

IL PILOTA IL PILOTA

Quattordicinale anno IV n.7 L.300

auto



Targa Florio
1000 km Spa
Dove vanno le F.1
Rallye 999 minuti



PORSCHE CARRERA RSR del MARTINI RACING TEAM

Ferrari ed Alfa costrette ben presto al ritiro



TRAMONTA LA TARGA, SORGE LA STRATOS



*Sopra: Jacky Ickx non ha potuto coronare con una vittoria il suo esordio alla gara siciliana.
A sinistra: la Lancia Stratos ha ottenuto un meritissimo secondo posto dietro Van Lensap e Muller.
Sotto: Rolf Stommelen è stato l'autore del giro più veloce con la debuttante Alfa Romeo 33TT12.*

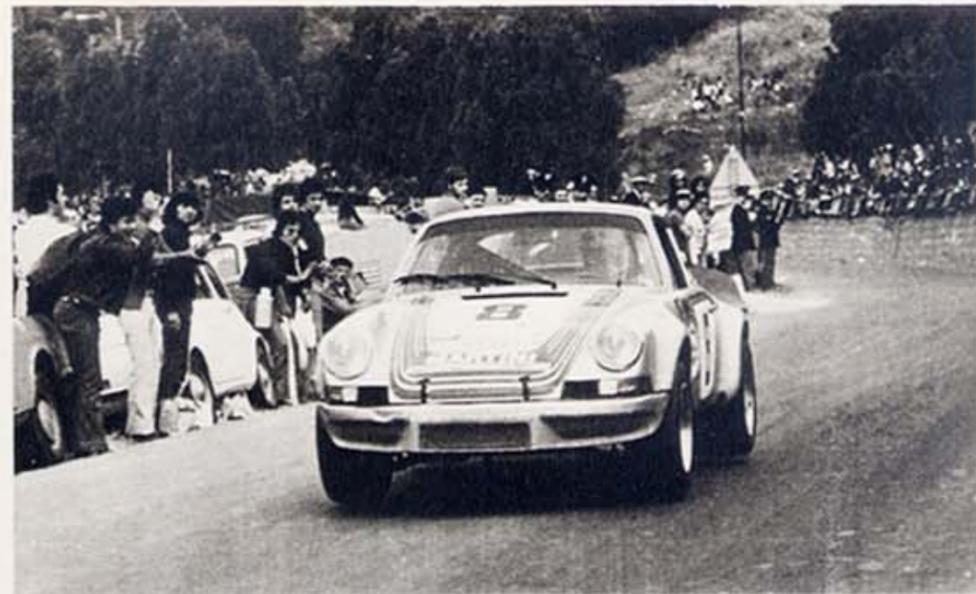


Ferrari ed Alfa Romeo, favorite alla vigilia, messe fuori causa da inconvenienti meccanici e da incidenti — La Porsche, con la Carrera della Martini, si aggiudica la Florio per l'undicesima volta — Brillantissimo secondo posto della Stratos di Munari ed Andruet.

