

59 TARGA FLORIO TRA GUARD

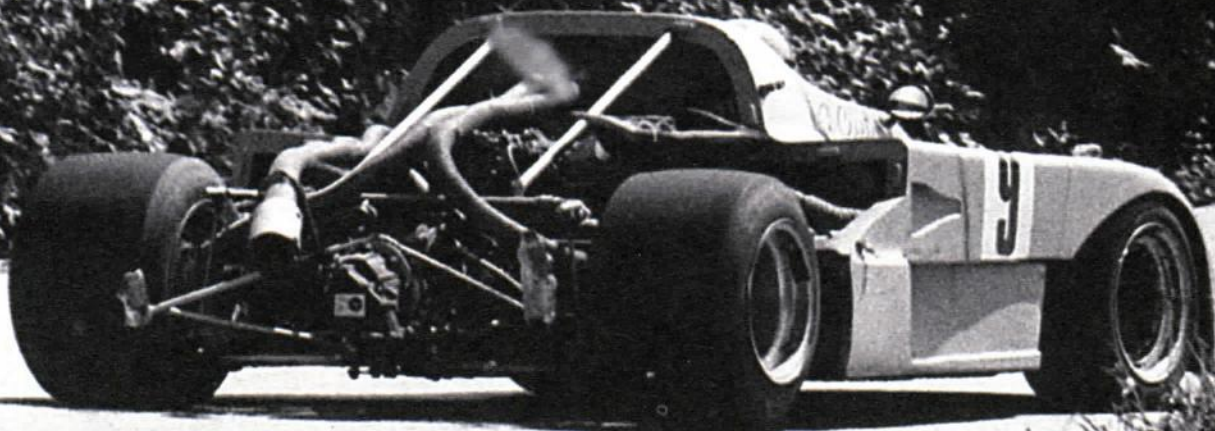
La Targa non è più prova mondiale già da due anni e in una Floriopoli quasi disabitata il Preside volante taglia vittorioso il suo terzo traguardo



58^a-61^a edizione

1974-1977

LE ULTIME EDIZIONI DI VELOCITÀ



CHIUSO IL CICLO "MONDIALE", LA TARGA RIMANE ANCORA
NEL CUORE DEI TANTI APPASSIONATI. LA GARA PERÒ FA I CONTI
CON L'INCIDENTE DI CIUTI CHE COSTA LA VITA A DUE SPETTATORI



Gabriele Ciuti guida l'Osella priva del cofano motore e dell'alettone. Il pilota marchigiano uscirà di strada travolgendo il pubblico. Sotto: l'inedita coppia Larrousse-Ballestrieri regala dopo 20 anni la quarta vittoria alla Lancia

Con l'edizione del 1973 si chiude il ciclo "mondiale" della Targa Florio iniziato nel 1955. Ma in quest'anno un'altra "illustre" scompare dal Mondiale Marche: la Ferrari. E la competizione che per circa vent'anni è stata protagonista assoluta dello sport automobilistico cede il primato alla Formula 1 di Bernie Ecclestone. Le ultime edizioni della Targa Florio di velocità, valide ora solo per il Campionato Italiano Velocità, si corrono in tono minore: mancano le sfide dirette tra le grandi case automobilistiche e i loro piloti in lizza per il titolo, e anche il pubblico diserta l'appuntamento guardando sempre con maggiore attenzione al Rallye Internazionale di Sicilia. Il quale dal 1974 si svolge sulle stesse strade delle Madonie. Alla realizzazione di un circuito semi-permanente forse nessuno ha mai creduto: di fatto rimane solo un'idea sulla carta e titoli sul giornale. Così anno dopo anno auto sempre più performanti, pensate

1974: AMILCARE BALLESTRIERI DOPO IL RALLY DI SICILIA VINCE ANCORA SULLE MADONIE

espressamente per le piste dall'asfalto levigato sia per le esigenze aerodinamiche particolari che per i nuovi tipi di gomme, affrontano l'anacronistica sfida sui

72 tortuosi chilometri del "Piccolo delle Madonie", ma i tempi sono inesorabilmente cambiati. Come nel 1977 drammaticamente dimostrerà l'incidente di Ciuti, quando la fortuna che spesso ha accompagnato la Targa questa volta non farà sconti. A nessuno.

La cronaca degli ultimi quattro anni di Targa Florio non è particolarmente emozionante. Il 1974 è caratterizzato dalla presenza ufficiale della Lancia Marlboro, la quale forte dell'exploit dell'anno precedente, in considerazione del fatto che una vittoria alla Targa dal punto di vista pubblicitario continua a essere importante, non si lascia sfuggire l'occasione. Due le Stratos ufficiali schierate al via, con equipaggi di tutto



58ª-61ª edizione



rispetto: Munari-Andruet e Larrousse-Ballestrieri. Una terza Stratos è iscritta della Ateneo-Jolly Club con Paleari-Pregliasco ma l'unica vera avversaria è la Lola-Ford T284 di Pica-Pianta, il cui ritiro al quarto giro spiana la strada alla vittoria di Larrousse-Ballestrieri.

