

# 103 di media sulle 900 curve della "Targa"



La rottura del differenziale della Porsche di Moss-G. Hill, a 8 chilometri dal traguardo, ha dato via libera alla Ferrari « 2400 » con motore posteriore di Von Trips-Gendebien.

**B**isogna pensare alle quasi novencento curve in saliscendi che si sviluppano nei 72 km. di un solo giro del « piccolo circuito delle Madonie », per capire il valore di questa gara e quindi il significato tutto particolare che acquistano una vittoria, un ritiro o un guasto meccanico.

Una vittoria alla Targa Florio non è sminuita neanche se viene raggiunta fortunatamente per il cedimento sul finale della vettura avversaria che sembrava destinata a vincere. Perché rientra nello spirito della Targa il mettere a dura prova fino alla fine la resistenza delle macchine, senza possibilità di scampo.

Ed è proprio quello che è successo quest'anno, rispettando la tradizione che vuole il risultato sempre incerto anche contro i più facili pronostici. Infatti la vittoria di Von Trips-Gendebien, sulla Ferrari « 2400 » a motore posteriore, può essere apparsa a molti un successo discutibile proprio perché si è realizzata praticamente nell'ultimo mezzo giro, appena cioè la Porsche « 1700 » di Moss, che aveva un vantaggio di oltre un minuto, si è fermata per guasto al differenziale, all'inizio dell'unico rettilineo del percorso, 10 km. circa prima del traguardo.

A confermare questa prima impressione di colpo di fortuna c'è la classifica generale che vede, dopo la Ferrari vincitrice, ben quattro Porsche: la « 1900 » di Bonnier-Gurney al 2° posto, la « 1700 » di Hermann-Barth al 3° posto e due « Gran Turismo » al 6° e 7° posto.



La corsa attraversa il paese di Cerda. La Targa Florio è l'unica competizione, valevole per il campionato del mondo costruttori, che si disputa ancora su strada.

Invece, delle tre Ferrari in gara solo quella che ha vinto ha portato a termine la corsa. Infatti la « 2400 » di Hill-Gendebien è stata subito vittima del circuito (o forse della foga iniziale di Phil Hill che va poco d'accordo con i percorsi misti) ed è uscita irrimediabilmente di strada fin dal primo giro. In seguito a questo incidente Gendebien ha fatto coppia con Von Trips ed è stato anzi protagonista di un bellissimo inseguimento, quando, dopo aver sostituito il tedesco al 4° giro, mentre questi era in terza posizione con un ritardo di quasi cinque minuti, in due giri ha portato la Ferrari al comando, transitando al 7° passaggio con un vantaggio di un minuto sulle Porsche.

Anche la terza Ferrari, la « tre litri » del giovane asso messicano

assaporava il successo. Anche i due guasti si somigliano molto, e questo è abbastanza significativo, perché indicherebbe la difficoltà degli organi di trasmissione di queste vetture a sopportare uno sforzo prolungato.

In quella edizione della Targa nessuna Ferrari arrivò a fine corsa.

Anche quest'anno non si contava molto sulla Ferrari, benché la nuova vettura a motore posteriore fosse da considerare molto più adatta a questo percorso diabolico.

La presenza di Moss poi, che dopotutto è sempre il più forte, era un'altra causa di questo scetticismo.

E del resto quello delle Madonie era uno dei pochi circuiti che consentisse alle vetture tedesche di battere quelle del « cavallino rampante », impossibilitate a sviluppare qui tutta la loro potenza.

mabile, ci si poteva aspettare anche una impresa di questo genere; ma forse era soltanto una speranza. Certo è che, prima della fine, sarebbe senz'altro riuscito a rosci-chiare parecchi secondi: ce lo dice il tempo spettacoloso sul giro di 40'3"2/5 da lui segnato alla media record di 107,847. E doveva poi vincere, nel modo che sappiamo, stabilendo il nuovo record assoluto della corsa, alla media oraria di 103,433 km.

