanno perfezionato la propria iscrizione, a conferma della validità e dell'inter-

Giulio Mangano

CONTINUA A PAGINA 26



TARGA FLORIO

CONTINUAZ. DA PAGINA 24

se che la gara siciliana presenta per Case, Scuderie e privati. Proprio per l'elevato numero di iscrizioni la CSAI nei giorni passati, in considerazione della impossibilità di stabilire con obiettivi criteri di equità la priorità per l'ammissione alla gara, a parziale deroga del regolamento particolare, ha deciso che alla partenza sarà ammesso un massimo di ottanta vetture.

Le prove di giovedì (nuovo orario: dalle 9,30 alle 16) avranno quindi valore di qualificazione. Pertanto il giorno della gara parteciperanno ottanta macchine, le più efficienti e competitive, in grado di formare un gruppo il più omogeneo possibile a tutto vantaggio della sicurezza, non disgiunta dallo spettacolo. In prova i tempi verranno rilevati — al fine delle qualificazioni — indipendentemente dal conduttore e saranno attribuiti alle vetture. I conduttori (compresa eventuale riserva) dovranno aver compiuto però in ogni caso almeno un giro del percorso per poter prendere il via.

Ma vediamo più da vicino come saranno suddivise le varie classi e quale sarà il loro affollamento. Al via per la gran turismo ci sarà un massimo di otto vetture da 1300 cc, otto da 1600, otto da 2000 e una decina di « oltre 2000 ». Saranno poi ammesse quattro sport fino a 1300 e cinque sport fino a 2000. Nei prototipi la suddivisione prevede un massimo di sei vetture nella classe 1000, di otto nella 1300, di 10 nella 2000 e infine di 9 nella 3000. Provate a sommare tutte le vetture e vedrete che si ottiene il fatidico numero di ottanta.

A stabilire le qualificazioni fa testo il miglior tempo di ogni equipaggio. Comunque, per l'ammissione alla gara le vetture dovranno aver ottenuto nelle prove di qualificazione tempi non su-

SPORT PROTOTIPI GRUPPO 6

classe 3000

- 1 CARLO FACETTI - TEODORO ZECCOLI
- 2 ANDREA de ADAMICH - GIJS VAN LENNEP
- 3 NINO TODARO - « CODONES »
- 4 PEDRO RODRIGUEZ - HERBERT MULLER
- 5 NINO VACCARELLA - LEO KINNUNEN
- 6 ROLF STOMMELEN - TOINE HEZEMANS
- 7 JO SIFFERT - BRIAN REDMAN
- 8 VIC ELFORD - GERARD LARROUSSE

SPORT PROTOTIPI GRUPPO 6

classe 2000

- 10 DAVID WEIR - ALAIN DE CADENET
- 11 ANTONIO ZADRA - « GAP »
- 12 GIGI TARMAZZO - « POGO »
- 14 JOACKIM BONNIER - PAUL WESTBURY
- 15 EVERARDO OSTINI - DOMENICO SCOLA
- 16 BOHIN MANS - PETER OCHS
- 18 JEAN-PIERRE HANRIOUD - « RIKI »
- 19 MIKE PARKES - DICK ATTWOOD
- 20 UGO LOCATELLI - PIERO BOTALLA
- 21 GIOVANNI ALBERTI - « PETER »
- 22 ANTONIO FINIGUERRA - LUIGI COLZANI
- 23 JACK WHEELER - MARTIN DAVIDSON
- 24 CORRADO FERLAINO - « WOOD »
- 25 LUIGI BERNASCONI - ANGELO BONACCORSI
- 26 LEANDRO TERRA - PIETRO LO PICCOLO
- 27 « POPOFF » - GIUSEPPE VIRGILIO
- 28 ANTONIO NICODEMI - « WOLF »

SPORT GRUPPO 5

classe 2000

- 29 RICHARD KNIGHT - MIKE KNIGHT
- 30 ROMOLO BECCHETTI - « PAM »
- 31 FRANCO BERRUTO - ANGELO MOLA
- 32 SERGIO ZEBINI - GIUSEPPE SCHENETTI
- 33 RENZO RUSPA - « POGO »
- 34 PAUL KUNKEL - MIKE WALTON
- 35 ROY SEDDON - JOHN RAFFO