Nel 1975 è l'Alfa Romeo a cercare l'ultima vittoria ufficiale alla Targa. Nell'anno in cui domina incontrastata il Campionato Mondiale Marche, quest'ultimo abbandonato da tutte le restanti case ufficiali, l'Alfa porta in Sicilia due 33tt12 dotate di un nuovo cambio. La 33 di Casoni-Dini, già incidentata durante le prove, si ritira quasi subito per problemi al cambio e per la coppia formata da Arturo Merzario e Nino Vaccarella è una passeggiata d'onore fino all'ultimo degli otto giri, ma saranno poco più di ventimila gli spettatori ad applaudire la terza e ultima vittoria del Preside Volante e la seconda di "Artù". I 700.000 spettatori di pochi anni prima sembrano ormai un lontanissimo ricordo. I palermitani Armando Floridia ed Eugenio Renna (Amphicar), che già l'anno precedente si sono distinti con il secondo posto, scrivono il loro nome nell'albo d'oro nell'edizione 1976, questa volta al volante ➤

**1975: PER IL PRESIDE VOLANTE
L'ULTIMA TARGA FLORIO,
L'ULTIMA VITTORIA, L'ULTIMA CORSA**





In alto a sinistra per i due piloti di casa Florida e "Amphicar", il coronamento di un sogno. Sopra: Vaccarella e Merzario salutano dal terrazzo dei box. A fianco: Raffaele Restivo e Alfonso Merendino, vincitori nel 1977

Le classifiche assolute

9 giugno 1974 - Piccolo Circuito delle Madonie (72 Km) - 7 giri 504 Km

Partenti: 59; arrivati: 35; classificati: 41 (6 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 4 giri)

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Gerard Larrousse-Amilcare Ballistreri	Lancia Stratos 2.4
2°	Raffaele Restivo-"Apache" Alfonso Merendino	Porsche 911 Carrera Rsr 3.0
3°	Giovanni Boeris-Achille Soria	Abarth Osella 2000
4°	Emilio Paleari-Mauro Pregliasco	Lancia Stratos 2.4
5°	Pier Giorgio Mussa-Giancarlo Galimberti	Grd S74 Ford Cosworth 1.6
6°	Girolamo Capra-Angelo Lepri	Porsche 911 Carrera
7°	Pasquale Anastasio-"Gianfranco" Gianfranco Trombetti	Chevron Ford Cosworth 2.0
8°	Guido Fossati-Angelo Mola	Porsche 911 Carrera Rsr 3.0
9°	"Iccudrac" Gualberto Carducci-"Frederick" Sergio Rappa	Porsche Carrera
10°	Vittorio Coggiola-Piero Monticone	Porsche Carrera Rsr 3.0

Giro veloce: Giorgio Pianta 37'36"2/10 (2°) - Km/h 114,883

20 luglio 1975 - Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 8 giri 576 Km

Partenti: 70; arrivati: 30; classificati: 35 (5 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 5 giri)

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Arturo Merzario-Nino Vaccarella	Alfa Romeo 33 Tt 12 3.0
2°	"Amphicar" Eugenio Renna-Armando Florida	Chevron B 26 2.0
3°	Raffaele Restivo-"Apache" Alfonso Merendino	Porsche Carrera Rsr 3.0
4°	"Tambauto" Giuseppe Tambone-Mario Radicella	Porsche Carrera Rsr 3.0
5°	Antonio Nicodemi-"Gero" Cristiano Del Balzo	Lola T 250 2.0
6°	Erasmus Bologna-Mauro Pregliasco	Lancia Stratos 2.4
7°	Giorgio Schon-Giorgio Pianta	Lancia Stratos 2.4
8°	Ruggero Parpinelli-Odoardo Govoni	De Tommaso Pantera 5.8
9°	Ferruccio Calicetti-Gianfranco Ricci	Alpine Renault A 110 1.8
10°	Libero Marchiolo-Antonio Castro	Lola T290 1.6

Giro veloce: Nino Vaccarella 35'44"0 (4°) - Km/h 120,895

14 maggio 1976 - Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 8 giri 576 Km

Partenti: 66; arrivati: 37; classificati: 53 (16 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 5 giri)

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	"Amphicar" Eugenio Renna-Armando Florida	Osella Pa 4 Bmw 2.0
2°	Carlo Facetti-Gianfranco Ricci	Lancia Stratos
3°	Franco Bernabei-"Apache" Alfonso Merendino	Porsche Carrera Rsr 3.0
4°	Giuseppe Bianco-"Tambauto" Giuseppe Tambone	Porsche Carrera 930
5°	Pietro Donato-Vincenzo Donato	Alfa Romeo 2000 Gtv
6°	Roberto Chiaramonte Bordonaro-Renato Barraja	Porsche Carrera Rsr
7°	Giampaolo Ceraolo-"Popsy Pop" Luigi Sartorio	Chevron B26 1300
8°	Girolamo Capra-Angelo Lepri	Porsche Carrera 930
9°	Alberto Carrotta-Francesco Di Lorenzo	Alfa Romeo 2000 Gtv
10°	"Flash"-Carlo Barbagallo	Alpine Renault A110

Giro veloce: Eugenio Renna "Amphicar" 37'24"6/10 (4°) - Km/h 115,477

15 maggio 1977 - Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 8 giri 576 Km

