

QUATTORRUOTE

MENSILE PER GLI AUTOMOBILISTI DI OGGI E DI DOMANI



6

GIUGNO 1960

(n. 54) - Lire 300

ALLA 44ª TARGA FLORIO

La Porsche cinge l'alloro

Una delle poche competizioni su strada che pone ancora ai costruttori problemi aderenti alle esigenze delle vetture di uso normale raccontata dal corridore e nostro collaboratore Paul Frère.

È una fortuna che una corsa come la Targa Florio sia inclusa fra quelle titolate per il campionato mondiale dei costruttori.

Per quanto sia normale che anche per i circuiti si seguano i progressi realizzati per i tracciati delle strade di grande comunicazione, molti di essi obbligano le vetture a condizioni di impiego che non corrispondono a quelle reali. Ci si orienta sempre di più verso le grandi velocità, e un circuito tipo Le Mans, così pianeggiante e che comporta lunghi

rettilinei, costituisce uno stimolo per i costruttori ad incrementare la potenza e la velocità pura, ma li porta a trascurare altre importanti caratteristiche della vettura. E' perciò bene che l'incidenza sul campionato di questi circuiti sia equilibrata da prove quali la Targa Florio, che si svolge su strade secondarie molto sinuose e relativamente in cattivo stato, le quali richiedono alla vettura altre qualità (tenuta di strada, ripresa, robustezza telaio, maneggevolezza, ecc.) indispensabili specialmente sulle strade europee, così diverse a seconda delle località, e data la varietà orografica del continente.

Una rivincita che non c'è stata

La 44ª Targa Florio secondo l'aspettativa generale doveva vedere la rivincita di Ferrari contro Porsche. Lo scorso anno le Porsche avevano conquistato i cinque primi posti in classifica. Tuttavia la loro vittoria era stata un po' offuscata dal fatto che tutte le Ferrari in gara avevano subito avarie al ponte posteriore prima del termine del 2º giro, sui 14 del percorso lungo 72 km. Anche quest'anno però i nuovi modelli RS 60, lunghi 10 cm. di più, con un passo di 2,20 m. invece di 2,10, pesanti poco più di 525 kg., dotati di una tenuta di strada ancora più efficiente e muniti di motori da 1660 cc., sviluppati circa 165 CV di potenza, avevano molte probabilità di vittoria.

Ferrari, invece, aveva preparato quattro vetture: due presentavano caratteristiche derivate da quelle delle macchine tedesche che si erano imposte l'anno prima, ed erano munite di un motore a 6 cilindri a V e montate su telaio con passo di 2,16 m. Una aveva una cilindrata di 2417 cc., potenza di 230 CV, ponte posteriore rigido, con un peso di circa 620 kg. La cilindrata dell'altra era di 2800 cc., con potenza di 250 CV e telaio a 4 ruote indipendenti. Come le Porsche, disponevano di pneumatici da 15 pollici.

Le altre due macchine erano rispettivamente una « 3 litri » a 12 cilindri di

Il carattere familiare che vige nella organizzazione della Targa Florio è certamente molto simpatico. Ci parrebbe tuttavia opportuno un miglior contatto in futuro fra gli organizzatori e concorrenti. In occasione della distribuzione dei premi furono chiamati, per il ritiro delle relative coppe, molti concorrenti che non avevano preso parte alla gara o che non erano neppure venuti in Sicilia: Beauford, per esempio, che si trovava in Olanda, fu invitato assieme a Barth per ricevere il 5º premio; Frère, che non aveva toccato il volante durante tutta la corsa, fu invitato ad accompagnare Mairesse per ricevere una coppa, mentre Scarfotti e Cabianca che avrebbero dovuto ricevere gli onori del 4º posto assieme a Mairesse furono completamente dimenticati.

tipo classico, con treno posteriore De Dion e passo di 2,32 m., e l'altra un modello nuovo più leggero e più corto, con quattro ruote indipendenti.

