



1969

PER IL 4° ANNO CONSECUTIVO LA
PORSCHE DOMINA INDISCUSSA LA

TARGA FLORIO

PRIMI ASSOLUTI:

- | | |
|----------------------|-------------|
| 1. MITTER SCHUTZ | PORSCHE 908 |
| 2. ELFORD MAGLIOLI | PORSCHE 908 |
| 3. HERRMANN STOMMELN | PORSCHE 908 |
| 4. V.WENDT KAUKSEN | PORSCHE 908 |

SHELL CIBIE BOSCH

VINCITORI GRAN TURISMO:

- | | |
|-------------------|--------------|
| 1. OSTINI "NOMEX" | PORSCHE 911T |
|-------------------|--------------|

PORSCHE

53^o edizione

1969

IL POKER D'ASSI DI PORSCHE

LA CASA DI STOCCARDA OTTIENE IL QUARTO SUCCESSO CONSECUTIVO, OCCUPA TUTTO IL PODIO E LASCIA SOLO IL 5° POSTO ALL'ALFA ROMEO 33 DI PINTO-ALBERTI FRA SEI 908/02

Continua l'assenza della Ferrari. La Casa di Maranello, pur possedendo una vettura adatta al vigente regolamento e partecipando regolarmente al campionato Marche, diserta per il secondo anno consecutivo la Targa Florio. Il pubblico rimane deluso solo in parte: è ormai abituato agli umori del Drake e conosce bene il suo rapporto di amore-odio con la gara siciliana. Pur non mancando mai le parole di stima verso la Targa ed il suo ideatore, Enzo Ferrari è estremamente pragmatico: inutile avventurarsi nella trasferta siciliana per correre una gara dove la bella, ma delicata, 312 P non ha chance di vittoria contro le

La 908/02 di Mitter-Schutz, prima sul podio tutto Porsche.
Sotto: il modellino realizzato da un kit di Starter in scala 1/43. Ben proporzionato, ha richiesto poche modifiche per essere migliorato





53^a edizione

A destra Gerard Mitter e Udo Schutz festeggiati dai meccanici.

A completare lo strapotere Porsche anche gli equipaggi privati: Deschent-Koch sulla 907 saranno 6^o assoluti (sotto)

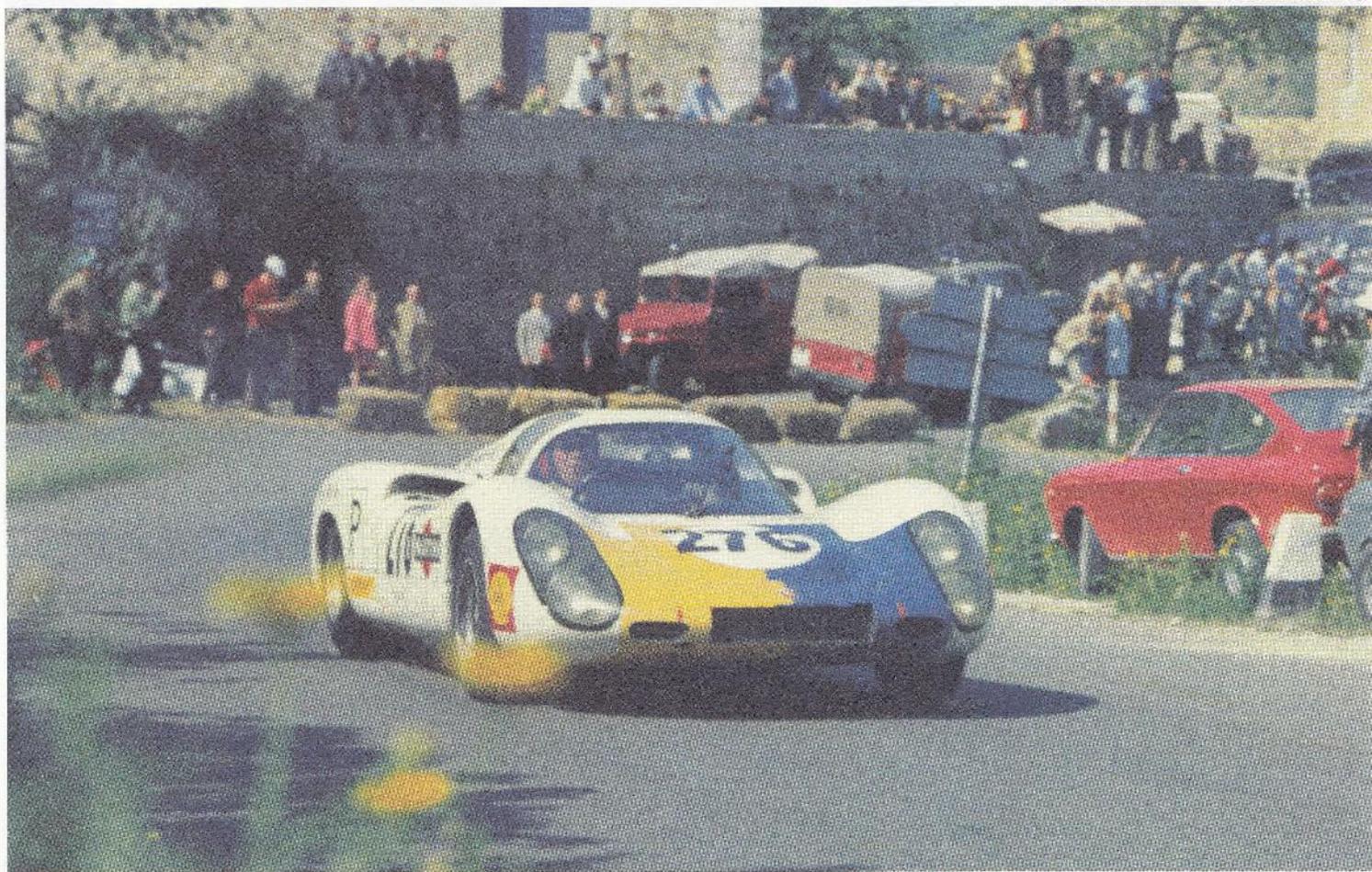
robuste 908/02 della Porsche. Competitive soprattutto sulle curve delle Madonie; e contro i loro piloti, tutti grandi conoscitori ed esperti della Targa.

In effetti mai la Porsche è scesa in Sicilia con tante auto da assoluto: ben sei 908/02 ufficiali. La cui bianca carrozzeria è caratterizzata, sul muso e sulla coda, da bande fluorescenti di diverso colore per distinguere l'una dall'altra al passaggio dal traguardo o dall'elicottero che dall'alto segue la corsa.

Adottano tutte i motori da 3 litri e sono affidate a Larrousse-Lins, Hermann-Stommelen, Attwood-Redman, Elford-Maglioli, Kauhsen-von Wendt e Mitter-Schutz. La casa di Stoccarda iscrive nella classe 2000 Sport anche

una 911 R con gli specialisti Spoerry-Toivonen. L'attesa della quarta vittoria consecutiva è grande: per i Tedeschi è una cosa scontata, ma da Tedeschi non lasciano nulla a caso (questo spiega l'incredibile spiegamento di auto e di uomini). Pronto a festeggiare il primato alla Targa è l'Ingegnere Ferdinand "Ferry" Porsche venuto appositamente in Sicilia per seguire i suoi uomini direttamente dai box di Floriopoli.