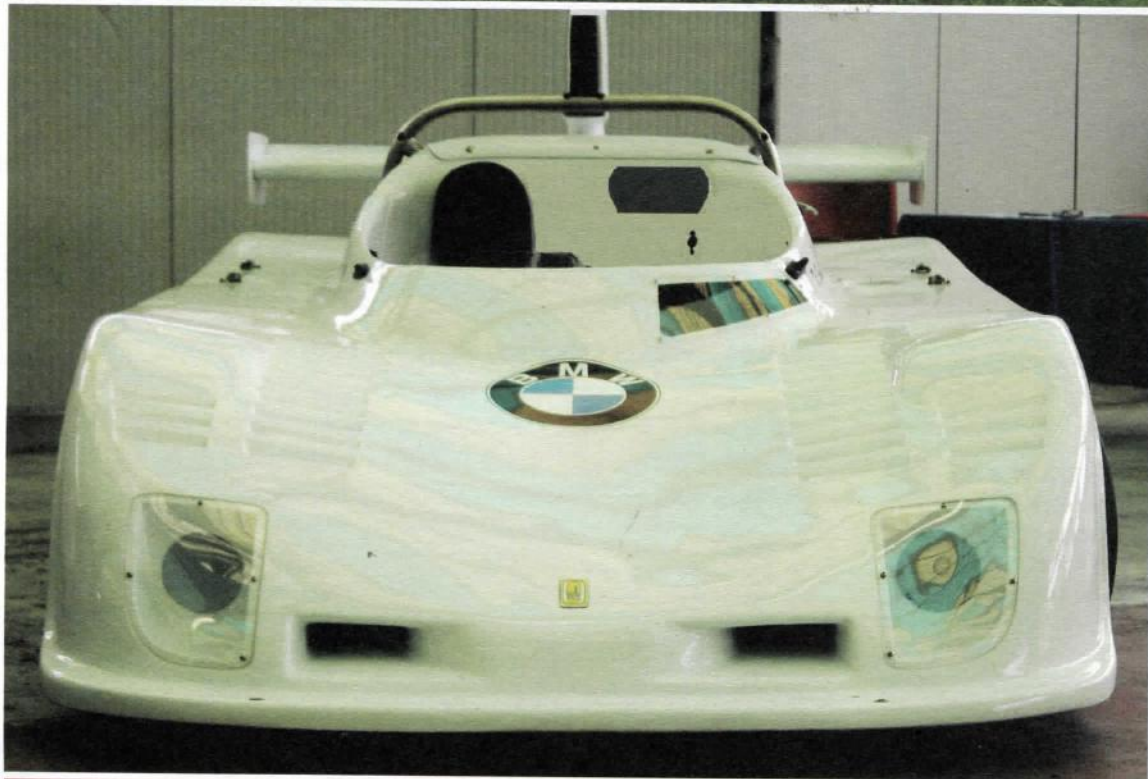
Partenti: 64; arrivati: 45; classificati: 50 (5 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. ridotta a 2 giri)

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Raffaele Restivo-"Apache" Alfonso Merendino	Chevron B36 Bmw 2.0
2°	Pasquale Anastasio-Marco De Bartoli	Osella Pa4 Ford Cosworth 1.3
3°	Giorgio Schon-Giorgio Pianta	Osella Pa5 Bmw
4°	Mauro Nesti-Enrico Grimaldi	Chevron B31 Ford Cosworth 3.0
5°	Renato Barraja-Guido Agazzotti Cavezza	Porsche Carrera Sr 3.0
6°	Orazio Bruno-Alberto Carrotta	Alpine Renault A110 1.6
7°	Luigi Moreschi-"Pam" Marsilio Pasotti	Porsche Carrera Sr 3.0
8°	"Ivan"-Vito Cuce	Alpine Renault A110 1.6
9°	Giulio Pucci-Mario Vigneri	Alfa Romeo Gtv 2000
10°	"Franco" Francesco Vintaloro-Antonio Runfola	Lancia Stratos 2.4

Giro veloce: Eugenio Renna "Amphicar" 37'06"0 (3°) - Km/h 116,442

58^a-61^a edizione

TUTTE LE VINCENTI





SCHEDE TECNICHE

Lancia Stratos - 1974

Motore: centrale,
6 cilindri a V 65°
Cilindrata: 2.418 cc
Potenza: 270 cv
Cambio: 5 rapporti
+ RM
Telaio: scocca
portante
in lamiera d'acciaio
e pannelli di alluminio
con traliccio a sezione
rettangolare
e roll-bar Integrato
Carrozzeria: vetroresina

Alfa Romeo 33 tt12 1975

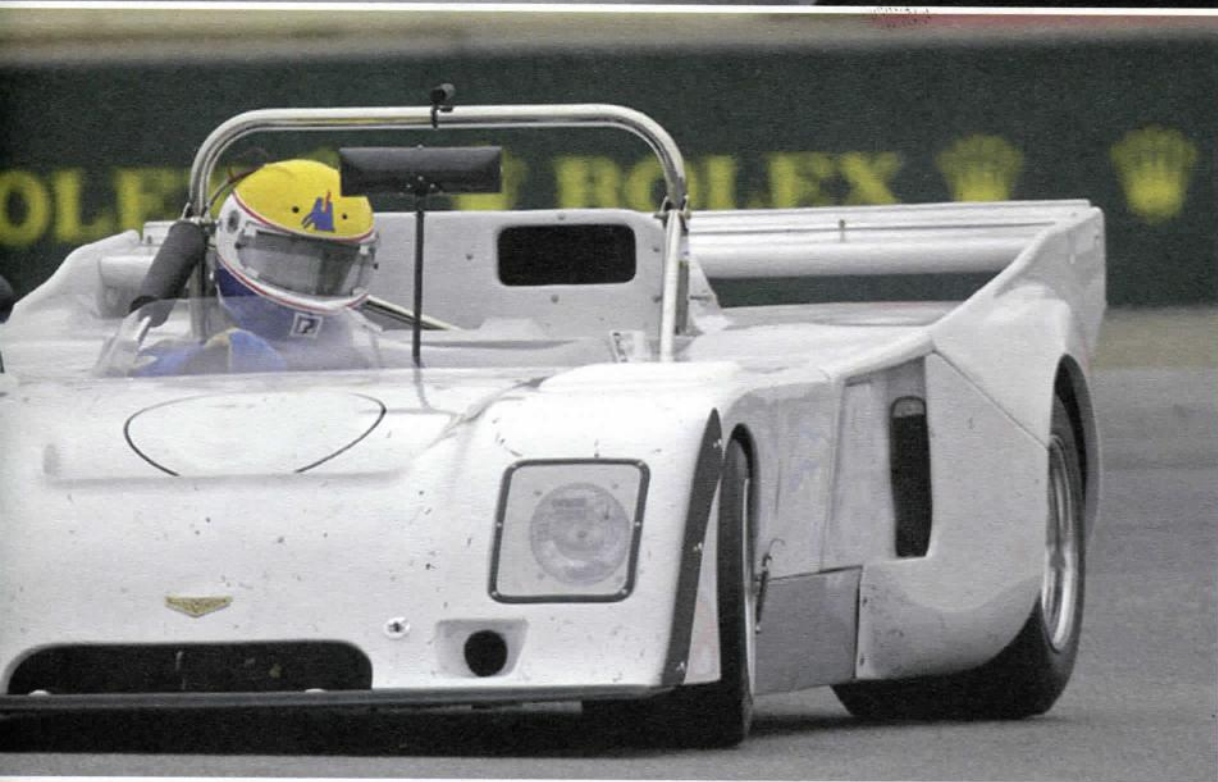
Motore: 12 cilindri
a 180°
Cilindrata: 3.000 cc
Potenza: 520 cv
Cambio: 5 rapporti
+ RM
Telaio: tubolare
Carrozzeria: vetroresina

