



Due «Porsche» e (in alto) la Ferrari «P3» che sarà pilotata da Vaccarella e Bandini

Malgrado le polemiche la pesante «P. 3» è la vettura più adatta per dare al pilota palermitano la vittoria assoluta nella prestigiosa gara

Soltanto oggi è possibile dare una razionale giustificazione al colpo di scena che si ebbe nella giornata delle prove generali, allorché Gunther Klass un pilota tedesco alla sua seconda Targa, surclassò il tempo di Vaccarella, facendo registrare, con l'8 cilindri Porsche di 2400 cc., un tempo record di ben 39'05" inferiore di due secondi ai valori accreditati al palermitano alla guida della grossa P 3 Ferrari di 4400 cc.

Che Klass sappia fare meglio di Vaccarella e giusto alla Targa? O che il prototipo Porsche sia superiore al Ferrari?

Niente di tutto questo. Ecco i retroscena: Ieri mattina il primo assaggio della Ferrari P. 3 di 4400 cc sulla pista delle Madonie venne affidato al secondo pilota di Vaccarella. Poi fu la volta del palermitano. I risultati parlano chiaramente: il «professore» è stato il migliore dei ferraristi in prova, ma la Ferrari ha fatto peggio della migliore Porsche. Perché?

Il fatto è che Vaccarella ha realizzato il tempo di 39'07", girando con il cambio in disordine. Egli ha potuto usare soltanto le prime tre marce, l'imbocco della quarta non era agibile. Quando Bandini scese dal P. 3 la vettura andava bene e Bandini disse che era in ordine, a posto in tutto.

Quando Vaccarella prese il via, sembrava che tutto andasse veramente bene. Giunto però dopo l'ultima curva, che precede il paese di Cerda, spinse a fondo la terza e, proprio all'altezza del Motel Aurim, si preparò a «dare quarta». La leva del cambio passò dalla posizione di «folle», ma non imboccò la quarta. Un secondo ed un terzo tentativo sortirono lo stesso effetto!

Ieri sera la pesante P 3 è stata ricoverata nello scantinato di un noto albergo e un gruppo di meccanici, capitanati dall'ingegnere Forghieri ha revisionato completamente il cambio. Non c'era niente di rotto, ma parecchie cose erano fuori posto. Ora la vettura è perfettamente a punto.

A questo punto, vale la pena di riferire le contrastanti opinioni circa la validità di questa pesante e potentissima vettura, relativamente al tracciato della Targa. La quasi totalità dei giornalisti, compresi quelli più o meno specializzati, è concorde nel ritenere che la Ferrari P. 3 non pare adatta a questo tipo di gara, che la mostruosa potenza di cui dispone non è sfruttabile che in parte e che, per contro la pesantezza e la notevole mole la rendono poco competitiva, nei confronti di vetture più leggere e maneggevoli.

Vaccarella, dal canto suo, è ben felice di avere scelto giusto la P. 3 e non un'altra macchina. Forghieri pensa che il P. 3 sia l'unità candida alla vittoria, almeno fra quelle Ferrari. Alla Ferrari sono convinti della stessa tesi, per il fatto che non la avrebbero mandata per farla umiliare, magari da una vettura della stessa casa, ma di forza e cilindrata inferiore.

Vaccarella fa questo calcolo: «Posso perdere circa 600 metri ogni giro, nel tratto che comprende la salita di Caltavuturo e la Valle del Corvo. Ne guadagno due volte tanto, sempre per ogni gi-

ro, solo da Caltavuturo alle tribune senza contare dalle tribune a Cerda-centro. Il problema, con questa macchina, è quello di adoperare spesso la «quarta» e di sfruttare bene la «terza». Per fare questo occorre andare molto rapidamente. E' tutto».

Riguardo poi alla strategia di gara che il palermitano intenderebbe adottare e che prima della pubblicazione di queste note erano «stop secrets» i punti sono sostanzialmente basati su questi fatti:

«Se ci sarà battaglia o no, noi non possiamo saperlo alle prime fasi della gara, cioè prima della fine del secondo giro; conviene pertanto attaccare a fondo sin dalla prima tornata, approfittando del fatto che la pista si troverà ancora con il manto stradale in buono stato; fatti tre giri, in caso di calma relativa, io darei la vettura a Bandini, lui la condurrebbe per quattro giri ad andatura lievemente ridotta, in modo da non affaticare troppo il mezzo. Se gli avversari vorranno recuperare dovranno fare i conti soprattutto con la pista ormai in disordine (alme-

no dal quarto giro in poi). E così, se la Porsche sarà in condizione di recuperare, io farei gli ultimi quattro giri, lasciando a Bandini solo i tre intermedi. Naturalmente, se quelli della Porsche non mi verranno subito alle calcagna, per recuperare, con la pista disastrosa, dovranno sostenere uno sforzo ben maggiore».