**ANCORA ASSENTI LE FERRARI, FERRY PORSCHE
ARRIVA A FLORIOPOLI PER ASSISTERE
AL TRIONFO DELLE SUE AUTO**





Come se non bastasse una nutrita rappresentanza di 907 e "vecchie" 906 private aumenta il numero delle Porsche che partecipano alla 53ª edizione della corsa siciliana.

A contrastare la Porsche saranno le due Alfa Romeo 33 iscritte dall'Autodelta, capitana dall'Ing. Chiti: una 2500 per Vaccarella-De Adamich che contrasterà direttamente le 908 nella categoria sport "oltre 2000", ed una 2000 per Giunti-Galli che gareggerà invece nella categoria sport 2000. La scelta per la casa milanese è strategica, riconoscendo la superiorità delle Porsche dominatrici del Campionato Marche, decide di giocarsi almeno la possibilità di una vittoria di categoria con Giunti-Galli. A tre due "33" private affiancano le ufficiali, ognuna nelle rispettive categorie.

La scuderia svizzera Filipinetti porta una mastodontica Lola T70 MK3, motorizzata con uno Chevrolet da 5 litri, affidata al vincitore del 1966 "Herbie" Muller e al vincitore del 1960 e 1963 "Jo" Bonnier. Se i piloti sono una garanzia lo stesso non si può pensare per la vettura.

Continua la partecipazione della Lancia con prototipi espressamente costruiti per gare come la Targa. La casa torinese affida all'esperto Claudio Maglioli l'allestimento di due Fulvia HF radicalmente trasformate in agili barchette e messe nelle mani affidabili di rallyisti: lo stesso Maglioli con Pinto, e Munari con Aaltonen. Nella categoria GranTurismo la Lancia è ben rappresentata dalla Sport Zagato Competizione >

53ª Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

4 maggio 1969

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 10 giri 720 Km

Partenti: 79; arrivati: 43; classificati: 54 (11 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 5 giri)

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Gerhard Mitter - Udo Schutz	Porsche 908/02
2°	Vic Eiford - Umberto Maglioli	Porsche 908/02
3°	Hans Hermann - Rolf Stormelen	Porsche 908/02
4°	Karl Von Wendt - Willy Kaushen	Porsche 908/02
5°	Enrico Pinto - Giovanni Alberti	Alfa Romeo 33/2 2,0
6°	Hans Dieter Dechtent - Gerhard Koch	Porsche 907-8 2,2
7°	Corrado Manfredini - Luciano Selva	Porsche 907-8 2,2
8°	Erich Bitter - Helmut Kellners	Fiat Abarth 2000 S
9°	Sandro Munari - Rauno Aaltonen	Lancia Fulvia F&M Speciale Barchetta 1,6
10°	Everardo Ostini - "Normex" (Giampiero Moretti)	Porsche 911 T 2,0
11°	Salvatore Calascibetta - Vincenzo Ferlito	Abarth 1000 S
12°	Gianfranco Bonetto - Donzel Mores	Porsche S 2,0
13°	Eberhard Sindel - Dieter Benz	Porsche 911 S 2,0
14°	Peter Brown - Roger Enever	Chevron B8 Bmw 2,0
15°	Giuseppe Virgilio - Angelo Bonaccorsi	Fiat Abarth 1300 Ot
16°	Enzo Buzzetti - Walter Donà	Fiat Abarth 1000 S
17°	"Amphicar" (Eugenio Renna) - "Black and White" (Francesca Toia)	Porsche 911 S 2,0
18°	Ruiz Jimenez - Tony Fall	Lancia Fulvia Sport Zagato Competizione 1,3
19°	Raffaele Restivo - "Mister X" (Alfonso Merendino)	Lancia Fulvia Sport Zagato Competizione 1,3
20°	Robert Mackie - Dan Margulies	Porsche 911 S 2,0
21°	Gerard Larrousse - Rudi Lins	Porsche 908-2/3,0
22°	Paolo De Luca - Francesco Jemina	Alfa Romeo Duetto 1,6
23°	Florenzo Genta - Cesare Piretti	Lancia Fulvia Sport Zagato Competizione 1,3
24°	Edgard Berney - August Clydesdale	Chevron B8 Bmw 2,0
25°	Turillo Barbucchia - "Cinno" (Leonardo Terra)	Ferrari Dino 206 S/2,0
26°	Pietro Lo Piccolo - Ignazio Senese	Alfa Romeo Giulia T21/1,6
27°	Vincenzo Mirto Ranzazzo - Adriano Reale	Porsche 356 SC/1,6
28°	Gaetano Lo Jacono - Sergio Mantia	Lancia Fulvia Sport Zagato Competizione 1,3
29°	"Sancho" - "Zorba"	Fiat Dino Spyder/2,0
30°	Matteo Calabro - "Ramon" (Francesco Lilliano)	Lancia Fulvia Sport Zagato 1,3
31°	Eris Tondelli - "Mc" (Marco Grosina)	Fiat Abarth 1000 S
32°	Francesco Cosentino - "Walfrido" (Walfrido Orecchioni)	Fiat 124 Sport Spider/1,4
33°	Richard Atwood - Brian Redman	Porsche 908-2/3,0
34°	Giuseppe D'Amico - Santo Scigliano	Alfa Romeo Giulietta SZ1/1,3
35°	Domenico Patti - "Wilson"	Porsche 356 SC/1,6
36°	Salvatore Barraco - Giancarlo Mercadante	Alfa Romeo Giulia SS/1,6
37°	Antonio Ferraro - Giuseppe Valenza	Abarth Simca 1300
38°	Roberto Fusina - Enrico Re	Fiat 850 Racer Bertone
39°	Andrea De Adamich - Nino Vaccarella	Alfa Romeo 33-2/2,5
40°	Pasquale Tacci - "Taurinova" (Baldassare Taormina)	Porsche Carrera 6-906-6/2,0
41°	Luigi Gabella - Giovanni Marini	Lancia Fulvia Sport Zagato Competizione 1,3
42°	Francesco Patané - "Oras" (Orazio Sciala)	Fiat Abarth 1000 SP
43°	Claudio Bruschi - Mario Spataro	Alfa Romeo Giulietta SZ1/3
44°	Ugo Locatelli - Mario Zanetti	Fiat Abarth 1000 SP
45°	Erik Banti - Francesco Morelli	De Sanctis Ford Cosworth/1,0
46°	Terry Hunter - John Markey	Costin Nathan Hillman/1,0
47°	Girolamo Capra - Angelo Lepri	Lancia Fulvia Sport Zagato 1,3
48°	Aerfried Von Hohenzollern - Hans Dieter Weigel	Porsche 911 T/2,0
49°	Corrado Ferraro - Nino Todaro	Porsche 911 T/2,0
50°	Cesare Bruno di Belmonte - P. Mendozza	Fiat 124 Sport Spider/1,4
51°	Alfio Gambero - Girolamo Pemiciano	Fiat Abarth 1300 OT
52°	Giuseppe Garofalo - Salvatore Sutura	Osca 1600 GT