Osella PA4 - 1976

Motore: BMW - 4 cilindri
in linea
Cilindrata: 1999 cc
Potenza: 300 cv
Cambio: Hewland
5 rapporti + RM
Telaio: a traliccio
di tubi e pannelli
di alluminio
Carrozzeria: vetroresina

Chevron B36 - 1977

Motore: BMW - 4 cilindri
in linea
Cilindrata: 1999 cc
Potenza: 300 cv
Cambio: Hewland
5 rapporti + RM
Telaio: a traliccio
di tubi e pannelli
di alluminio
Carrozzeria: vetroresina



58ª-61ª edizione

di una rossa Osella-BMW PA4. La gara inizia sotto la pioggia, ma nonostante un ritardo di 8' accumulato da Florida in seguito a una "toccata" al primo giro causata dall'asfalto bagnato, i due piloti palermitani riescono a concludere in testa con un vantaggio di circa due minuti sulla Stratos di Facetti-Ricci. L'edizione 1977 passa alla storia più per il suo drammatico epilogo che per la cronaca di una gara di fatto abortita al terzo giro in seguito all'incidente occorso alla Osella BMW PA5 di Gabriele Ciuti. Il pilota marchigiano si è ostinato a correre senza il cofano posteriore perso nel corso del primo giro: alla fine della terza tornata, superato il rettilineo di Bonfornello, esce di strada investendo il pubblico e terminando la

sua corsa contro un albero. Due morti tra il pubblico, Giuseppe Miccichè e Giuseppe Cirà, il pilota e altri due spettatori ricoverati in gravissime condizioni. La vittoria viene attribuita ad Alfonso Merendino (Apache) e a Raffaele Restivo, in testa alla fine del terzo giro. La coppia siciliana si aggiudica l'ultima Targa Florio di velocità su una Chevron BMW B36. La gloriosa competizione termina così la lunghissima tradizione di gara di velocità stradale. Dal 1978 in poi verrà assegnata al vincitore del Rallye Internazionale di Sicilia.

**1977: IMPRUDENZA? FATALITÀ?
UN INCIDENTE CHE INCIDERÀ SUL DESTINO
DELLA TARGA ANCHE DOPO TRENT'ANNI**

MONOGRAFIA MODELLISTICA



Le realizzazioni dei 4 modelli vincitori: sopra la Stratos del 1974 e l'Alfa Romeo 33T12 del 1975, opera di Enzo Manzo; sotto l'Osella PA4 BMW del 1976 e la Chevron B36 BMW del 1977 di Pino Gambacorta

Delle vincitrici del 1974, 1975 e 1977 non esistono die-cast né kit prodotti per realizzare le rispettive versioni. Diverso il discorso per l'Osella BMW PA4 recentemente presentata dall'artigiano Madyero proprio nella versione Targa Florio vittoriosa del 1976. Un buon kit, in resina ed in scala 1/43, ben dettagliato. Tutte frutto di rielaborazioni le altre tre vincitrici. La Lancia Stratos è stata ottenuta usando come base l'ottimo kit in resina di Arena. Necessarie

alcune modifiche come il vistoso alettone posteriore. Per l'Alfa Romeo 33 tt12 è stato necessario un lavoro assai più importante. Base di partenza il modellino di Solidò del 1975. Coda accorciata, muso modificato, sostituzione delle ruote per un eccellente risultato finale. Infine per la Chevron si è partiti dal kit (oggi introvabile) in metallo bianco di Mini Racing. La rielaborazione è consistita quasi esclusivamente nell'autocostruzione delle decals.