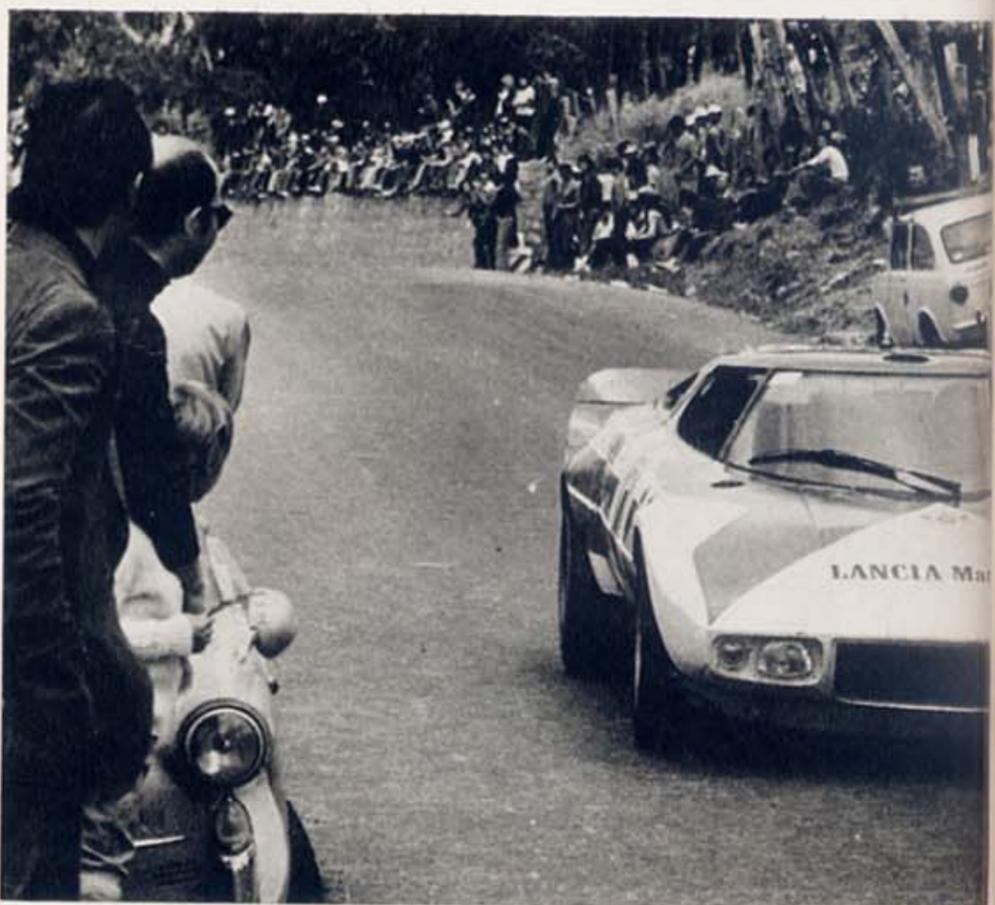
Decisamente questa edizione della Targa Florio, molto probabilmente l'ultima valida per il Mondiale Marche, non era nata sotto una buona stella per le due massime Case italiane. Già in prova Regazzoni aveva distrutto in un'uscita di strada una delle due 33TT12, dimezzando così le probabilità di vittoria della Casa del Portello: in corsa poi, un incidente e due mosse infelici toglievano di mezzo, già dai primi giri, le tre superstiti vetture che legittimamente potevano aspirare alla vittoria. L'incidente che ha causato l'uscita di Ickx al terzo giro è stato causato dall'urto contro un grosso sasso in uscita da una stretta curva: il belga nulla ha potuto e la sua 312 P, uscita di strada, è finita in una scarpata: risultato, carrozzeria e telaio seriamente danneggiati.

Le due mosse infelici cui accennavamo sopra hanno invece causato, con ogni probabilità, il ritiro dell'altra Ferrari, quella di Merzario, e dell'Alfa Romeo, che fino a quel momento conduceva con oltre cinque minuti sulla Porsche Martini. Merzario, dopo aver forato al primo giro, prendeva l'infelice decisione di raggiungere il box col pneumatico afflosciato anziché cambiare la ruota sul posto, come avrebbe potuto fare: raggiunti in questo modo i box ed effettuata la sostituzione, non faceva in tempo a percorrere altri due giri perché la rottura di un semiasse avrebbe fermato definitivamente la sua Ferrari. Evidentemente le asperità del tracciato siciliano hanno determinato la rottura dell'organo, sollecitato oltre misura per la percorrenza di diversi chilometri con una gomma sgonfia. All'Alfa Romeo, dopo che le due Ferrari erano state messe fuori causa, avevano la corsa in tasca, ma la gioia nel clan dell'Autodelta durava il classico « espace d'un matin », poiché De Adamich incorreva in un incidente subito dopo aver preso il volante per il suo turno di guida all'inizio del quarto giro, dopo aver avuto la macchina da Stommelen. Il triestino, nel doppiaggio della Lancia Fulvia di Adamo, entrava in collisione con quest'ultima vettura, tamponandola violentemente e sbarrando poi contro un paracarro: anche per la macchina dell'Autodelta niente da fare e il poco lusinghiero bilancio di tre vetture danneggiate seriamente in sole due corse. Inutile dire che una maggior dose di pazienza in De Adamich, largamente in testa e ormai senza seri avversari, avrebbe probabilmente evitato lo spiacevole incidente e permesso forse alla Casa milanese una vittoria meritata e « storica ». Meritata per il livello di competitività mostrato ampiamente in prova e nei tre giri di gara, storica perché avrebbe suggellato nel modo migliore il leggendario ciclo della Targa Florio.