Giro veloce: Vic Eiford 35'08"2/10 (3ª) - Km/h 122,948

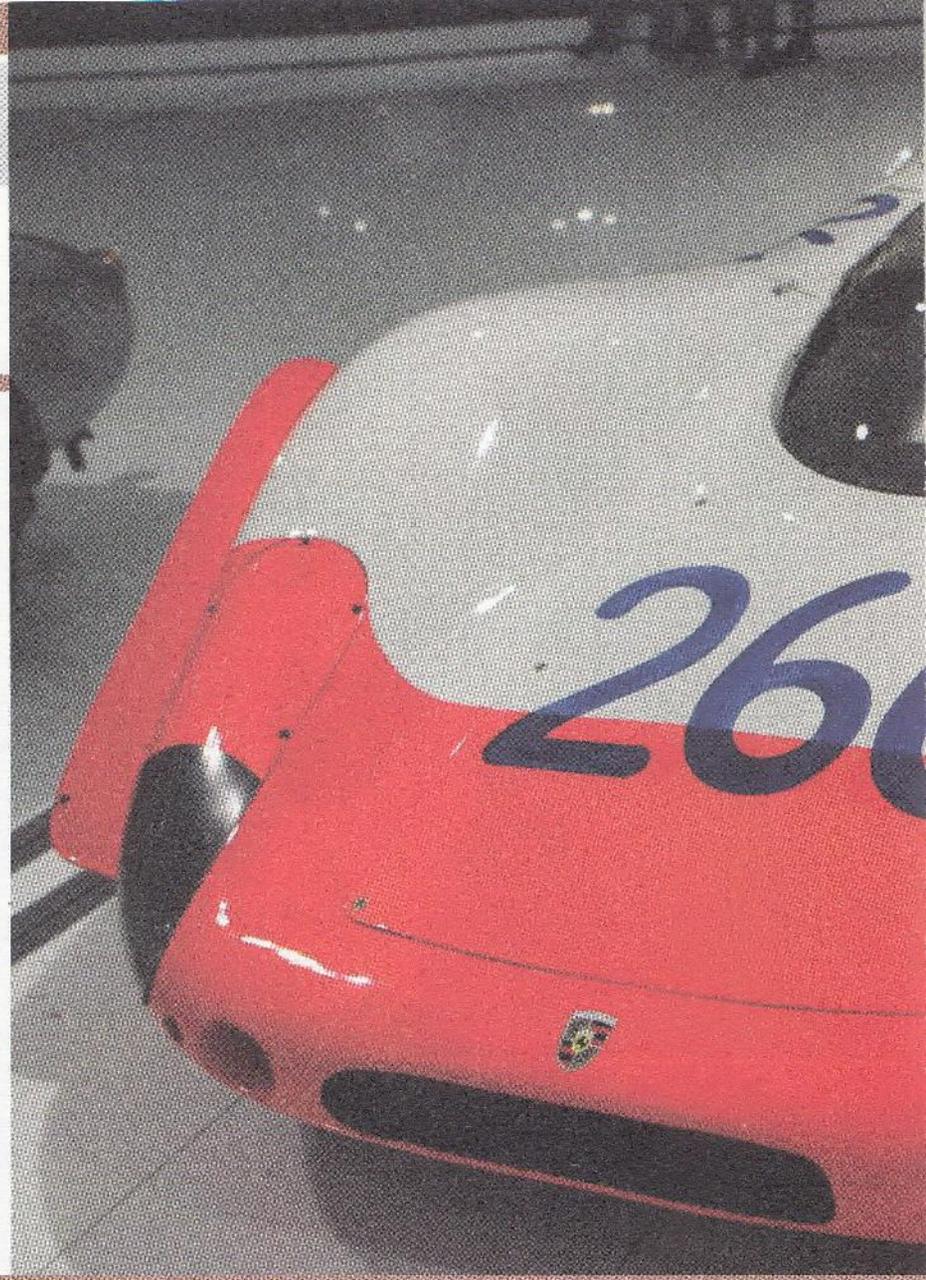
PORSCHÉ 908/02

Nel 1968 in Porsche si decide di costruire un nuovo motore di 3000 cc, conservando l'originale architettura boxer ed il raffreddamento ad aria, per poter essere in linea con i nuovi regolamenti e potere finalmente puntare alla vittoria assoluta, anche nel campionato Marche.

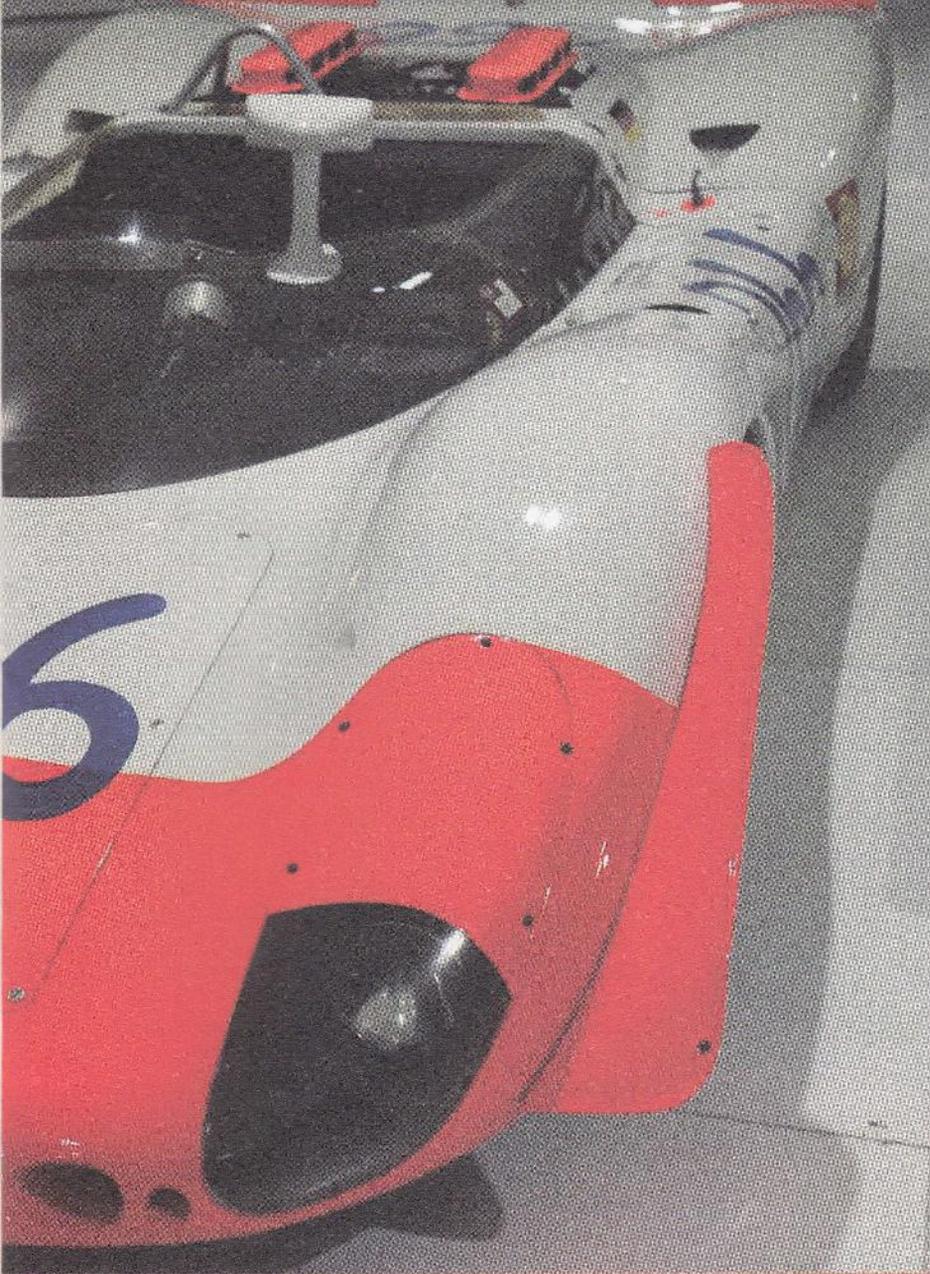
La nuova Porsche 3 litri chiamata 908 affianca durante la stagione '68 il modello 907 da 2,2 litri, sostituendolo progressivamente. Di fatto oltre la cilindrata l'unica vera differenza tra le 908 e le 907 consiste nei freni più grandi per far fronte alle nuove prestazioni.