57^a TARGA FLORIO

CAMPOPELICE



COLLESANO

CERDA

SCILLATO

CALTAVUTURO

Allegato al numero di agosto-settembre 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

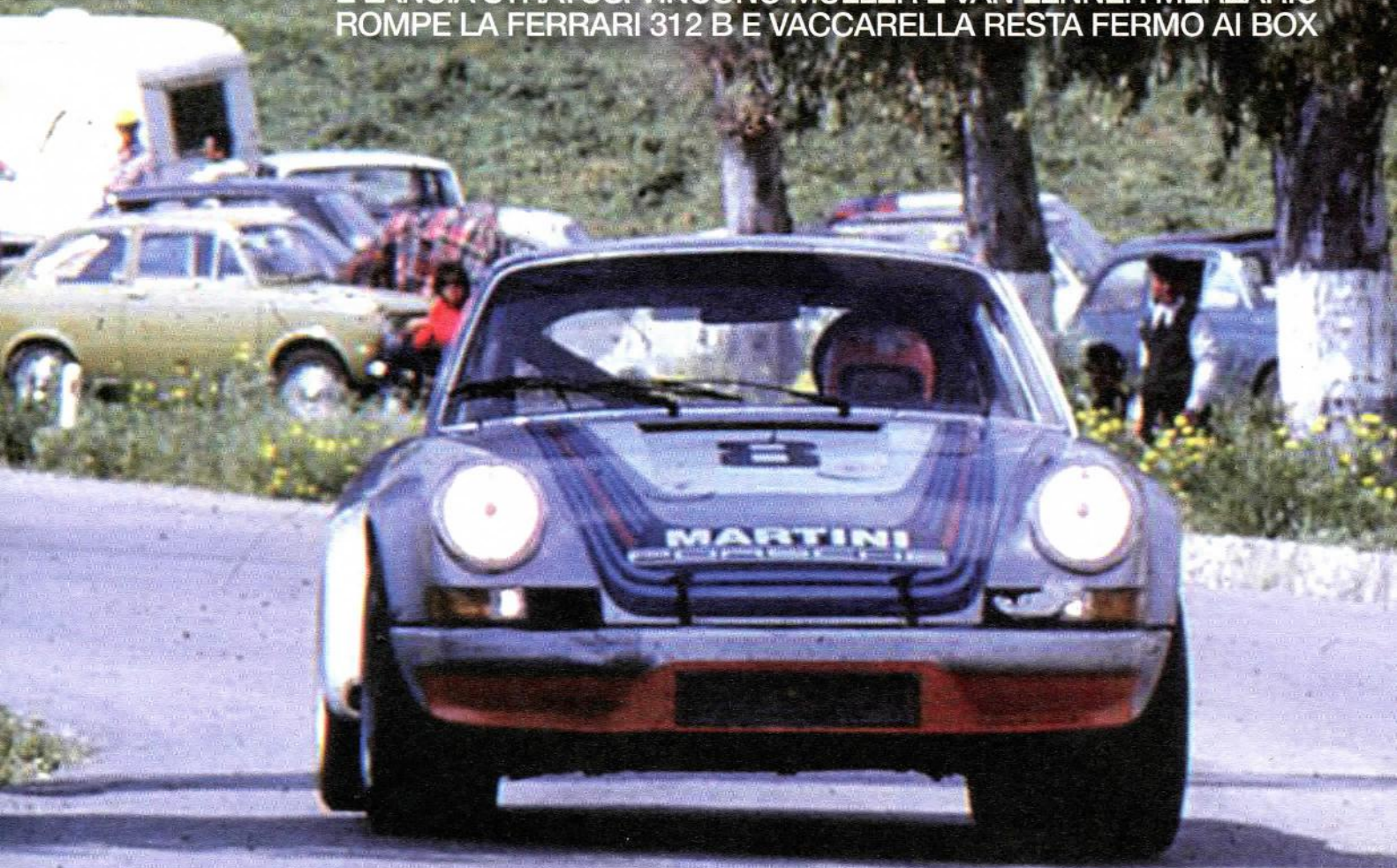
Foto: Enzo Manzo, Vittorio Giordano ed Effe Models per gentile concessione di www.targapedi.com

13 MAGGIO 1973

57^a edizione

1973 PORSCHE FIRMA L'ULTIMO MONDIALE

SCENA DOMINATA DALLE DEBUTTANTI 911 CARRERA RSR
E LANCIA STRATOS. VINCONO MULLER E VAN LENNEP. MERZARIO
ROMPE LA FERRARI 312 B E VACCARELLA RESTA FERMO AI BOX





L'elegante livrea Martini della Porsche 911 Carrera Rsr dei vincitori spicca tra i colori tipici della Targa Florio. Sotto: il modellino di Robustelli, che richiede pazienza e precisione per un corretto posizionamento delle tante fotoincisioni



Negli anni '70 le corse non sono certo sicure, ogni domenica si allunga l'elenco dei piloti scomparsi in gara ma la morte di Fulvio Tandoj e i gravi incidenti occorsi a Redman e De Cadenet, avvenuti durante l'edizione 1971, riportano l'attenzione sulla pericolosità della Targa, soprattutto in relazione all'impossibilità di garantire un soccorso tempestivo. Questo contribuisce a decretare la

L'ALFA ROMEO 33TT12 ERA AL COMANDO CON 6' DI VANTAGGIO QUANDO DE ADAMICH VA FUORI STRADA PER DOPPIARE UNA FULVIA

fine della validità mondiale: l'edizione 57 sarà di fatto l'ultima Targa Florio iridata.

L'idea di un autodromo o di un circuito semi-permanente per continuare a rimanere nel giro del Campionato Marche rimarrà solo sulla carta. Se la Targa Florio viene esclusa dal 1974 dal Campionato mondiale, è anche vero che l'uscita della Ferrari dallo stesso ne segna la fine. Il Drake sposa la filosofia di Ecclestone, la storia dello sport automobilistico volta definitivamente pagina: la Formula 1 diventa la formula regina. Sponsor e televisioni, e con essa fiumi di danaro, sono alle porte. >

57^a edizione



Il campionato 1973 è cominciato in maniera incerta: Ferrari, Alfa Romeo, Porsche e Lancia sono tutte presenti e, oltre a puntare a una prestigiosa vittoria nell'ultima Targa Florio, sperano di incrementare il vantaggio su Matra e Mirage che invece disertano l'appuntamento siciliano.