- ALFA ROMEO 333
ALFA ROMEO 333
ALFA ROMEO 333
GULF-PORSCHE 908-3
ALFA ROMEO 333
ALFA ROMEO 333
GULF-PORSCHE 908-3
PORSCHE 908-3

- LOLA T 212
LOLA T 210
ABARTH 2000
LOLA T 212
ABARTH 2000
CHEVRON BMW
CHEVRON B 19
LOLA T 212
AMS-FORD
CHEVRON B 19
PORSCHE 907
JERBOA-FORD
CHEVRON
ABARTH 2000
FERRARI DINO
ABARTH 2000
LOLA

- CHEVRON B 16
ABARTH 2000
PORSCHE 905
PORSCHE 910
ABARTH 2000
PORSCHE 910
CHEVRON

Tra questi, al via solo i

GRAN TURISMO SPECIALE GRUPPO 4

classe oltre 2000

- | | | |
|----|--|--------------------|
| 36 | IGNAZIO SERSE - GIUSEPPE PIZZO | PORSCHE 911 |
| 37 | ANATOLY ARUTUNOFF - CHARLES LUCAS | CHEVROLET CORVETTE |
| 38 | GIANLUIGI VERANA - FRANCESCO COSENTINO | DINO |
| 39 | ENNO BONOMELLI - CHRISTINE BEKERS | PORSCHE 911 |
| 40 | DIETER SCHMIDT - GIULIO PUCCI | PORSCHE 911 |
| 41 | PATRICE SANSON - JACQUES MARCHÉ | PORSCHE 911 |
| 42 | EDGARD BERNEY - PAUL KELLER | PORSCHE 911 |
| 43 | MICHELE LICHERI - MAURO FORMENTO | PORSCHE 911 |
| 44 | FERDY BOKMANN - HANS BOHM | PORSCHE 911 |
| 45 | GIUSEPPE DE GREGORIO - « ROUSSEAU » | PORSCHE 911 |
| 46 | JEAN SAGE - « VOLPES » | PORSCHE 911 |
| 47 | PIERRE GREUB - SYLVAIN GARANT | PORSCHE 911 |
| 48 | MARIO ILOTTE - WALTER DONA | PORSCHE 911 |
| 49 | ALESSANDRO MONCINI - LUIGI CABELLA | PORSCHE 911 |

GRAN TURISMO SPECIALE GRUPPO 4

classe 2000

- | | | |
|----|--|---------|
| 50 | CLAUDE HALDI - BERNARD CHENEVIÈRE | PORSCHE |
| 51 | GILBERTO ROMANO - « SNOOPY » | PORSCHE |
| 52 | GIUSEPPE MAROTTA - GIAMPAOLO BENEDETTI | OPEL GT |
| 53 | « MANUEL » - GIANCARLO GALMOZZI | PORSCHE |
| 54 | GIORGIO PIANTA - PINO PICA | OPEL GT |
| 55 | GIUSEPPE AQUILA - ANTONINO GUAGLIARDO | PORSCHE |
| 56 | FERD HOHENZOLLERN - GUNTHER STECKONING | PORSCHE |
| 57 | DAN MARGULIES - SIMON TAYLOR | PORSCHE |
| 58 | GIOVANNI MARINI - MIRTO ANTIGONI | PORSCHE |
| 59 | GIORGIO SCHON - GIROLAMO BERTONI | PORSCHE |
| 60 | SALVATORE CALASCIBETTA - PAOLO MONTI | OPEL GT |
| 61 | PIERO MONTICONE - LUIGI MORESCHI | PORSCHE |

L'EMOZIONE di un giro sulle MADONIE

Ed eccovi ora seduti con me sull'Alfa 333 alle tribune di Cerda per partire in un giro di prove ufficiali, avendo però il notevole vantaggio di non pigliarvi le paure che alle volte mi prendo io qui alla Targa...!

Il primo tratto è con fondo molto bello, liscio ed è abbastanza veloce, con anche una quinta in salita tante curve simili tra loro da terza; qui si ha sempre un leggero sottosterzo, ma fino a Cerda

migliorata ed anche abbastanza veloce, anche qui tante curve simili a vista, ma di velocità reale ben differenti; alcune soprattutto importanti perché seguite da un rettilineo (si fa per dire!). Alla « casetta » con scritto Nino sulla facciata (questo è un riferimento importante) si comincia a scendere verso Collesano, patria morale di Vaccarella. Discesa con fondo bruttissimo e con curve pur troppo veloci,

...qualificazione tempi non superiori al quaranta per cento della media dei tempi migliori stabiliti però da tre piloti diversi. Se in corsa non si raggiungerà poi il numero massimo consentito, i posti liberi verranno assegnati alle altre classi più affollate.