Soprannominata 908/02, la nuova Porsche 3 litri per il 1969 ha delle modifiche sostanziali rispetto la 908 di prima generazione. Il cambiamento più evidente è la carrozzeria spyder perfettamente adatta per gare come la 1000 km del Nürburgring e la Targa Florio. È stato sviluppato un nuovo albero motore risolvendo i problemi di vibrazione che avevano afflitto il precedente. Il cambio a sei marce rivelatosi fragile è stato sostituito con il più affidabile a cinque rapporti.

Grazie a questi cambiamenti la Porsche ha dominato la stagione 1969. Vincendo a Brands Hatch, Monza, Nurburgring, Spa e alla Targa Florio. Soprattutto le prime 4 posizioni ottenute alla Targa e le prime cinque al Nürburgring hanno dimostrato la forza della vettura.



La Fiat Abarth 2000 S di Bitter-Kelleners ai box. La Sport di Carlo Abarth otterrà un prestigioso 8° posto assoluto vincendo la classe



SCHEDA TECNICA

Motore: 8 cilindri boxer raffreddato ad aria
Cilindrata: 2.996 cc
Potenza: 350 CV (261 kW) a 8500 giri/min
Alimentazione: iniezione Bosch
Distribuzione: 2 valvole per cilindro, doppia accensione
Cambio: 5 rapporti + retromarcia
Velocità: 290 Km/h
Telaio: traliccio in tubi di alluminio

Sospensioni: anteriori a quadrilateri articolati, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; posteriori: monobracci sup ed inf, puntoni, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra antirollio
Freni: a disco Dunlop - doppio circuito
Carrozzeria: in fibra di vetro
Interasse: 2.300 mm
Carreggiate: ant. 1.486 mm / post. 1.453 mm
Peso: 600 Kg

che monopolizza la classe 1300. Sono invece ben 11 le Porsche 911 iscritte nella classe 2000. Fiat Abarth 1000 sono presenti nella Sport 1000 e una 2000 S "ufficiale" nella classe 2000. Iscritte anche due Chevron BMW ed una Nomad BRM; non mancano sulla griglia di partenza equipaggi venuti da varie parti d'Europa alla guida di Triumph, Mercadier Fournier, e Costin Nathan; tra questi Jack Wheeler e Martin Davidson che per il quarto anno consecutivo partecipano con la Healey Sprite, che anche se aggiornata è la stessa vettura con la quale Bernard Cahier gareggiò nel 1959!

Queste le premesse con le quali domenica 4 maggio alle ore 8:25 prende il via la 53° edizione. Questa volta a partire per prime sono le vetture più performanti, ed è proprio il beniamino del pubblico, Nino Vaccarella a iniziare la lunga teoria delle 79 partenze che si concludono con la piccola Fiat 850 Spider nell'allestimento "Racer" della carrozzeria Bertone iscritta con Fusina-Re. Ma in realtà l'ultima vettura a partire è la grossa Lola di Müller che salta il proprio turno per problemi all'accensione.

Il rosso pilota svizzero darà spettacolo durante il primo giro, effettuando ben 75 sorpassi chiudendo il primo giro in terza posizione, dietro le 908 di Elford e Mitter, e davanti a quelle di Larrousse e Lins! Al secondo passaggio Elford è costretto a una lunga sosta ai box per sostituire la cinghia dell'alternatore mentre la Lola è fermata da una foratura. Ne approfitta Mitter per insediarsi in prima posizione, mantenuta anche dal suo compagno Schutz sino al termine dei 10 giri previsti. Scatenato è pure Vic Elford, il quale dopo la forzata sosta inizia a rimontare posizione su posizione, e quando Nanni Galli si trova sulla sua traiettoria, vista la resistenza opposta dal pilota toscano, non esita a spingerlo in testacoda provocandone il ritiro per la rottura della sospensione posteriore. L'Inglese esce bene dal contatto, il baffo destro danneggiato non impedirà di terminare al secondo posto. Anche la 33 di Vaccarella-De Adamich è costretta a ➤

FIAT ABARTH E LE ORIGINALI
 LANCIA FULVIA BARCHETTA
 TENGONO ALTO IL TRICOLORE FRA LE SPORT

alla resa per rottura del motore durante il settimo giro mentre è alla guida il pilota triestino. Si ritirano anche Atwood-Redman e Larrousse-Lins, ma sono ben quattro le Porsche 908, tutte ufficiali, che occupano i primi posti: dietro Mitter-Schutz, Elford-Maglioli a meno di 3 minuti, Hermann-Stommelen e Kauhsen-von Wendt; Pinto-Alberti sono quinti e primi nella categoria sport 2000, ad interrompere l'egemonia tedesca anche l'ottavo posto della Fiat Abarth 2000 S di Bitter-Kelleners ed il nono posto della Lancia F&M di Munari-Aaltonen.

Il foglio di giornale raccolto sulla strada provocherà il surriscaldamento del motore ed il ritiro della Fulvia F&M di Maglioli - Pinto. L'altro esemplare concluderà 9° assoluto e 1° di classe



MONOGRAFIA MODELLISTICA



La vista posteriore mostra la finezza della parte finale del telaio ottimamente riprodotto in fotoincisione

È la ditta italiana Best che all'inizio degli anni 90 propone in zamak ed in scala 1/43 il primo die-cast della 908/02. Il modellino è ben proporzionato, con molti dettagli riportati tra i quali spiccano le cinture di sicurezza realizzate in fotoincisione, aggiornato nel corso degli anni fino alle ultime produzioni dove i caratteristici fari in unico pezzo di plastica trasparente piena sono stati sostituiti da parabole e relativa calotta in plastica trasparente.

