

1968 TARGA FLORIO

La Porsche celebra le sue vittorie alla Targa Florio anno per anno con manifesti appositamente dedicati, divenuti icone della gara siciliana e della Casa di Stoccarda

CLASSIFICA ASSOLUTA
1. ELFORD MAGLIOLI 907

SPORT
1. SAHIN WENTZ 1. KAMMEN EUN
2. GIAN FERRARI
1. BACH 1. GIBBI 911E

SPORT 911R

PORSCHE



1968

ELFORD L'EROE

MAGLIOLI IL MITO

L'ALFA ROMEO RISCHIA DI GUASTARE LA FESTA ALLA PORSCHE, MA ALLA CASA DI STOCCARDA ED AL PILOTA ITALIANO NON SFUGGE LA TERZA VITTORIA. LA MENO POTENTE 33/2000 OCCUPA LE PIAZZE D'ONORE CON I GIOVANI IGNAZIO GIUNTI E NANNI GALLI, SEGUITI DA CASONI-BIANCHI

Tocca all'Alfa Romeo ricevere il testimone di sfidante della Porsche, almeno in Sicilia. Il 1968 vede infatti l'assenza della scuderia di Maranello. La Ferrari è rimasta praticamente esclusa dal Mondiale Marche non avendo vetture in grado di competere per la vittoria assoluta, riservata a Prototipi di 3 litri di cilindrata, come deciso dai nuovi regolamenti e l'unica Ford GT40 presente, appartenente ad una scuderia privata, non è assolutamente in lizza per il primo posto. La scuderia di Stoccarda per la terza volta consecutiva schiera uno squadrone formato da quattro nuove 907 spinte dal collaudato ed affidabile 8 cilindri boxer da 2,2 litri, ed affidati ad otto piloti conoscitori del circuito delle Madonie: Elford-Maglioli, Herrmann-Neerpasch, Siffert-Stommelen e Mitter-Scarfiotti, a dimostrazione delle chiare intenzioni di vince-

re la Targa 1968. Inoltre affidata a scuderie private ci sono tre 910-6, e tre "anziane" 906-6. Invece l'Autodelta, la scuderia guidata dall'Ingegnere Carlo Chiti al quale è affidata la gestione sportiva dell'Alfa Romeo, forte delle esperienze precedenti porta in Sicilia quattro esemplari della "33".

La vettura di punta, spinta dal motore da 2,5 litri, è affidata alla coppia Vaccarella-Schutz, le 2 litri a Giunti-Galli, Casoni-Bianchi, e Baghetti-Biscaldi. La belga VDS (scuderia semiufficiale), iscrive altre due 33 per Gosselin-Trosch e Pilette-Slotemaker. La "vecchia" 250 LM di Vestey-Piper aggiornata ma comunque scarsamente competitiva, e la Dino 206 S di Christoffersson-Wangstre rappresentano >

ASSENTE LA FERRARI TAGLIATA FUORI DAI REGOLAMENTI DEL MONDIALE. IL COMPAGNO DI VACCARELLA SBATTE PRIMA DI CERDA



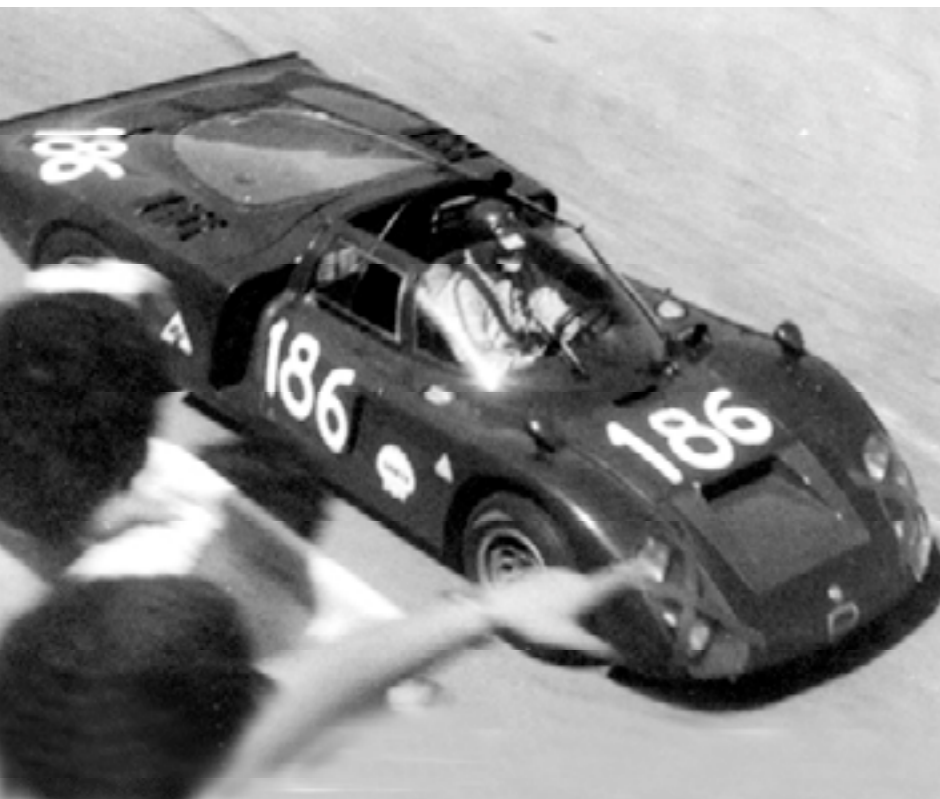
Tris di vittorie consecutive per la Porsche, e terzo successo pure per Umberto Maglioli. A fianco: il modellino della Provence Moulage non trascura alcun dettaglio. Dagli avvisatori acustici supplementari al tetto tagliato per ospitare Maglioli. Particolari fedeli al vero, ed assenti nei die-cast in vendita