Se la 312Pb è la naturale evoluzione della vettura campione del mondo '72, particolarmente attesa è la nuova Alfa Romeo tt12, mossa dal nuovo motore 12 cilindri boxer disegnato dal vulcanico Carlo Chiti.

Così come la nuova Lancia Stratos, la berlina avveniristica spinta dal motore Dino 2,4 sulla quale a Torino hanno deciso di investire per il futuro. La Porsche 911 Rsr è l'alternativa ai prototipi: a Stoccarda decidono di sviluppare la coupè ora iscritta nella categoria Sport, esasperandola e sviluppandola all'inverosimile, mentre al contempo ragionano su come impostare il futuro.

Le prove vedono quindi schierate due Ferrari 312 Pb per Merzario-Vaccarella e Ickx-Redman, due Alfa Romeo 33tt12 per De Adamich-Stommelen e Regazzoni-Facetti, una 33tt3 (della scuderia Brescia Corse) per Zeccoli-"Pam", una Lancia Stra-

ANCHE REGAZZONI (ALFA) E ICKX (FERRARI) PAGANO A CARO PREZZO LE INSIDIE DEL CIRCUITO STRADALE MADONITA

Le prove vedono quindi schierate due Ferrari 312 Pb per Merzario-Vaccarella e Ickx-Redman, due Alfa Romeo 33tt12 per De Adamich-Stommelen e Regazzoni-Facetti, una 33tt3 (della scuderia Brescia Corse) per Zeccoli-"Pam", una Lancia Stra-





57ª Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

13 maggio 1973

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

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

Partenti: 76; arrivati: 37; classificati: 42 (5 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min.7 giri)

POS.	PILOTA	VEETTURA
1°	Herbert Muller-Gijs Van Lenep	Porsche 911 Carrera Rsr
2°	Sandro Munari-Jean Claude Andruet	Lancia Stratos
3°	Leo Kinnunen-Claude Haldi	Porsche Carrera Rsr
4°	"Frank Mcboden" -Luigi Moreschi	Chevron B21
5°	Antonio Nicodemi-Silvio Moser	Lola T290
6°	Gunther Stekkonig-Giulio Pucci	Porsche Carrera Rsr
7°	Giovanni Borri-Mario Barone	Porsche Carrera Rsr
8°	Peter Zbinden-Mario Ilotte	Porsche Carrera Rsr
9°	Giovanni Morelli-Mauro Nesti	Chevron B21
10°	Maurizio Zanetti-Giancarlo Galimberti	Alfa Romeo Gta
11°	Mauro Formento-Armando Floridia	Chevron B21
12°	Girolamo Capra-Angelo Lepri	Porsche 911 S
13°	Giovanni Boeris-Piero Monticone	Chevron B21
14°	Guido Fossati-Angelo Mola	Porsche 911 S
15°	Pasquale Anastasio-Giovanni Lo Voi	Ams 273
16°	Giovanni Alberti-Gianfranco Bonetto	Chevron B21
17°	Sergio Rombolotti-Gianfranco Ricci	Alpine A110
18°	Andrew Hedges-Dan Margulies	Porsche Carrera Rsr
19°	Pietro Bonfanti-Gilberto Balocca	Alfa Romeo Gta
20°	Mario Litrico-Luigi Ferragine	Alfa Romeo Gta
21°	Francesco Mannino-Giuseppe De Gregorio	Porsche 914/6
22°	Angelo Bonaccorsi-Giuseppe Partò	Opel Gt
23°	"Manuelo" Giuseppe Vassallo- "Amphicar" Eugenio Renna	Abarth 2000
24°	Antonio Riolo-Giuseppe Garofalo	Gigi P2 Lancia
25°	Giovanni Marino-Salvatore Sutura	Lancia Fulvia Hf
26°	Franco Berruto-Leandro Terra	Ferrari Dino 206 S
27°	Pietro Falomi-Giovanni Maggiorelli	Fiat Abarth 1000 S
28°	Vittoriano Cuttitta-Calogero D'Alù	Lancia Fulvia Hf
29°	Martin Davidson-Jack Wheeler	Daren Mk3 Brm
30°	Giovanni Rizzo-Settimio Balistreri	Lancia Fulvia Hf
31°	Romano Ramonio-Renato Davico	Alpine A110
32°	Tullio Bottanelli-Bruno Bonacina	Abarth 1600 S
33°	Aldo Fasan-"Poker" Domenico Cedrati-Gianni Varese	Alpine A110
34°	"M.C." Marco Crosina-Paolo Pogliano	Lola T290
35°	"Shangry-La" Romano Martini-Alessandro Federico	Bmw 3.0 Csl
36°	Antonio Nieri-"Cam" Carlo Fabri	Porsche 914/6
37°	Giancarlo Barba-Mario De Luca	Gilberti A112
38°	Vito Venitata-Gaetano Lo Jacono	Ams 273 Ford
39°	Gianni Vacca- "Duccio" Ferruccio Deiana	Alpine A110
40°	Stefano Sebastiani-Antonio Palangio	Ams 273 Ford
41°	Giuseppe Barbanti-Giovanni Musumeci	Alfa Romeo Duetto
42°	"Santo Famoso" Sergio Bettoia-Giuseppe De Gregorio	Bmw 2002 Ti