A salvare l'onore delle Case italiane ha pensato fortunatamente la Lancia, che fa-



Ecco la Porsche Carrera RSR del Martini Racing Team nell'attimo in cui taglia vittoriosamente il traguardo, e in un tratto del percorso (notare le ruote sollevate da terra). La macchina era iscritta in gruppo 5 per la sostituzione del ponte e delle sospensioni di serie con quelli della 908/3. Per la Porsche si trattava dell'undicesima vittoria alla Targa, per Van Lennep e Muller, che vediamo cinti dalla corona d'alloro, della seconda. Sulla sinistra, nella stessa foto, Munari e Andruet, ottimi secondi con la Lancia Stratos gruppo 5.



A sinistra: la Lancia Stratos, che faceva il suo debutto in gare di velocità, non poteva veder meglio premiato il proprio esordio. Senza la sosta di circa sei minuti per la riparazione del sedile avrebbe potuto giungere molto più a ridosso della Porsche vincitrice.

Sotto: la partenza di Merzario dopo la sosta ai box per la sostituzione della ruota forata è stata, come si vede, impetuosa, e può aver concorso nella successiva rottura del semiasse che ha fermato definitivamente la corsa della Ferrari.



ceva debuttare in Sicilia, in una gara quindi di velocità, la propria Stratos, con gli ottimi Munari ed Andruet, vincitori degli ultimi due Montecarlo. Tanto più apprezzabile appare la prova loro e della macchina considerando che il pianale della macchina, inclinato per buona parte della corsa, non permetteva il pieno utilizzo delle notevoli doti che la vettura, mostrata adattissima al percorso della Florio, già possiede.

Ultimi in queste brevi note ma primi in classifica sono stati i bravissimi Muller e Van Lennep, entrambi alla seconda vittoria in Targa. Con la loro Carrera RSR hanno saputo sfruttare abilmente le circostanze e, dopo aver impostato la corsa su di un'estrema regolarità, hanno colto un successo certamente inaspettato alla vigilia. Le Carrera correvano ancora in gruppo 5, come del resto la Stratos: il futuro della Targa, sul percorso tradizionale delle Madonie, sembra assicurato per macchine simili, dall'esasperazione un po' meno spinta tali da poter rientrare in gruppo 4 e disputare una corsa valida per l'Europeo GT. A completare il successo di squadra del Martini Racing Team hanno contribuito Kinnunen-Haldi, terzi, e Stekkonig-Pucci, sesti: un « en plein » veramente invidiabile. Eccellente infine il quarto posto di Moreschi-Mc Boden con la Chevron due litri che assicura alla marca di Bennet il sesto posto in classifica generale con 17 punti, davanti alla nostra Lancia con 15.

Per finire, non possiamo che augurarci che le due Case italiane rivedano dopo questo round siciliano la loro politica delle partecipazioni prendendo parte a tutte le rimanenti prove mondiali: e qui ci riferiamo soprattutto all'Alfa Romeo, dato che sarebbe veramente un peccato rinunciare alle proprie notevoli chances (problema ricostruzione macchine a parte). Ci piacerebbe rivederle presto in pista la Stratos, magari già dal Nurburgring, circuito sul quale potrebbe molto ben figurare.

Vista la classifica, questa seconda parte del Mondiale Marche si preannuncia rovente, e questo indubbiamente non può che rivalutarlo.