L'« outsider » Maserati

Delle altre concorrenti una sola poteva dare ombra alle tre Porsche e alle quattro Ferrari: la Maserati 2900 cc., della scuderia americana Camoradi ma appoggiata dalla Casa di Modena, e pilotata da Maglioli, già due volte vincitore della Targa, e dal giovane siciliano Vaccarella. Questa vettura ultra leggera, molto raccolta, dotata di un grosso motore a 4 cilindri, che dava una ottima coppia ai bassi regimi, era però solo un « outsider »: tuttavia per poco non riuscì a spuntarla contro la coalizione delle Porsche e delle Ferrari. Sin dall'inizio Maglioli si mantenne al secondo posto e passò in testa quando, tra un piovasco e l'altro di quella giornata meteorologicamente incerta, essendosi il fondo stradale asciugato, poté finalmente utilizzare in pieno la potenza della vettura. Purtroppo a due giri dalla fine una pietra bucò il serbatoio della benzina: Vaccarella, innervosito per il tempo perduto nell'effettuare un rifornimento di fortuna durante la corsa, era uscito di strada (però sembra che già



Lo svedese Joackim Bonnier dopo la vittoriosa impresa.

Un momento della 44ª Targa Florio: in primo piano la Porsche di Bonnier tallonata dalla Ferrari di Von Trips.



Illoisi

prima di questo incidente le probabilità di successo della Maserati fossero diminuite).

La vittoria di due piloti italiani, uno dei quali siciliano e su una vettura italiana, avrebbe certamente entusiasmato il pubblico. Comunque la prova della Maserati fu più che convincente e forse, se avesse vinto, la sua sarebbe stata una vittoria tormentata, perché la vettura era ritornata in strada, dopo l'incidente, non rispettando perfettamente

davanti alle tribune: il giro più rapido sui 72 km. di percorso fu però compiuto da Joackim Bonnier con la sua Porsche 1660. Seguiva Maglioli con la Maserati 2,9 litri a 20 secondi e Gendebien, con l'altra Porsche 1660 ad un minuto e 21 secondi. In quarta posizione Cliff Allison, che pilotava la grossa «3 litri» Ferrari. Von Trips, cui era stata affidata la Ferrari più adatta al circuito, la 2,8 litri a 4 ruote indipendenti, passava ottava. La sua vettura risentiva le con-

seguenze di una uscita di strada. Il nuovo colpo che insidiava le probabilità di vittoria delle vetture di Maserati. Sinché, nella zona montuosa, le squadre bagnate, Bonnier che, squadra Porsche sosteneva il ruolo «lepre» accrebbe il suo vantaggio 5° giro Maglioli si fermò al suo per passare il volante a Vaccarel quel momento la Maserati era in. Il giovane siciliano sulle strade asciutte aumentò il suo vantaggio. La Porsche

**PROTAGONISTI
SUL PERCORSO
DELLE MADONIE**



La Porsche 1660 cc.
di Bonnier-Hermann.



La Ferrari 2400
di Von Trips-P. Hill.

le norme imposte dal regolamento. Quindi i reclami sarebbero stati innumerevoli.

La pioggia ha favorito le « Porsche »

La settimana prima della corsa, il tempo orribile non ebbe influenza sull'umore degli uomini: i rapporti fra dirigenti e piloti delle squadre Ferrari e Porsche, alloggiati nello stesso albergo di Cefalù, furono cordialissimi. Tuttavia era caratteristico il fatto che quelli della Porsche avevano il morale tanto più alto quanto più basso era il barometro: l'opposto avveniva nel campo della Ferrari. Questo contrasto si accentuò ancor più durante gli allenamenti, quando ogni pilota ebbe occasione di effettuare un giro sulle strade sgombre. Bonnier realizzò il miglior tempo con una Porsche 1660. Allison invece, in seguito allo scoppio di un pneumatico bucato da una pietra, distrusse la più rapida delle Ferrari (la 12 cilindri a quattro ruote indipendenti), e se la cavò per miracolo da un incidente che avrebbe potuto avere gravi conseguenze.