Giro veloce: Rolf Stommelen 34'13"1/10 (3°) - Km/h 126,248



Sopra: la Lancia Stratos all'inizio della sua strepitosa carriera sportiva, seconda con Munari-Andruet. A sinistra il biondo Van Lenep e il rosso Muller sono gli ultimi vincitori di una edizione mondiale della Targa. In alto: il "funerale" alla validità iridata inscenato da un gruppo di appassionati prima del via

57^a edizione

PORSCHE 911 CARRERA RSR

Il padre della vettura è Norbert Singer, assunto dalla Porsche nel 1970 per lavorare sulla 917. Viene successivamente incaricato da Fuhmann di sviluppare una vera 911 da corsa in previsione dei futuri campionati e per dare la sensazione al cliente Porsche di guidare su strada la stessa auto che vince in gara.

La carrozzeria è quella della 911S alleggerita al massimo, l'interno è completamente "a nudo". È presente uno spoiler anteriore che ingloba il radiatore dell'olio e il caratteristico "duck tail" posteriore, le ruote sono da nove pollici le anteriori e da 10 le posteriori, dischi freno ventilati e le pinze freno in alluminio alettato come quelle della 917.

Il motore è il caratteristico sei cilindri boxer raffreddato ad aria ma con cilindrata di 2.806 cc, successivamente aumentata a 3 litri con 310 cv. Nel corso della stagione 1973 vengono apportati continui aggiornamenti aerodinamici e tecnici. Iscritta nella categoria Sport, vince a sorpresa la gara di apertura a Daytona e successivamente la Targa Florio.

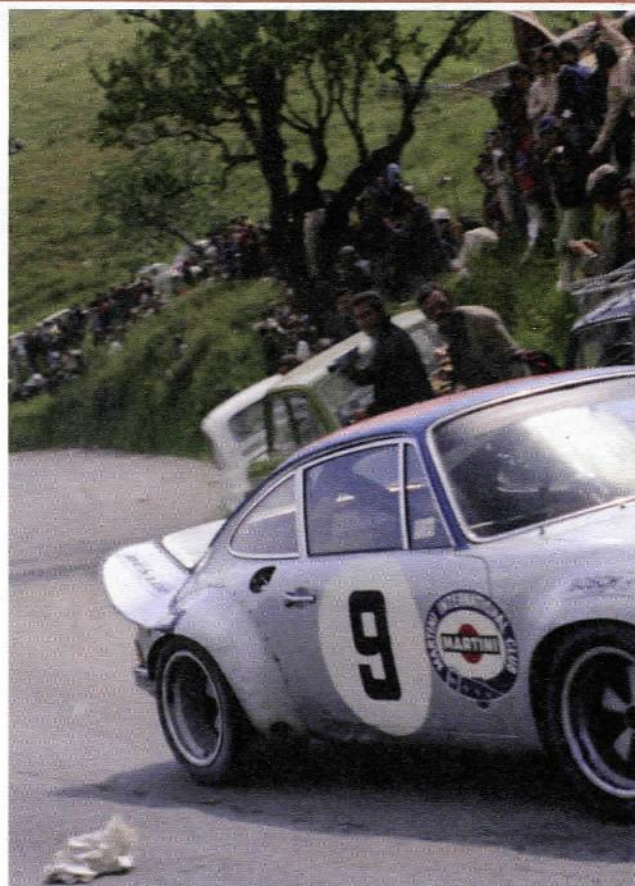


tos per Munari-Andruet e tre Porsche 911 Rsr Carrera per Muller-Van Lennep, Haldi-Kinnunen e Pucci-Stekkonig, una 908/MK3 privata per Haldi-Cheneviere. Chevron, Fiat Abarth, Lola, Daren Brm sono le protagoniste della classe 2000, Ams e Fiat Abarth delle classi minori. La categoria Gran Turismo oltre 2000 vede sette Porsche 911S in lotta con due De Tomaso Pantera (partirà solo quella di Pietromarchi-Micangeli): Alpine Renault A110, Alfa Romeo Giulia Gta, Lancia Fulvia Hf e Fulvia sport Zagato, Lotus Europa, completano le classi 1600 e 1300.

Le prove sono caratterizzate dagli spettacolari incidenti di Clay Regazzoni e Giulio Pucci. Il pilota ticinese domenica non potrà correre, mentre la Porsche riesce ad allestire il muletto per il figlio del Barone Antonio. Haldi, dopo avere provato con la 908, preferisce la Porsche 911 Rsr. La 33tt3 della Brescia Corse non riesce a qualificarsi.

Domenica 13 maggio, dopo la sfilata ufficiale delle Alfa Romeo d'epoca, la gara inizia alle 9. Distaccate 20" l'una dall'altra prendono il via le 76 vetture che hanno superato le prove. Primo a partire è Arturo Merzario, ma l'eccessiva irruenza del pilota comasco, assolutamente inutile se non dannosa, in

**MC BODEN (DI MATTEO) QUARTO CON MORESCHI
E GIULIO PUCCI SESTO (CON STEKKONING)
SONO I MIGLIORI TRA I PILOTI SICILIANI**





SCHEDA TECNICA

Motore: 6 cilindri boxer raffreddato ad aria, due alberi a camme in testa comandato da catena, montato posteriormente

Cilindrata: 2.992 cc

Potenza: 330 CV a 8.000 giri

Velocità massima: 280 Km/h

Alimentazione: pompa di iniezione meccanica Bosch

Trasmissione: cambio a cinque marce,

completamente sincronizzato, frizione monodisco a secco

Telaio: autoportante corpo interamente in acciaio con alcuni pannelli in fibra di vetro