« Il Pilota »
foto Labruzzo

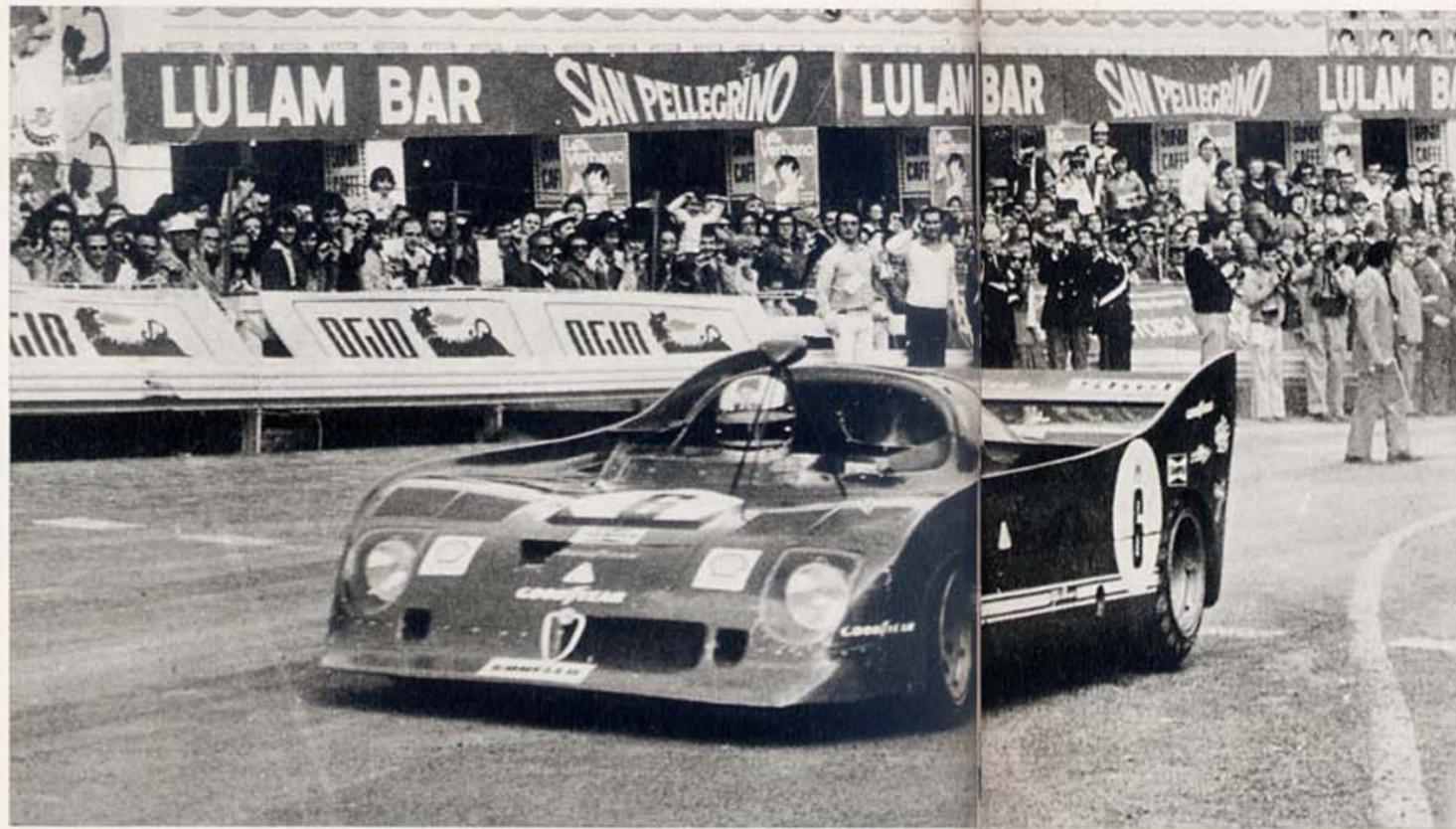
CLASSIFICA FINALE

1) Porsche Carrera RSR (Muller-Van Lennep) 11 giri, km. 792, in 6.54'19"1, alla media di 114,691 km/h - 2) Lancia Stratos (Munari-Andruet), a 6'10"6 - 3) Porsche (Kinnunen-Haldi) a 18'22"6 - 4) Chevron (« Frank Mc Boden » - Moreschi) a 23'14"5 - 5) Lola (Nicodemi-Moser) a 31'15"6 - 6) Porsche (Stekkonig-Pucci) a 33'10" - 7) Porsche Borri-Barone) a 1 giro - 8) Porsche (Zhindendole) a 1 giro - 9) Chevron (Morelli-Nesti) a 1 giro - 10) Alfa Romeo (Zanetti-Galimberti) a 1 giro - 11) Chevron (Formento-Floridia) a 1 giro - 12) Porsche (Capra-Lepri) a 1 giro - 13) Chevron (Boeris-Monticoni) a 1 giro - 14) Porsche (Fossato-Mola) a 1 giro - 15) AMS (Anastasio-Lo Voi) a 1 giro.

Giro più veloce: il terzo di Stommelen (Alfa Romeo 33-12) in 34'13"1, alla media di 126,248 km/h. Record di Kinnunen (Porsche 908/3) imbattuto.

Nel tratto che va dalla « zona box » a Cerda su alcuni muri di case o su tratti di guardrails c'è la scritta « W De Adamich ». Pare sia stato lui stesso a scriversele per « autoincoraggiarsi » perché nessuno lo faceva.

Pietro Rizzo, per l'occasione egregio organizzatore dell'Ufficio Stampa della T.F., se l'è presa quando gli hanno detto che ha organizzato anche la mafia locale visto che l'uscita di strada della 33TT12 è dovuta ad una Fulvia targata ... TP.



Sopra: Stommelen, che faceva debuttare la tanto attesa Alfa Romeo 33TT12, avrebbe meritato miglior sorte per l'autorità con cui ha condotto nei primi tre giri. Purtroppo l'incidente occorso al coequipier De Adamich non ha permesso alla brillante Alfa di mostrare realmente ciò di cui era capace. Sotto: con la Carrera n. 9 Stekkonig-Pucci hanno ottenuto un meritato sesto posto. Qui li vediamo precedere la CR CDS di Calascibetta-« Apache ».