i colori della Ferrari. Il 1968 segna il debutto in "Targa" di una nuova Lancia: una granturismo dalla linea originale disegnata da Zagato, la Fulvia Sport competizione, che monopolizza la classe 1300; mentre con due Fulvia Zagato prototipo, Munari-Pinto e Claudio Maglioli-Crosina sono iscritte nella categoria sport prototipo. Sei Porsche 911 si sfidano nella classe 2000 della categoria granturismo, mentre le Abarth si contendono il primato nella classe 1300 sport. Tre Austin Healey Sprite, una Big Healey ed una MGB rafforzano infine la rappresentanza inglese. Assenti le Alpine Renault.

Durante le prove l'eccentrico pilota inglese Vic Eford mette a segno un tempo eccezionale: 36'47"7/10, ma anche gli altri piloti della Porsche dimostrano con le loro prestazioni che non si tratta di un caso isolato. L'ordine di partenza prevede sempre che siano le vetture delle classi minori a prendere per prima il via separate da 20" l'una dall'altra, così la domenica del 5 maggio alle ore 8.00 la prima a partire è la Lancia Fulvia sport Zagato n.2 di Locatelli-Porretti seguita da altre sette Lancia; nel mezzo di queste c'è anche la Matra Djet di Fiorentino-Pirrone. Ultima ad avviarsi è la Porsche 907 di Scarfiotti-Mitter. È proprio il pilota italiano che si trova in testa alla fine del primo giro, agevolato pure dall'incidente occorso alla vettura gemella ➤

La corona d'alloro è solo per Maglioli ed Eford, ma anche Ignazio Giunti (sotto al volante dell'Alfa 33) e Nanni Galli sono festeggiati sul podio e dal pubblico avendo disputato una corsa memorabile

DOPO LE PROVE LE PORSCHE LASCIANO
INTENDERE COME FINIRA' LA GARA.
RICCA DI COLPI DI SCENA



52^o Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

5 maggio 1968

Campionato Mondiale Marche

Validità: **Challenge Internazionale Prototipi**

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

Partenti: 66; arrivati: 43; classificati: 54

(11 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 5 giri)