Geniale, semplicissima tattica. Ma, a questo punto, molti si chiederanno: «Se piove, come andrà a finire, resisterà il record dell'anno scorso? Vaccarella vincerà lo stesso?» Per tranquillizzare gli ansiosi si dirà soltanto che l'anno scorso il palermitano si accreditò il miglior tempo in 39'21"; nelle prove di venerdì scorso ha fatto un 39'07", ma è assolutamente certo che Vaccarella, con la Ferrari P. 3 in perfette condizioni, è capace di girare in poco più di 38'30", e, se le condizioni atmosferiche non saranno brillanti, sarà sempre in grado di togliere almeno cinque secondi al suo stesso miglior tempo di un anno fa.

G. D. D.

Tutte in ordine le «protagoniste»

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

Cerda, 7 maggio

Il tempo qui a Cerda si mette male! Ieri sera sole e cielo terso, oggi vento, pioggia e nuvoloni che minacciano il peggio.

E' chiaro che se il tempo continua a fare le bizze, tutto il minuzioso lavoro organizzativo rischia di essere compromesso, minato alla base: non avremo record, non avremo il grande pubblico che generalmente approfitta di questa «festa dello sport» che è la Targa Florio, per passare una «giornata in campagna» nel magnifico scenario che costeggia tutto il percorso madonita dai monti al mare, non avremo, infine, lo spettacolo che potrebbe invece offrire il grande duello Ferrari-Porsche.

«Se domani piove, sarà un guato per tutti», ci diceva Bussinello, pilota ufficiale dell'Auto Delta, incontrato a Campofelice, quartier generale della casa del Portello.

A Bussinello chiediamo perché abbia espresso il desiderio di correre in coppia con il francese Bianchi: «Ma a lei chi lo ha detto?... Effettivamente da tempo desidero correre in coppia con Bianchi (43'08" nelle prove ufficiali) ed ora pare che sia la volta buona; penso che faremo una bella gara!».

Frattanto, da parte di molti piloti «privati» che correranno con la A.R. TZ nella categoria sport fino a 1600 cmc, la stessa cioè del TZ 2, ci sono forti lamenti per il fatto che i TX 1 sono fortemente handicappati, rispetto al TX 2 (più potenti e meno pesanti). Dicono: «Non

è giusto, né sportivo, né regolamentare, che i TZ 2 corrano con i TZ 1, in quanto queste macchine (4 in tutto) non sono «vetture omologate di produzione» e non sono messe in vendita dalla fabbrica».

Frattanto ci è stato assicurato dai dirigenti della scuderia Pegaso, che domani, prima della partenza, sarà fatto un regolare ricorso in appello, dato che un precedente reclamo era stato rigettato. Agli sviluppi del «caso» assisteremo al via!

Circa le voci allarmistiche, messe in circolazione, secondo cui molte macchine sarebbero state «distrutte» durante le prove ufficiali, niente di vero! Abbiamo voluto sincerarcene (una seconda volta), personalmente: la Dino-Ferrari di Parkes-Scarfiotti, uscita malconcia dall'incidente corso a Jarkes durante le prove ufficiali, è stata celermente riparata in una officina palermitana dai tecnici della Ferrari, e prenderà regolarmente il via.

La stessa cosa dicasi per la Porsche di Capuano-Latteri, che uscendo di strada durante le prove, ha lamentato danni lievissimi! Pure riparate le ammaccature del TZ 2 di Geki; anche la Ferrari P. 3 di Vaccarella, che durante le prove aveva lamentato noie al cambio, è stato opportunamente provveduto.

Tutto a posto qui a Floriopoli in attesa delle partenze, che cominceranno alle ore 8, con la vettura n. 2 di Garofalo. E tempo permettendo, assisteremo ad una «signora targa».

Salvo Di Miceli