Tra le altre novità da segnalare, la adesione della baronessa Giunti quale presidentessa d'onore alla 55.^a Targa Florio, l'adozione di un impianto televisivo a circuito chiuso nella zona box e decelerazione per regolare il traffico delle vetture che lasciano i rifornimenti e consentire al pubblico di seguire l'attività dei box.

Scorrendo l'elenco degli iscritti spiccano subito le tre Porsche 908 MK3 e le quattro Alfa 333. Quasi certamente comunque la Casa milanese e la tedesca schiereranno al via soltanto tre vetture ciascuna.

Le Porsche avranno Rodriguez-Muller e Siffert-Redman per i colori della Gulf oltre a Elford-Larrousse per la Martini, mentre da parte dell'Alfa ci saranno de Adamich-van Lennep, Vaccarella - Kinnunen (udite udite) e Stommelen - Hezemans. Tra le altre iscrizioni di rilievo quella di una 333 Alfa privata, ma uguale a quelle ufficiali, pilotata dai palermitani Todaro-"Codones", delle Lola della Filipinetti con Bonnier-Westbury e Parkes-Attwood, delle numerose Porsche e Alpine impegnate in gran turismo insieme alle due Lancia ufficiali con Munari-Maglioli e Pinto-"Speed" (dietro a questo pseudonimo verrà fuori poi, quasi certamente, il rallyman Ragnotti). Le AMS prototipo di Locatelli-Botalla (1800) e Nesti-Gargano (1000), le moltissime GTA e HF, le tre Opel di Contrero con Giorgio Pianta, e i tre prototipi 1300 di Giliberti con i siciliani Capuano-Barba, "Amphicar"-Marchiolo e Garofalo-Chiaromonte.

Frattanto tutta la settimana sono proseguiti a ritmo intenso i collaudi sulle Madonie per vetture e motori. I più assidui sono stati gli equipaggi della Lancia (Munari, Maglioli e Pinto) che hanno macinato migliaia di chilometri con le HF 1,6 e i piloti dell'Alfa Romeo. Oltre a de Adamich, ripartito mercoledì mattina per Spa, alla guida della 333 si sono alternati, effettuando una quarantina di giri del circuito, Hezemans (ripartito giovedì per l'Olanda dove prende lezioni di pilotaggio aereo) e van Lennep, resosi libero dalla Martini e utilizzato in gara dall'Alfa, oltre a Vaccarella, che da giovedì a domenica ha girato inin-



terrottamente tutti i pomeriggi, ultimando i lavori di messa a punto.

Sempre con la 333 si sono anche allenati per qualche giro Todaro e "Codones". Giovedì pomeriggio si è visto a Cerda anche Nanni Galli, col dito ancora ingessato. Ha effettuato un paio di giri con una GTA, ma ha accusato allarmanti dolori al braccio ed è subito rientrato a casa lasciando prevedere come molto improbabile una sua presenza in gara

il 16 maggio prossimo, in quanto la fatica sarebbe pressoché decuplicata.

Chi potrebbe a questo punto sostituire il bravo pilota toscano, visto che van Lennep, quasi certamente andrà ad affiancare de Adamich al posto di Pescarolo? Potrebbe essere il finlandese Kinnunen. L'Alfa quest'anno in Targa Florio gioca la carta più importante di tutta la stagione, ben consapevole che forse... potrebbe essere la volta buona.

sottosterzo, ma fino a Cerda paese, 8 chilometri circa, sembra quasi di essere in una pista. Solo con strada bagnata questo tratto diventa scivolosissimo, poiché qui alla Targa l'asfalto ha una caratteristica stranissima: col bagnato i tratti che tenevano sul secco diventano scivolosi, e quelli che su secco erano livello ghiaccio diventano di buona aderenza: incredibile!