Purtroppo sono troppo evidenti i segni dello stampo con antiestetiche linee presenti lungo i fianchi e sul muso inoltre i caratteristici flap realizzati nella stessa fusione della carrozzeria appaiono troppo spessi. Il modellino si presta comunque ad essere la base per un'ottima rielaborazione. Vengono riprodotte alcune delle 908/02 che hanno corso la Targa del '69 ma la versione vincitrice viene realizzata in occasione del centenario grazie alla collaborazione con la ditta Miniminiera. Il modellino viene presentato in un elegante confezione che ricorda il centenario, con la riproduzione del pilota, ma il caratteristico colore rosso fluorescente del muso viene male interpretato

con una incredibile decal rosa! Anche la Ebbro che presenta la sua 908/02 intorno al 2010 sbaglia clamorosamente il colore: arancio! In compenso il modellino è molto bello e ben fatto.

Non esistono die-cast nelle scale più grandi mentre diverse sono le riproduzioni slot.

John Day realizza una 908/03 in white metal, siamo alla fine degli anni 70, il modellino per l'epoca è assolutamente accettabile e colma una lacuna nelle collezioni in scala 1/43.

È della francese Starter il primo kit prodotto in scala 1/43 nella consueta resina. Le parti più sottili (flap anteriori e posteriori, parte posteriore del telaio) sono in fotoincisione, i dadi centrali delle ruote in acciaio tornito e le decal riproducono esattamente la tonalità di rosso ed il carattere dei numeri realizzato come fossero dipinti a mano. Il modellino è datato primi anni 80 ma non sfigura rispetto alle ultime produzioni. Anche la ditta italiana Pit presenta la sua interpretazione della 908/02 in resina ed in scala 1/43, ma le linee del modellino italiano non risultano ben interpretate soprattutto nella forma dei parafranghi anteriori.

Quello nella fotografia è uno Starter, modificato nei fari che sono stati modificati riempiendo con stucco la parte superiore che a modellino ultimato è coperta dalla decal, realizzando la parte inferiore con una cupoletta adeguatamente termoformata in acetato e relativa parabola lucente. Un'attenta rifinitura ha permesso un risultato finale soddisfacente.

Una curiosità: il Porsche Museum di Stoccarda si è avvalso della collaborazione del modellista palermitano Gianni Petta per riprodurre sulla vettura esposta i numeri di gara così come erano stati dipinti nel 1969.



3 maggio 1970,
pronti al via di Floriopoli.
In primo piano Toine
Hezemans sull'Alfa 33

Allegato al numero di maggio
2013 di Sicilia Motori
(Registrazione Tribunale di
Palermo n° 7/97
del 25/26 febbraio 1997)

Direttore Responsabile:
Dario Pennica
Copia omaggio non in
vendita separatamente dalla
rivista

Testi: Enzo Manzo - Foto:
Vittorio Giordano, Alfredo
Mattaliano e John Phillips
(per gentile concessione di
www.targapedia.com)

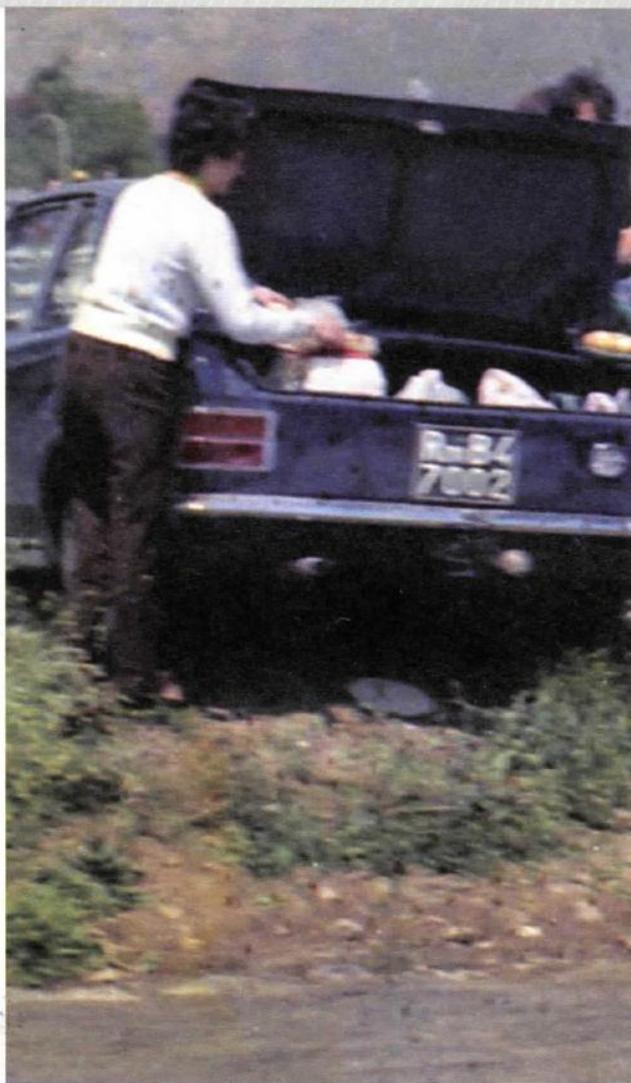
1970 DOPO IL POKER LA SCALA REALE

LA PORSCHE OTTIENE IL QUINTO SUCCESSO CONSECUTIVO E DIVIENE LA "REGINA" DELLA TARGA. SOLO TERZI VACCARELLA E LA FERRARI LA FULVIA HF BATTE LE ALFA ROMEO GTA

Ritorna la Ferrari e ritorna con Nino Vaccarella ed Ignazio Giunti, reduci dal secondo posto di Monza e della vittoria a Sebring. Il pubblico siciliano non resiste al richiamo della nuova sfida e per la prima volta sulle Madonie si contano più di 600mila spettatori, un numero incredibile, mai visto ad una gara automobilistica o ad un evento sportivo! I tifosi della coppia italiana sanno che non sarà facile. È da circa un anno che la Porsche prepara, proprio sulle Madonie una vettura esclusivamente per la Targa Florio: la 908 MK/3 soprannominata "bicicletta" per le sue dimensioni e leggerezza, opposta al "camion" 512 S.

La 3 litri viene preferita dai piloti-collaudatori alla 917. La casa di Stoccarda iscrive quindi tre 908 MK/3 con il team ufficiale di John Wyer, ed una con il Team Salzburg. Per ricordare la partecipazione della prima auto progettata da Ferdinand Porsche alla Targa Florio nel 1922, sul muso delle quattro "biciclette" ven-

LE 908-3 DI SIFFERT-REDMAN E RODRIGUEZ-KINNUNEN (RECORD SUL GIRO) SFRECCIANO PER PRIME DAVANTI A 600.000 SPETTATORI





Redman percorre sotto gli occhi di un pubblico apparentemente distratto i tornanti sotto Caltavuturo.