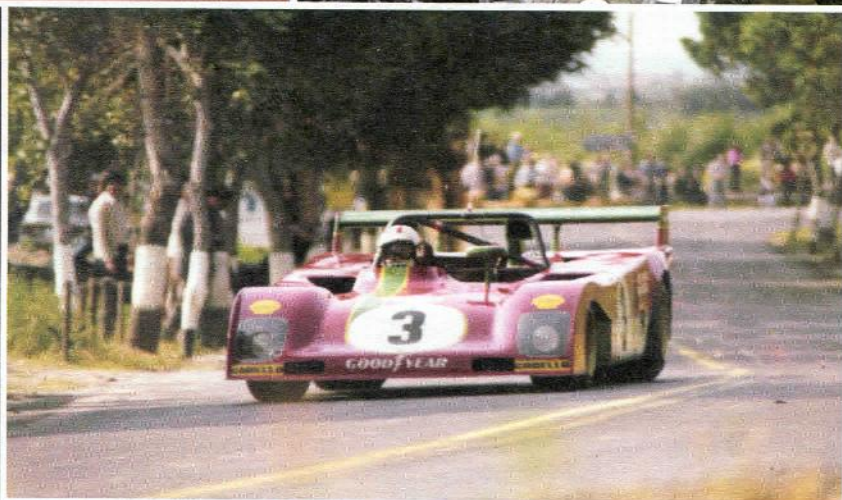
Sospensioni: a ruote indipendenti

Freni: a dischi forati autoventilanti

Passo: 2,271 mm

Carreggiate: 1.402 mm - 1.422 mm

Peso: 839 kg



A sinistra: la Porsche di Kinnunen e Haldi.

Sopra: Nino Vaccarella, sfreccia - davanti alla stazione di Cerda.

A fianco: il "rookie" Regazzoni distruggerà la 33tt12 nel tentativo di migliorarsi

una gara come la Targa, non fa presagire nulla di buono. È Rolf Stommelen, a suo agio con la nuova 33tt12, a chiudere in testa il primo giro con un vantaggio rispettivamente di mezzo minuto su Ickx ed un minuto e mezzo su Van Lennep. Alla fine del secondo giro Merzario rientra ai box con la trasmissione rotta ritirandosi, mentre Ickx esce di strada a Collesano. Finisce così la gara per le Ferrari. Per l'Alfa sembra farsi tutto facile, De Adamich dà il cambio a Stommelen ma nel tentativo di superare la Lancia Fulvia HF di Adamo terminerà il suo primo giro contro un paracarro. Gli otto giri rimanenti non

hanno praticamente storia, anche perché la Stratos non riesce a tenere il ritmo della Porsche capofila, quella di Muller Van Lennep: Andruet guida in condizioni impossibili, con il seggiolino praticamente libero dentro l'abitacolo. Lui e Munari si piazzeranno dietro a 12' dalla Porsche vincitrice, terzi Haldi e Kinnunen, quarti "Frank McBoden" (al secolo Francesco Di Matteo)-Moreschi (Chevron), quinti Nico-demi-Moser (Lola), seguono le tre Porsche di Pucci-Steckkonig, Borri-Barone e Zbirden-Ilotte, noni Morelli-Nesti (Chevron), e decimi Zanetti-Galimberti (Alfa Romeo Giulia Gta).



MONOGRAFIA MODELLISTICA

I modellini della Solido e il Norev, usciti nel 1973, possono considerarsi i primi die-cast della Rsr, anche se le versioni riprodotte non erano Targa Florio. Trascorreranno più di trent'anni per vedere i primi veri die-cast in zamak e in scala 1/43: Minichamps e Schuco, belle riproduzioni anche se il secondo modellino, seppur ben rifinito, presenta qualche errore. Entrambi riproducono la versione n.107 ma, se la vincitrice è opera di Minichamps, Schuco la propone in 1/87. L'ultimo die-cast in ordine di tempo è quello della cinese Spark, in resina, realizzato con cura e che fa parte della serie limitata Porsche Museum. Martoys, la ditta che più tardi è diventata Burago, produce nella seconda metà degli anni '70 l'unico die-cast in pressofusione in scala 1/24, mentre Universal Hobbies ripropone uno stampo Jouef in scala 1/18, ma si tratta della Rsr n.107. Bella la versione slot in

scala 1/32 di Fly. Il primo kit in scala 1/43 della Rsr è di Robustelli, in resina. Uscito nei primi anni '80 è molto ben fatto, con diverse fotoincisioni tra le quali la griglia del cofano motore e i cerchi Fuchs che danno assai realismo al modellino, corredato di ottime decalcomanie Cartograph. Veramente poche le migliorie apportate nel modellino (a cura di Enzo Manzo). Dello stesso periodo è la realizzazione sempre in resina, ma di qualità complessiva inferiore, di Sc Modelli. In resina anche le interpretazioni di Renaissance e quella recente di Arena Models, frutto della collaborazione con Targapedia, assai dettagliata e con molti particolari in fotoincisione, offre la possibilità di realizzare tutte le Rsr Martini, compresa la Tcar alla Targa '73. In white metal il modello del maestro francese André Marie Ruf. È Di High Tech Model il kit più piccolo, in scala 1/87.

Pochi gli accorgimenti necessari per migliorare un buon kit, come la sostituzione delle decals usate per le luci anteriori e posteriori con smalti per vetro dati su una base cromata