Dopo una settimana di pioggia e vento, quando iniziò la corsa apparve un timido sorriso di sole: a metà corsa, anche nelle zone montagnose, le strade si asciugarono rapidamente.

Al primo giro, fu la piccola D. B. Panhard azzurra che passò per prima



I MOTIVI CHE HANNO PROVOCATO I PRINCIPALI RITIRI

Categoria Gran Turismo

Abarth 750 (Bonomo-Cavaliere): uscita di strada

Giulietta SZ (« Kim »-Thiele): avaria ponte posteriore

Porsche Carrera 1600 (Von Hanstein-Pucci): guasto alla pompa elettrica della benzina.

Categoria Sport

Conrero 1150 (De Leonibus-Munaron): temperatura olio eccessiva

Osca 1100 (Bauer-Smith): uscita di strada

Cooper Maserati 2000 (Davis-Abate): radiatore acqua forato

Ferrari 2953 cc. (Allison-Ginther): uscita di strada.

perse tempo al rifornimento, quindi Hermann, che sostituiva Bonnier al volante, ebbe necessità di un cuscino.

Tattiche sbagliate

Nella Ferrari, Von Trips, dopo un giro sfortunato, fece una rimonta splendida, superò tutti i suoi compagni di squadra e raggiunse alla fine del quarto giro la quarta posizione in classifica, proprio quando Allison si fermò per il rifornimento. Per ragioni spiegabili la più veloce delle Ferrari (quella più difficile da guidare) che trovava inoltre in una eccellente posizione, fu affidata all'americano Richard Ginther, che di tutti i piloti era il meno pratico del circuito; era perciò inevitabile che, o perdesse tempo, o uscisse di strada. Alla fine del quinto giro la vettura aveva aumentato il suo ritardo di altri quattro minuti, al sesto andò a schiacciarsi contro un albero: fortunatamente Ginther rimase illeso.

Poi la vettura di Von Trips passò a Phil Hill, che tentò con magnifico successo di rimontare la Porsche di Gendebien. Costui, approfittando del rifornimento di Von Trips, aveva ripreso la terza posizione e aveva ridotto il suo distacco da Bonnier-Hermann.

Da parte sua Scarfiotti, raggiunta la terza Ferrari, sino ad allora efficacemente pilotata dal belga Mairesse, una splendida rimonta sorpassò momentaneamente

amente la *Porsche* di Gendebien quando quest'ultima dovette fermarsi per il rifornimento. Appena sceso dalla vettura di Bonnier, Hermann si mise al volante. Finì per sorpassare nuovamente la *Ferrari* di Mairesse e Scarfiotti. La macchina, passata nelle mani di Cabianca, accusò noie alla trasmissione.

A questo punto, durante l'ottavo giro, Maserati, che pure aveva tre minuti di vantaggio, dovette interrompere la sua marcia trionfale, lasciando così defi-

tegoria sport) troppo poco maneggevoli per il circuito delle Madonie. Nelle altre categorie, una delle prestazioni più notevoli fu quella della *Osca 1100 cc.*, pilotata da Ada Pace e da Castellina. Questa vettura, dopo che la nuova *Conrero* dovette ritirarsi per eccessivo riscaldamento dell'olio, vinse comodamente la sua classe, piazzandosi undecima nella classifica generale. Anche le nuove *Alfa Romeo Giulietta SS. e SZ.* hanno fornito una brillante prestazione. Riolo

zazione è consono alla tradizione delle gloriose corse su strada di altri tempi, delle quali la Targa Florio è la sola sopravvissuta. E' un lusso che ci si può permettere a Cerda, perché le esigenze della corsa sono tali da far apparire eccessive certe restrizioni applicate nelle altre prove, valevoli per il campionato del mondo, circa le operazioni di rifornimento e di riparazioni, l'attrezzatura delle vetture e altre pignolerie che sanno molto più di burocrazia che di sport.