A sinistra: estrema pulizia e cura del dettaglio. Le caratteristiche del piccolo capolavoro ottenuto dal modellista giapponese Hayakawa lavorando con pazienza "orientale" sull'ottima base di Starter

gono dipinti i quattro semi delle carte francesi, così com'erano sui cofani delle Austro Daimler Sascha 68 anni prima. Le coppie designate per le nuove 908 sono altrettanto temibili: Elford-Herrmann, Siffert-Redman, Atwood-Waldegard e Kinnunen-Rodriguez. Come se non bastasse l'AAW e la Martini Racing schierano Laine-Van Lennep e Larrousse-Lins con le 908/02 della stagione precedente.

Una seconda Ferrari 512 S con Muller-Parkes è iscritta dalla Scuderia Filipinetti. L'Autodelta presenta tre nuove "33" con il motore 8V da 3 litri con Gregory-Hezemans, Courage-De Adamich e Umberto Maglioli-"Nanni" Galli. Anche Carlo Abarth ha una nuova vettura, la 3000 bella quanto fragile; le due SP invece sono affidate a Merzario-Ortner e Casoni-Williams. Mentre nelle classi minori della categoria sport sono diverse le Abarth iscritte in cerca di affermazione contro le nuove Chevron, AMS, ATS, Jerboa e De Sanctis. Nella classe 1600 della "Granturismo" la Lancia punta sulla Fulvia HF con la nuova motorizzazione affidati a piloti di chiara estrazione rallistica: Claudio Maglioli - Sandro Munari e Amilcare Ballestrieri con "Lele" Pinto, sfidando una nutrita schie-

54ª edizione

Vaccarella (a destra) riesce a dare spettacolo nonostante guidi una vettura pesante e dagli elevati consumi. Sotto: Brian Redman e Jo Siffert sul podio raggianti per una vittoria prevista ma combattuta

54ª Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

3 maggio 1970

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 11 giri 792 Km

Partenti: 78; arrivati: 43; classificati: 49; squalificati: 2 (6 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 7 giri)

POS.	PILOTA	VEETTURA
1°	"Jo" Joseph Siffert - Brian Redman	Gulf-Porsche 908/3
2°	Pedro Rodríguez - Leo Kinnunen	Gulf-Porsche 908/3
3°	Nino Vaccarella - Ignazio Giunti	Ferrari 512 S
4°	Hans Laine - Gijs Van Lennep	Porsche 908/2
5°	Richard Attwood - Bjorn Waldegard	Gulf-Porsche 908/3
6°	Herbert Muller - Mike Parkes	Ferrari 512 S
7°	Giovanni Alberti - Jonathan Williams	Alfa Romeo 33/2
8°	"Pam" (Marsilio Pasotti) - "Gibi" Giambattista Guameri	Fiat Abarth 2000 S
9°	Sandro Munari - Claudio Maglioli	Lancia Fulvia 1,6 Hf
10°	Giuseppe Virgilio - Luigi Taramazzo	Fiat Abarth 2000 S
11°	Pietro Lo Piccolo - Salvatore Calascibetta	Ferrari Dino S
12°	Antonio Nicodemi - Giampiero Moretti	Porsche 907/6
13°	Gerard Larrousse - Rudi Lins	Porsche 908/2
14°	Libero Marchiolo - Antonio De Castro	Porsche 911
15°	Alain De Cadenet - Mike Ogier	Porsche 911
16°	Renzo Ruspà - Pier Giorgio Pellegrin	Fiat Abarth 1000 SP
17°	Sylvain Garant - Bernard Cheneviere	Porsche 911
18°	Raffaele Restivo - "Apache" (Alfonso Merendino)	Lancia Fulvia 1,6 Hf
19°	Ugo Locatelli - Paolo Gargano	Ams Ford Cosworth
20°	"Ro" (Romano Ramoino) - Giuseppe Giacomini	Alpine Renault A110 1,3
21°	Giovanni Arcovito - "Radec" (Angelo Rizzo)	Lancia Fulvia 1,3 Hf
22°	Giampaolo Benedini - Cesare Poretti	Alfa Romeo Giulia Gta 1,6
23°	Giancarlo Galimberti - "Poker" (Domenico Cedrati)	Lancia Fulvia Hf 1,6
24°	Settimio Balistreri - Pasquale De Francischi	Alfa Romeo Giulia TZ 1,6
25°	Giorgio Pianta - Mario Zanetti	Ams Alfa Romeo 1,3
26°	Giuseppe Marotta - Matteo Sgarlata	Lancia Fulvia Speciale TS (Tarantino-Sgarlata) 1,3
27°	Carmelo Giugno - Salvatore Sutera	Alfa Romeo Giulia TZ 1/1,6
28°	Jean Claude Peramont - Patrice Sanson	Porsche 911 S/2,2
29°	Pierre Greub - Jean Selz	Porsche 911/2,0
30°	Antonio Ferraro - Giuseppe Valenza	Alfa Romeo Giulia Spider 1,6
31°	"Ramon" (Franco Lisitano) - "Zerimar" (Giuseppe Pirrone)	Lancia Fulvia Sport Zagato 1,3
32°	Vincenzo Mirto Randazzo - Giulio Pucci	Alfa Romeo Giulia GTA 1,6
33°	Florenzo Genta - Piero Monticone	Porsche 911 2,0
34°	Guido Garufi - "Black and White" (Francesco Troia)	Fiat Abarth 1300 OT
35°	Turillo Barbuscia - "Cinno" (Leandro Terra)	Ferrari Dino 206 S/2,0
36°	Franco Berruto - Michel Licheri	Porsche 911/2,0
37°	Gaetano Lo Jacono - Sergio Mantia	Lancia Fulvia Sport Zagato Competizione/1,3
38°	Angelo Bonaccorsi - Alfio Nicolosi	Porsche 910-6/2,0
39°	John Chatam - Alan Harvey	MG C/2,9
40°	Pasquale Anastasio - Cristiano Rattazzi	Lancia Fulvia Sport Zagato Competizione/1,3
41°	Piers Courage - Andrea De Adamich	Alfa Romeo 33-3/3,0
42°	"Codones" (Ferdinando Latteri) - Nino Todaro	Porsche Carrera 6-906-6/2,0
43°	Amlicare Ballestrieri - Raffaele Pinto	Lancia Fulvia Hf 1,6
44°	Claude Haldi - "Mirage"	Porsche 911 S/2,2
45°	Peter Hanso - Edward Negus	Chevron B 16 - Ford Cosworth 1,8
46°	Salvatore Cucinotta - Domenico Patti	Lancia Fulvia Hf/1,3
47°	Roberto Nardini - Stefano Sebastiani	Lotus 47 Europa - Ford Cosworth/1,6
48°	Mario Spataro - Claudio Bruschi	Osca S1000
49°	Giuseppe Schenetti - Sergio Zerbini	Porsche 911

Giro veloce: Leo Kinnunen 33'36"0 (11°) - Km/h 128,571





**SULLA DISTANZA DI 11 GIRI SI SFIDANO IN 78,
MA SOLO 43 TAGLIERANNO IL TRAGUARDO.
FRA I VIP AI BOX DI FLORIOPOLI ANCHE FANGIO**

ra di Alfa Romeo Giulia GTA. La classe 2000 è invece monopolio assoluto Porsche con nove 911 S.