Attraversiamo il paese Cerda e dopo due chilometri incomincia la discesa che mi porterà a bivio **Sclafani**, un dieci-quindecim chilometri buoni anche questi, ma già con qualche piccolo problema di saltellamento. Anche qui curve simili a vista, ma in definitiva ben differenti tra loro, cioè una in pieno in terza e l'altra che sembra uguale da seconda con frenata.

Due tornanti in discesa, poi comincia la salita, due tornanti anche qui poco prima del bivio **Sclafani** ed un lungo pezzo misto in salita fino

al **bivio Caltavuturo** fondo stradale passabile un po' di rappezzamenti ed alcune bozze in cui si tocca col fondo macchina. Tratto medio, senza allunghi, ma una continua curva e controcurva, con tanta seconda. Bivio di Caltavuturo e discesa fino a **Scillato** con breve pezzo di salita fino a bivio **Polizzi**.

Questa discesa è forse il pezzo peggiore come fondo e si salta da una parte all'altra della strada. Alcuni tratti sono scivolosissimi, altri con strada strettissima e ponticelli di passaggio in cui è facile lasciare un cerchione. Da Scillato a bivio Polizzi poi in salita non si può quasi accelerare per non girarsi nel dritto; tante curve lente e diverse prime.

Da bivio Polizzi sempre in salita, ma su strada un po'

...con curve troppo veloci.

Si entra in Collesano, e se non si è in coppia con Nino niente applausi, ed incomincia, dopo aver superato il ghiacciaio (come aderenza) del paese, la lunghissima discesa fino a Campo Felice e quindi rettilineo di Bonfornello. Questa discesa, dicono tutti i più forti piloti siciliani ed i buon gustai della Targa, questa discesa decide il tempo del giro; dalle altre parti tra chi va forte e chi va piano la differenza sarà poca, ma chi conosce le curve di questo tratto e ne sa i limiti guadagna tanto e farà il tempo. Effettivamente tante curve cieche si possono prendere forte, ma ricordarsi ogni curva è solo per i veterani o per i locali. E poi si è sempre in terza ed un errore si paga subito, perché ogni curva è secca

Tante frenate, arrivando da un allungo; tante curve doppie con la prima veloce e la seconda che chiude, e tanto guidare che quando si arriva a **Campo Felice** si è proprio soddisfatti e si tira un sospiro di sollievo. Poi finito il paese, un chilometro massimo e ci si ritrova nel rettilineo di **Bonfornello**, che ora sembra una autostrada e dove, pensate, stiamo andando sui 290 km ora in quinta. Anche dopo essere riusciti a centrare il passaggio del ponte alla fine del rettilineo che da 20 metri di larghezza diventa circa 6 metri, rimaniamo sempre in quarta e quinta con qualche terza con un bellissimo fondo stradale e con dei curvoni veloci ed impegnativi. Ed eccoci al **bivio di Cerda**, curva a 90° ed **Ingresso ai box**, con un buon tempo tra i 33 minuti ed i 34 minuti circa (speriamo!).

a. d. a.

più veloci 80 delle prove

SPORT PROTOTIPI GRUPPO 6

classe 1600

62	CLAUDE LAURENT - JEAN-LOUIS HAXE	DAF 444
63	PETER RICHERDSON - DRIEN JOYCELINE	DAREN
64	FRANCESCO JEMMA - ALFONSO VELLA	DE SANCTIS
65	ANTONIO GAROFALO - GIUSEPPE CHIARAMONTE	A 112-GILIBERTI
66	MORENO BALDI - PAOLO GONFIANTINI	ATS
67	« AMPHICAR » - GUIDO MARCHIOLO	A 112-GILIBERTI
68	GIORGIO DANIELI - JACOPO TRIVELLATO	AMS
69	IGNAZIO CAPUANO - GIANCARLO BARBA	A 112-GILIBERTI
70	STEFANO SEBASTIANI - ROBERTO NARDINI	LOTUS
71	STEFANO BUONAPACE - DEMETRIO MARTINO	AMS-ALFA

SPORT GRUPPO 5

classe 1300

72	« FRANK Mc BODEN » - « PAPILLON »	FIAT-ABARTH
73	MARIO SPATARO - CLAUDIO BRUSCHI	FIAT-ABARTH
74	FELICE MARENCO - FRANCO CAPIETTI	FIAT-ABARTH
75	ROLANDO TINGHI - MINO CODELUPPI	FIAT-ABARTH
76	FRANCESCO FIORENTINO - GAETANO SIDOTI	MATRA