A destra: Jacky Ickx ha voluto provare a correre in Targa Florio e non ha avuto invero molta fortuna. Una grossa pietra ha fermato la sua Ferrari quando stava dimostrando di essere animato da notevole entusiasmo, anche se non aveva certo celato la durezza e le insidie della corsa siciliana, che del resto non si scoprono certo oggi.

Si dice che la Porsche abbia offerto una coppa a De Adamich. Non si sa se Andrea l'abbia accettata.

In centro: questa Carrera della Martini, invece, correva regolarmente in gruppo 4. Con essa Kinnunen ed Haldi hanno ottenuto il terzo posto e hanno contribuito a conquistare il notevole successo di squadra del Martini Racing.

Scambio di... scortesie non avvenuto: visto che a rompere le Alfa è stato chiamato l'esperto ex-ferrarista Regazzoni, come mai l'Autodelta non ha ceduto questo anno al Drake De Adamich? Averne in casa due sono troppi e costano!



Brian Redman (a sinistra) non ha potuto guidare per nemmeno un chilometro. Qui lo vediamo scherzare col coequipier Ickx prima della partenza. I due piloti, come è noto, costituiscono una coppia molto affiatata e corrono insieme da vari anni, fin dai tempi delle gloriose Ford GT 40.

Rolf Stommelen si appresta ad intirarsi nell'abitacolo della sua 33TT12. Lo osserva Andrea De Adamich. La loro corsa durerà quasi un terzo di gara e a consolazione di Stommelen e dell'Alfa Romeo rimane comunque il giro più veloce, inferiore però al record di Kinnunen che resiste da ben tre anni.