La barriera dei « 100 » alla Targa Florio è un primato che doveva ancora essere raggiunto: la media più alta finora era di 96,280 km/h, realizzata da Moss-Collins, su Mercedes « 300 SRL », nel 1955. E questo è un altro titolo di merito delle nuove Ferrari. C'è poi anche un'altro fatto da considerare: e cioè che quel distacco



La Ferrari dei vincitori Von Trips-Gendebien, che ha stabilito anche il record sul giro alla media di km/h, 107,847.

Rodriguez, è stata eliminata all'inizio per perdite al serbatoio, provocate indirettamente dalla rottura delle sospensioni.

Questi elementi farebbero apparire a torto poco meritata la vittoria della Casa di Maranello: a torto perché, come si è detto, colpi di scena simili al ritiro di Moss sono proprio nella natura stessa di questa gara.

Lo squadrone Porsche partiva senza dubbio largamente favorito in quanto queste vetture, leggere, resistenti, equilibrate e dotate di forte accelerazione più che di potenza, erano le più adatte al percorso tormentato e massacrante della corsa siciliana.

Questo si era visto chiaramente anche l'anno scorso con la vittoria della Porsche di Bonnier-Hermann e col piazzamento di altre cinque vetture nei primi dieci posti.

Due anni fa toccò proprio a Von Trips di fare l'amara esperienza che è capitata a Moss questa volta. Fu anch'egli bloccato dalla rottura del semiasse della sua Porsche, quando ormai era a 20 km. dal traguardo e

E invece la vittoria per noi è venuta proprio nella tana del lupo, tra l'entusiasmo e la sorpresa della folla.

Certo, dal punto di vista sportivo è stato un peccato vedere Moss fermarsi a pochi chilometri dal traguardo, dopo che era stato al comando, insieme a G. Hill, per 8 giri su 10. Ma la Targa Florio va giudicata anche da un punto di vista tecnico. E per questo secondo aspetto ha valore il fatto che la vettura di Moss abbia accusato, rompendo il differenziale, una dura lotta sostenuta non solo con la Ferrari di Trips, ma anche con la vettura del compagno di squadra Bonnier. Il quale, avendo girato molto forte in prova (segnando i 102,694 sul giro), si vede che non aveva alcuna intenzione di starsene in soggezione dietro a Moss.

D'altra parte la vittoria di Trips-Gendebien e della Ferrari è meritata per altre e più importanti ragioni. Il rabbioso inseguimento finale, per esempio, fece pensare a molti che il pilota tedesco potesse addirittura recuperare in un solo giro il minuto di distacco che lo divideva da Moss. Da Von Trips, coraggioso e indo-

di oltre un minuto tra Ferrari e Porsche, era in parte dovuto praticamente ad un difetto di organizzazione o ad un contrattempo. Nel finale infatti era prevista una sosta al box per il cambio di guida di Gendebien con Von Trips e naturalmente per il rifornimento. E invece le soste furono due perché Gendebien effettuò il rifornimento in un posto volante sul percorso e la vettura dovette poi sostare ancora al box per il cambio dei piloti.

In quanto ad organizzazione basterà dire che la Porsche disponeva perfino di collegamento radio fra vari punti del circuito, per cui i suoi piloti potevano essere avvertiti più di frequente di ciò che avveniva alle loro spalle e perciò controllare meglio gli avversari. Si sa quanto sia difficile basare la corsa su chi sta dietro. E Moss fu certo avvertito con questo sistema delle evidenti battagliere intenzioni di Von Trips e forse fu spinto a forzare per paura di essere raggiunto, chiedendo forse troppo alla macchina.

G. P.

6

Giugno 1961  
Anno VI (n. 66)  
Lire 300

# QUATTORRUOTE

RIVISTA MENSILE PER GLI AUTOMOBILISTI DI OGGI E DI DOMANI