SPORT PROTOTIPI GRUPPO 6

classe 1000

77	« GIUBAR » - BARGOTTI	FIAT-ABARTH
78	PIERO FALORNI - « BERMAN »	FIAT-ABARTH
79	FRANCESCO PATANE' - ORAZIO SCALIA	FIAT-ABARTH
80	MARIO NARDARI - « OPICINA »	AMS
81	« SANGRY-LA » - FEDERICO	RAYMOND
82	MARIO BARONE - MAURIZIO CAMPANINI	FIAT-ABARTH
83	MAURIZIO ROASIO - « BOERING »	FIAT-ABARTH
84	MAURO NESTI - PAOLO GARGANO	AMS

GRAN TURISMO SPECIALE GRUPPO 4

classe 1600

85	LUIGI RINALDI - « PACO »	ALFA ROMEO GTA
86	RAFFAELE PINTO - « SPEED »	LANCIA FULVIA HF
87	SANDRO MUNARI - CLAUDIO MAGLIOLI	LANCIA FULVIA HF
88	VINCENZO M. RANDAZZO - SALVATORE BARRACO	ALFA ROMEO GTA
89	SALVATORE GAGLIANO - GIOVANNI LA BARBERA	ALFA ROMEO GTA
90	« DON PEDRITO » - BRUNO DI BELMONTE	FIAT 124 SPIDER
91	GIUSEPPE D'AMICO - GIROLAMO PERNICHIARO	ALFA ROMEO GTA
92	VINCENZO TRAINA - DOMENICO LO BELLO	LANCIA FULVIA HF
93	DOMENICO PATTI - SALVATORE CUCINOTTA	LANCIA FULVIA HF
94	ERASMO BOLOGNA - GIUSEPPE SPATAFORA	LANCIA FULVIA HF
95	GIOVANNI MARTINO - LUCA MONTEZEMOLO	LANCIA FULVIA HF
96	GIANCARLO GALIMBERTI - « POKER »	LANCIA FULVIA HF
97	GIOVANNI RIZZO - STEFANO ALONGI	ALFA ROMEO GTA
98	NINO CATALANO - « ZINO »	ALFA ROMEO GTA
99	SETTIMINO BALLESTRERI - PAOLO DE FRANCISCI	LANCIA FULVIA HF
100	SILVESTRE SEMILIA - « SNOUS »	ALFA ROMEO GTA
101	« PAUL CHRIS - BENEDETTO MONTECATTINO	ALFA ROMEO GTA
102	MAURIZIO ZANETTI - CESARE PORETTI	ALFA ROMEO GTA
103	GIANNI SCALERA - SALVATORE LO JACONO	PORSCHE
104	« GIANFRANCO - GIANFRANCO PAPETTI	ALFA ROMEO GTA
105	FRANCESCO CERULLI - « JOKRYSA »	LANCIA FULVIA HF

GRAN TURISMO SPECIALE GRUPPO 4

classe 1300

106	RAFFAELE RESTIVO - « APACHES »	LANCIA FULVIA
107	SILVANO GRAVINA - PAOLO ARLINI	LANCIA FULVIA
108	« RADEC » - ARCOVITO	LANCIA FULVIA
109	DOMENICO COTTONE - GIROLAMO CACI	LANCIA FULVIA
110	ANTONINO ROMANO - « RECORD »	LANCIA FULVIA
111	« FRANK RAMON » - « DARENZ »	LANCIA FULVIA
112	HANS FRENCH - AXEL UNTERREGER	SIMCA
113	NOST KLAUDE - HANS SCHULLER	RENAULT ALPINE
114	ADOLFO NESI - FABIO LUCARELLI	RENAULT ALPINE
115	GIROLAMO CAPRA - ANGELINO LEPRI	RENAULT ALPINE
116	PASQUALE ANASTASIO - FIORENZO GENTA	LANCIA FULVIA
117	« EFFEGI » - « ENNE GI »	RENAULT ALPINE
118	ROMANO RAMOINO - ANTONIO TRENTI	RENAULT ALPINE
119	SERGIO MANTIA - GAETANO LO JACONO	RENAULT ALPINE