La 54° edizione della Targa Florio si corre sulla distanza di 11 giri (formula che rimarrà invariata fino al 1973). In prova Jo Siffert segna lo strepitoso tempo di 34'10" seguito da Elford e Vaccarella a meno di 30". Il pilota inglese ha provato anche una 917, regolarmente iscritta dalla Salzburg con il n.2, ma preferisce l'agile 908/MK3. La Ferrari "512" anche se poco guidabile sui 72 Km del piccolo circuito delle Madonie, almeno sul giro riesce a tenere il passo delle piccole

908. Ma saranno i consumi di benzina a risultare determinanti per l'esito della gara. Come da tradizione buona parte degli spettatori è già sul posto da sabato ma

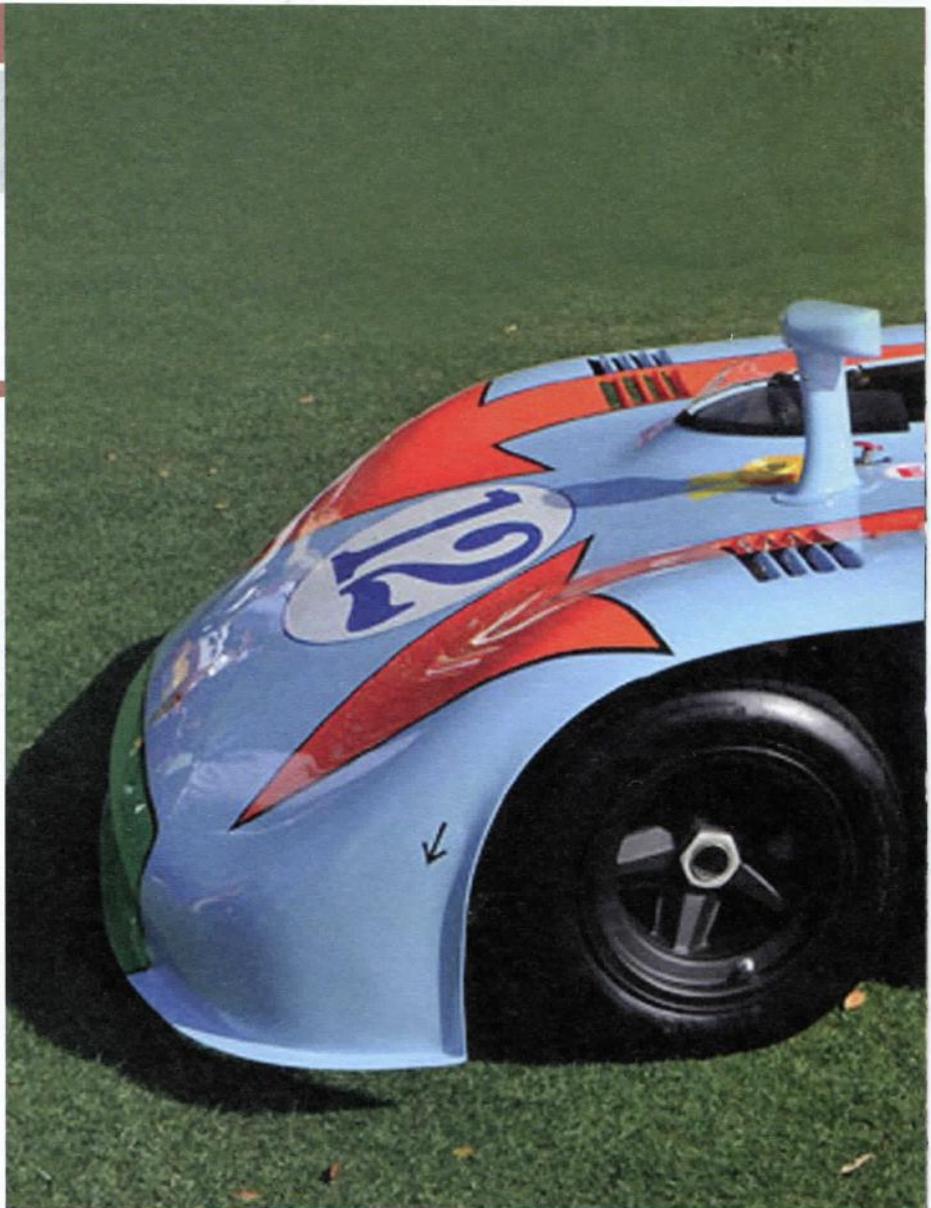
l'enorme afflusso di pubblico della domenica mattina comporta il ritardato arrivo dei cronometristi facendo iniziare la gara con più di un ora di ritardo. A Floriopoli, ospite di John Wyer, c'è pure Juan Manuel Fangio. Il "via" viene dato dal Presidente dell'Alfa Romeo, Giuseppe Luraghi, il quale sventola la bandiera italiana davanti la 512 S di Muller-Parkes, seguita poi da quella di Vaccarella; ultima delle 78 vetture partenti la Lancia Fulvia 1300 HF di Cucinotta-Patti. Fa freddo, le Madonie sono ancora imbiancate di neve, ed il fondo stradale sporco ed umido per la pioggia della prima mattina costringono i piloti ad ad una guida >

54ª edizione

LA PORSCHE 908/MK3

La terza evoluzione del modello 908 denominata MK3, si differenzia completamente dalle vetture precedenti. La nuova 908 nasce espressamente per avere un'auto competitiva sui circuiti dove la 917 con motorizzazione 5 litri sarebbe risultata svantaggiata per le sue caratteristiche di peso e di potenza. Nell'arco della stagione sarà utilizzata solo alla Targa Florio e al Nurburgring, vincendo entrambe le gare.

La 908/MK3 viene costruita durante numerosi test eseguiti sia in Sicilia che in Germania, utilizzando come base la 909 bergspyder, la vettura con cui Porsche si era aggiudicata il campionato montagna del 1969. Passo dopo passo vengono apportate le giuste modifiche che porteranno alle caratteristiche di questo rivoluzionario modello: un posto di guida avanzatissimo, sull'assale anteriore, ed il motore, un 8 cilindri boxer 3 litri con la ventola in posizione verticale, in posizione centrale realizzano un baricentro perfetto in grado di esaltare la maneggevolezza della vettura; una carrozzeria in vetroresina di appena 12 Kg, l'utilizzo dei dischi freni forati ed il telaio tubolare in alluminio, magnesio e titanio permetteranno un rapporto peso/potenza ottimale. Per la sua maneggevolezza e facilità di guida passerà alla storia con il soprannome di "bicicletta" e leggerà in modo indissolubile la sua immagine alla Targa Florio.