POS. PILOTA	VETTURA
1°	Vic Eford - Umberto Maglioli
2°	"Nanni" Giovanni Galli - Ignazio Giunti
3°	Mario Casoni - Luciano Bianchi
4°	Hans Herrmann - Jochen Neerpasch
5°	Teddy Pilette - Rob Slotemaker
6°	Giancarlo Baghetti - Giampiero Biscaldi
7°	Karl Von Wendt - Willy Kauhsen
8°	Claude Haldi - Pierre Greub
9°	Rico Steinemann - Rudi Lins
10°	Antonio Nicodemi - Carlo Facetti
11°	Sandro Munari - Raffaele Pinto
12°	Andrew Hedges - Paddy Hopkirk
13°	"Ypsilon" Armando Floridia - Vincenzo Mirto Randazzo
14°	Sergio Barbasio - Giuseppe Giacomini
15°	Marco Crosina - Claudio Maglioli
16°	Corrado Ferraino - Gaetano Starrabba
17°	Sylvain Garant - Jacques Rey
18°	Joseph Siffert - Rolf Stommelen
19°	Rosadele Facetti - Pat Moss
20°	Claude Laurent - Jaques Marche
21°	Enzo Buzzetti - Secondo Ridolfi
22°	Evert Christoffersson - Hans Wangstre
23°	Giuseppe Garofalo - "Amphicar" Eugenio Renna
24°	Peter Brown - Tony Fall
25°	Ugo Locatelli - Cesare Poretti
26°	Roland Lefevre - Patrice Sanson
27°	Giorgio Danieli - Zeffirino Filippi
28°	Girolamo Capra - Giancarlo Sala
29°	Richard Bond - Ted Worswick
30°	Gaetano Lo Jacono - Sergio Mantia
31°	"Nano" - "Snoopy"
32°	Mark Koenig - Tony Lanfranchi Nomad
33°	Pietro Lo Piccolo - Salvatore Sutera
34°	Francesco Jemma - Raffaele Restivo
35°	Matteo Calabrò - "Ramòn" Franco Lisitano
36°	"Sancho" - "Zorba"
37°	Stefano Alongi - Giovanni Rizzo
38°	Francesco Cosentino - Gianluigi Verna
39°	Francesco Fiorentino - Giuseppe Pirrone
40°	Francesco Patanè - "Oras" Orazio Scalia
41°	Salvatore Barraco - "Black And Withe" Francesco Troia
42°	Aldo Bersano - Sergio Morando
43°	Cesare Bruno Di Belmonte - "Don Pedrito" Gianfranco La Mazza
44°	Salvatore Calascibetta - Vincenzo Ferlito
45°	Federico Giunta - Romano Ramoino
46°	Gianfranco Padoan - Giuliano Savona
47°	Giuseppe Parla - Del Sette
48°	Antonio Ferrato - Giuseppe Valenza
49°	Gerhard Mitter - Lodovico Scarfiotti
50°	Salvatore Panepinto - Giuseppe Virgilio
51°	Adriano Reale - "Harka" Giuseppe Vassallo
52°	Michele Paratore - Giovanni Rigano
53°	Rauno Aaltonen - Clive Baker
54°	Terry Drury - Terry Sanger

Giro veloce: Vic Eford 36'02"3/10 (3°) - Km/h 119,872

PORSCHE 907

La Porsche 907 è una vettura completamente nuova, soprattutto nel telaio e nella evoluzione aerodinamica. Le esperienze positive nelle cronoscalate hanno infatti convinto gli ingegneri tedeschi a realizzare un telaio tubolare in alluminio in sostituzione di quello in acciaio; a parità di rigidità il guadagno in termini di peso è notevole. Il motore è l'affidabile unità tipo 771, l'8 cilindri boxer raffreddato rigorosamente ad aria, secondo la tradizione Porsche.

La 907, può adottare due diversi tipi di coda, in funzione del tracciato, il cofano corto è inoltre provvisto di una bandella regolabile che aumenta l'altezza dello spoiler al fine di migliorare l'aderenza del retrotreno.

Nel corso della stagione la 907 viene affiancata e sostituita dalla 908, modello quasi identico nella carrozzeria ma con un motore di 3 litri.



SCHEDA TECNICA

Motore: 8 cilindri boxer raffreddato ad aria
Cilindrata: 2.195 cc
Potenza: 270 CV (199 kW) a 8600 giri/min
Alimentazione: iniezione Bosch
Distribuzione: 2 valvole per cilindro, doppia accensione
Cambio: 5 rapporti + retromarcia

Velocità: 325 Km/h
Telaio: traliccio in tubi di alluminio
Sospensioni: ant. e post. a quadrilateri deformabili
Freni: a disco doppio circuito
Carrozzeria: in fibra di vetro
Interasse: 2.300 mm
Carreggiate: ant. 1.338 mm / post. 1.402 mm
Peso: 600 Kg



nel turno di guida di Siffert, il quale danneggia una sospensione. Vaccarella riesce nelle prime fasi della gara a tenere il passo della Porsche di testa, con un distacco di circa 20", mentre al terzo posto Giunti accusa un ritardo di 3'. In ogni caso le 33 dell'Auto-delta tengono viva una corsa che sembrava essere stata ipotecata dalla Porsche. Inizia anche la rimonta della 907 di Elford che al terzo giro abbassa di 45" la prestazione in prova, siglando il giro record della gara con una media di poco inferiore ai 120 km/h! Poi iniziano i colpi di scena: Udo Schutz subentrato a Vaccarella, dopo pochi chilometri dai box, superando una vettura più lenta in un punto proibitivo, esce fuori strada rompe una sospensione posteriore ed è costretto al ritiro. Vic Elford

subito dopo l'abitato di Cerda fora una ruota. La sostituzione, anche a causa di un insufficiente serraggio del cerchio comporta un ritardo che

sembra incolmabile: circa 17'. Al quinto giro Mitter, che intanto ha sostituito Scarfiotti alla guida della Porsche n.230 rompe la trasmissione ed abbandona la corsa. Questa serie di eventi fa sì che contro tutti i pronostici della vigilia siano le Alfa Romeo 33 di Giunti-Galli e Casoni-Bianchi a trovarsi saldamente in testa, occupando le due prime posizioni con distacchi di tutta sicurezza dalle due 908 superstiti. Ma nel corso degli ultimi due giri il "postino volante" Vic Elford, subentrato a Umberto Maglioli, girando al limite, riesce a raggiungere e superare le Alfa Romeo,

La Ferrari 250 LM Vestey-Piper (a fianco) non era neanche un outsider. Dopo tre giri sarà protagonista di una disastrosa uscita di strada.