P. F.



La Maserati 2900 cc. di Maglioli-Vaccarella.



L'Osca 1100 cc. di Pace - Castellina seguita dalla Porsche 1600 cc. di Barth-G. Hill.

nitamente libera la via del successo per la *Porsche*.

È certo che la lotta per la vittoria sarebbe stata assai più serrata fra la *Ferrari* di Trips-Hill e la *Porsche* di Bonnier-Hermann se, proprio al primo giro, non ci fosse stata l'uscita di strada di Trips, e di conseguenza il suo ritiro. Tuttavia Bonnier percorrendo il circuito in 42'26" al nono giro aveva dimostrato che la *Porsche* era in condizioni di poter respingere ogni offensiva.

Visibilità difettosa nelle « Ferrari »

Tuttavia la *Ferrari* a « sei cilindri » si rivelava molto adatta al circuito tortuoso della Targa e la sua sconfitta non era inevitabile. Personalmente ritengo che il rendimento dei piloti ebbe a risentire della visibilità difettosa. Infatti in queste macchine la presenza della presa di aria dei carburatori sovrastante il cofano impedisce una buona visuale sulla pista. La *Porsche*, tuttavia, piazzandosi al primo, terzo e quinto posto (quest'ultimo con i piloti Barth-Graham Hill) confermò il suo successo, con il modello « Carrera », nella categoria gran turismo. Con le sue 1600 cc. ha battuto le vetture di cilindrata maggiore e specialmente le berline *Ferrari* (come quelle del nuovo modello non ancora omologato, che correvano nella ca-

e Federico si aggiudicarono il primo posto nella loro classe su una *Giulietta SS*, carrozzata Bertone, dopo che il modello carrozzato Zagato e pilotato da Kim e Thiele, che sino allora aveva dominato, fu costretto ad abbandonare per noie al ponte posteriore.

Malgrado l'incidente di cui fu vittima, durante gli allenamenti, la *DB-Panhard* di Laureau e Cahier, non solo s'impose facilmente alle *Lancia Appia* della sua categoria, ma raggiunse il sedicesimo posto nella classifica generale, risultato notevole per un modello da « gran turismo » con cilindrata inferiore ai 1000 cc.

La Targa, importante banco di prova

In un'epoca nella quale la maggioranza dei percorsi, dato il loro tracciato facile e quasi perfetto, permette medie dell'ordine di 170/200 km/ora e anche più, la Targa Florio pone ai costruttori dei problemi più aderenti alle esigenze delle vetture di uso corrente. Il circuito delle Madonie esige qualità essenziali, quali la maneggevolezza, la vivacità della ripresa e soprattutto la robustezza delle vetture: qualità questa troppo spesso trascurata in favore della eccessiva riduzione di peso consentita dagli attuali percorsi. Lo spirito familiare e bonario che presiede a tutta la organiz-



LA CLASSIFICA

(10 giri del percorso pari a km. 720)

1. Bonnier-Hermann (Porsche) media km/h 95,334
2. Von Trips-Hill (Ferrari) km/h 93,983
3. Gendebien-Hermann (Porsche) km/h 93,553
4. Scarfiotti-Mairesse-Cabianca (Ferrari) km/h 92,940
5. Barth-G. Hill (Porsche) km/h 90,151
6. Strhale-Kainz (Porsche) km/h 88,145
7. Rodriguez-Rodriguez (Ferrari) km/h 86,944
8. Linge-Springer (Porsche) km/h 86,416
9. Lenza-Maglione (Ferrari) km/h 85,979
10. Luaidi-Scarlatti (Ferrari) km/h 85,268
11. Pace-Castellina (Osca) km/h 85,132.

Seguono altri 17 classificati.

Giro più veloce: Bonnier (Porsche) alla media di km/h 101,807.

Partiti 69 concorrenti - Ritirati 32 - Fuori tempo massimo 9.