Sull'asfalto ancora insidioso del secondo giro sfilano uno dei più famosi "trenini" della Targa : Hans Laine, Masten Gregory e Gerard Larrousse



“in punta di dita”; inutile e pericoloso rischiare in queste condizioni. È questo il motivo per il quale al termine del primo giro in testa c'è Gérard Larrousse sulla Porsche 908/02 con carrozzeria “Flunder” che si differenziava in alcuni particolari dalla carrozzeria standard e distinta dai colori del Martini Racing Team, con il tempo di 40'22” e circa 15” di vantaggio su Siffert e Rodriguez sulle nuove 908/MK3. Nino Vaccarella è solo settimo con un distacco di 1', mentre Elford è costretto al ritiro dopo i primi chilometri di corsa. Al termine del secondo giro le prime soste ed i primi cambi di guida, con Giunti e Kinnunen che salgono sulle rispettive auto. È proprio il “finlandese volante”, grazie alle traiettorie ripulite dalla terra e dal fango a rimontare portandosi in testa alla gara, seguito dalle 908/02 di Larrousse e Laine e dall'Alfa 33 di Masten Gregory. Nel corso del quarto giro Rodriguez e Vaccarella riprendono il volante, mentre Lins subentra a Larrousse. La 908/MK3 n.40 conserva il primo posto seguita da Brian Redman sulla vettura gemella ➤

NINO ED IGNAZIO CON LE MANI PIAGATE, LAINE SU TRE RUOTE, CONCLUDONO UNA DELLE PIÙ BELLE E COMBATTUTE EDIZIONI



SCHEDA TECNICA

Motore: 8 cilindri boxer
raffreddato ad aria

Cilindrata: 2.997 cc

Potenza: 350 CV (259 kW)
a 8600 giri/min

Alimentazione:
iniezione Bosch

Distribuzione:
2 valvole per cilindro,
doppia accensione

Cambio: 5 rapporti + retrom.

Velocità: 275 Km/h
Telaio: traliccio in tubi
di alluminio, magnesio
e titanio

Sospensioni:

ant. a quadrilateri articolati,
molle elicoidali,
ammortizzatori idraulici;
post. monobracci sup ed inf,
puntoni, molle elicoidali,
ammortizzatori idraulici, barra
antirollio

Freni: a disco forato -
doppio circuito

Carrozzeria: in fibra di vetro

Interasse: 2.300 mm
Carreggiate: ant. 1.542 mm/
post. 1.564 mm

Peso: 545 Kg

(n.12), mentre la 512 S di Nino Vaccarella ha recuperato 5' dello svantaggio iniziale e dopo un giro il pilota palermitano è a soli 41" dal messicano Pedro Rodriguez! Al sesto giro Vaccarella è primo con le Porsche inseguitrici a più di un minuto di distacco! L'impegno del "Preside Volante" non è sufficiente per conservare il primato. Come previsto sono le fermate ai box per il maggior consumo di benzina a determinare la gara. Siffert e Vaccarella duellano con sorpassi e controsorpassi, ma è lo svizzero a tagliare per primo il settimo giro con 3" di vantaggio sulla 512 n.6, mentre la 33 di Courage-De Adamich si ritira per incidente. Le posizioni si stabilizzano e Leo Kinnunen, autore

del giro record di 33'36", mai più abbassato, riesce a strappare il secondo posto ad uno stremato Ignazio Giunti. Sotto gli occhi increduli del pubblico Hans Laine taglia la bandiera a scacchi su tre ruote guidando da vero funanbolo, coronando una corsa fantastica, concludendo al quarto posto davanti Atwood-Waldegaard sulla terza 908/MK3. Terminano sesti ad un giro Muller-Parkes sull'altra 512 S, settimi Alberti-Williams (A. R. 33/2), poi "Pam"-Gibi" e decimi Virgilio-Taramazzo: fra queste due Fiat Abarth 2000 S, si inseriscono al 9° posto assoluto (e prima di categoria e di classe): Maglioli-Munari con la piccola Fulvia HF.

MONOGRAFIA MODELLISTICA

Il primo modellino pressofuso in die-cast della Porsche 908/MK3 in scala 1/43 è della Mercury. Sicuramente sovradimensionata, decorata con decals ad acqua e provvista di cofano apribile con sommara ed errata riproduzione del motore e ruote "veloci", la 908 "made in Torino" era per l'epoca (1970) sicuramente quanto di meglio, se non di unico, si potesse trovare, seguita dopo poco tempo dalla riproduzione in scala 1/66 sempre della Mercury per la serie Speedy.

Sembra incredibile, ma in 30 anni nessuno ha pensato di mettere in commercio questa originale auto, ci penserà negli anni 90 un'altra ditta italiana, la Best che tra i primi suoi modelli inserirà in catalogo la 908/MK3 in molteplici versioni, tra le quali anche il poker d'assi della Targa Florio 1970. Il modellino, anche questo in zamak, ha delle linee corrette e per l'epoca anche ben rifinito, con molte parti riportate, ed una discreta riproduzione delle ruote. La carrozzeria riporta le antiestetische tracce dello stampo, ma è ben proporzionata e si presta ad essere ottima base per facili rielaborazioni. Le decals lasciano un po' a desiderare per dimensioni e correttezza. Nel corso degli anni il modello viene migliorato ed aggiornato, alcuni errori corretti, altri aggiunti come i cerchi ruota a sei razze e parte esterna cromata. Miniminiere in occasione del centenario nel 2006 presenta sulla base Best un modello aggiornato, con pilotino (Siffert) e confezione dedicata. La Best di recente ha invece messo sul mercato un coffret in serie limitata (198 pezzi) con le quattro 908 in ambientazione Floriopoli in attesa della partenza, e la 908 test car riproducendo alcune delle tante fotografie diffuse da Targapedia su internet. Sono di Schuco per la serie Piccolo e Bub le 908 in scala 1/90 prodotte nel 2012, mentre Auto Art ha in



programma un die-cast super dettagliato in scala 1/18. Anche il primo kit in white metal è italiano, FDS realizzò la versione vincitrice della Targa Florio 1970; considerando che è datato 1976 è un modellino dignitoso corredato già all'epoca di ottime decals della Cartograph. Nel 1988 FDS rifà il prototipo, correggendo (in parte) gli errori "di gioventù" riproponendolo anche con parti in fotoincisione in resina. È di Starter l'unico kit realizzato in resina in scala 1/43. Anche se presentato negli anni 80 conserva ancora oggi questo primato. I dettagli non sono molti ed i cerchi un poco approssimativi, ma le linee della carrozzeria e la parte meccanica in vista con il telaio posteriore riprodotto in fotoincisione sono veramente ben fatti.

Su questa base sono stati in molti i modellisti a mettersi alla prova, ma le migliori interpretazioni sono sicuramente di scuola giapponese. Il modello fotografato appartiene alla collezione di Piero Tecchio ed è opera del modellista Matsuyoshi Hayakawa. Una parte meccanica completamente rifatta, un dettaglio maniacale nella riproduzione delle parti interne a vista ed una raffinata pulizia nel montaggio ne fanno un vero capolavoro in scala 1/43.

Tante le finzze riportate in scala 1/43 dal maestro giapponese Hayakawa: le fibbie dei coperchi, i tubicini dell'alimentazione, il casco di Jo Siffert