A destra: la Lancia Zagato di Locatelli-Porretti, 25° assoluta e 3° di classe



vincendo così anche la Targa Florio e permettendo al biellese Maglioli di scrivere per la terza volta il suo nome nell'albo d'oro. I complessivi 720 km della gara vengono percorsi in 6.28'47"9/10, alla media di 111,111 km/h. A meno di 3' Nanni Galli ed Ignazio Giunti.

La coppia italiana riceve i complimenti della scuderia avversaria, e per la prima ed unica volta nella storia della corsa siciliana i secondi arrivati vengono festeggiati, insieme ai vincitori, sulla terrazza soprastante i box, ricevendo l'applauso degli sportivi siciliani. Il terzo posto delle 33 di Casoni-Bianchi, il quinto di Baghetti-Biscaldi ed il sesto di Pilette-Slo-temacker confermano la raggiunta competitività dell'Alfa Romeo che con il podio e la vittoria di classe completano un percorso iniziato quattro anni prima.



L'interno della Porsche 907 mostra la razionalità dei progettisti tedeschi e lascia intuire la leggerezza della vettura



MONOGRAFIA MODELLISTICA

La Porsche 907 non è stata riprodotta in die-cast in scala 1/43 se non in tempi recenti. È stata la Schuco che ha colmato questa incredibile lacuna realizzando ben due versioni, la n.224 di Elford-Maglioli e la n.222 di Hermann-Neerpash rispettivamente prima e quarta classificate, caratterizzate dai colori del muso rosso/giallo e rosso/blu fluorescente che le distinguevano. Il modellino di buona fattura, costruito in Cina, non è comunque provvisto dell'apertura sul tetto presente sulla n. 224, apertura resasi necessaria per ospitare Umberto Maglioli. Nella serie Piccolo sempre Schuco propone una deliziosa riproduzione in scala 1/87 della n.222.

Ad oggi non esistono die-cast in scala 1/24 o 1/18. Diverso il discorso per quanto concerne i kit. Di Mini Racing un kit in white metal la cui discreta qualità deve essere comunque rapportata alla sua età. Datati sono anche i kit in resina di Provence Moulage e Tenariv. Ma la qualità in questo caso è migliore. Se il P.Moulage presenta errori simili alla 910, modello un po' sottodimensionato, schiacciato e senza riproduzione della ventola orizzontale con rispettivo foro sul cofano, di contro ha come corredo l'intera planche di decals per fare le quattro versioni che hanno corso la Targa. Più corretto appare il Tenariv, deficitario invece nella rifinitura complessiva. In quest'ultimo kit è stata usata come base di partenza per la realizzazione del prototipo la 908 coda lunga della Solido con le opportune modifiche, conservandone come spesso

accade in questi casi pregi e difetti. Le realizzazioni di Axel's e di MA Scale Models sono cloni del Provence Moulage, così come quella di Pit, che comunque ha corretto alcuni difetti, realizzando in white metal il telaio e la parte meccanica. Il modellino fotografato è stato ricavato da un kit Provence Moulage con le modifiche opportune per correggere gli errori e migliorarne il realismo. Il tetto è stato allungato nella parte posteriore di circa 2,5 mm con del plasticard ed aperto in corrispondenza del posto pilota, per adattare come nella realtà l'abitacolo all'altezza di Maglioli, sono state asportate le luci posteriori in resina originarie e sostituite con delle luci in plastica trasparente rossa, analogamente sono stati asportati i ganci ferma cofano stampati sulla carrozzeria sostituendoli con elementi fototoincisi. Sulla parte inferiore sinistra del frontale, sotto i fari sono state realizzate le trombe acustiche, aggiunte nella vettura reale per allertare il pubblico presente sul circuito. Sono state asportate le retine che coprivano le trombette di aspirazione, erroneamente simmetriche nel modellino, le stesse sono state incollate nella posizione corretta a modello verniciato. È stato realizzato il foro presente sul cofano per alloggiare la ventola di raffreddamento. Le decalcomanie del kit sono state usate in minima parte, preferendo verniciare a mano sia i caratteristici colori fluorescenti del muso sia i numeri di gara. Particolare attenzione è stata prestata sull'assetto finale del modellino.

Accorgimenti come la realizzazione della ventola ed il corretto posizionamento asimmetrico delle trombette di aspirazione correggono gli incredibili errori presenti nel kit