



La Targa Florio, nata nel 1906, vanta il primato di corsa più antica del mondo. Gli esperti della gara distinguono nella sua storia diversi periodi: la fase pionieristica (sino agli anni '30), quella leggendaria (fra le due guerre), e la Targa Mondiale. Quest'ultimo vide ininterrottamente i 72 chilometri del "Piccolo Circuito delle Madonie" teatro del Campionato Iridato Marche dal 1955 al 1973, con le sole eccezioni del 1956 e '57. In quegli anni, comunque, si disputò ugualmente la competizione. Il terzo periodo è stato forse il più bello in assoluto, sia per la cifra tecnica espressa, con auto costruite dalla Porsche esclusivamente per le caratteristiche uniche del percorso madonita, sia per la possibilità data ai gentleman driver isolani di esprimersi allo stesso livello, se non superiore, dei piloti professionisti, anche con auto di minore cilindrata e non ufficiali. La Targa Florio ha sempre avuto qualcosa in più delle altre gare iscritte nel calendario mondiale: i paesaggi attraversati dalla corsa, i piccoli centri abitati, il mare, la campagna e le montagne con i colori e gli odori della primavera siciliana, ed il pubblico caloroso e sportivo, composto anche da due o tre generazioni familiari, assiepato lungo il circuito stradale, con numeri mai registrati sulle piste tradizionali, a stretto contatto sia durante le prove sia la domenica della gara, con i piloti e le loro auto. Per rendere omaggio all'uomo Vincenzo Florio e all'ultimo esaltante periodo della Corsa, Sicilia Motori e Targapedia hanno deciso di raccontare attraverso il modellismo (e la cronaca della gara), quegli indimenticabili anni. Raccontiamo queste pagine di storia dell'automobilismo con orgoglio e con nostalgia, non con il rammarico per una gara cancellata dai calendari. Perché il 1973 non segna solo la fine della storia Mondiale della "Targa", ma pure il preludio alla fine del Campionato Marche che cede il passo ad una Formula 1 sempre più dominante. Così in brevissimo tempo le grandi gare classiche, i circuiti che hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo, hanno seguito il destino della corsa madonta ideata da Don Vincenzo. Lo sport dell'automobile di questi ultimi trent'anni è tutta un'altra storia.

## SOMMARIO

Mercedes vince anche il titolo	II
Torna il Mondiale. E pure la Ferrari	IX
Porsche-Ferrari, come Davide e Golia	XVII
La Maserati entusiasma ma è sconfitta	XXV
Il "Cavallino" a trazione posteriore	XXXIII
La tripletta di Gendebien	XLI
Porsche beffa Ferrari	XLIX
Noblesse oblige: 1° Antonio Pucci	LVII
Vaccarella, finalmente!	LXV
Nel festival Porsche una Carrera privata	LXXIII
Collesano ferma la Ferrari	LXXXI
Elford l'eroe; Maglioli il mito	LXXXIX
L'Alfa si arrende a Porsche	XCVII
Il poker d'assi di Stoccarda	CV
Il "Preside" sta bene e dice...33	CXIII
Emozioni a raffica	CXXI
Il sigillo della Porsche	CXXIX
Gli anni dei pionieri	CXXXVII
Tempi moderni	CXLV
Copertina	CLII

Allegato al numero di marzo 2012 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



Vincenzo Florio  
 con Juan  
 Manuel Fangio

# 1955

## MERCEDES VINCE ANCHE IL TITOLO

LO SQUADRONE TEDESCO DOMINA CON LE 300 SLR  
DI MOSS-COLLINS E FANGIO-KLING. LA FERRARI, SOLO TERZA  
CON CASTELLOTTI-MANZON, PERDE IL MONDIALE MARCHE

di ENZO MANZO foto Bernard Cahier e Pucci Scafidi





A fianco la riproduzione realizzata dal modellista Enzo Manzo sulla base del kit Starter (scala 1/43). In basso la Mercedes 300 SLR sfreccia davanti ai box di Floriopoli in una rara foto a colori del 1955 di Bernard Cahier



Il Campionato del Mondo Sport Prototipi, World Sportscar Championship, nasce per volontà della Federazione internazionale dell'Automobile nel 1953. È dedicato a vetture biposto a ruote coperte e provviste di impianto d'illuminazione.

Il suo nome è stato sovente cambiato nel corso degli anni: nato come Campionato Mondiale Vetture Sport, è conosciuto anche come Campionato Mondiale Marche o Campionato Mondiale Endurance.

Durante i primi anni, si svolgeva su sei prove con punteggio per i primi sei classificati. Corse stradali come la Mille Miglia, Targa Florio o Tourist Trophy si

alternavano nel calendario con prove su circuiti permanenti come la 24 ore di Le Mans, la 12 ore di Sebring, Monza e Spa. Le maggiori case automobilistiche,

## VARATO DUE ANNI PRIMA IL CAMPIONATO SPORT PROTOTIPI, DISPUTÒ IN SICILIA LA SESTA ED ULTIMA PROVA

Aston Martin, Ferrari, Jaguar, Lancia, Maserati, Mercedes, Porsche, gareggiavano insieme a costruttori a volte artigianali; tutti comunque significativi per la storia dell'automobilismo sportivo.

A due anni dalla nascita del nuovo campionato Vincenzo Florio riesce a fare iscrivere la sua gara nel calendario del 1955 a dimostrazione di quanto la "Targa" fosse considerata dal mondo sportivo. Un apprezzamento che di riflesso si estende anche all'intera organizzazione della corsa siciliana.

Le norme internazionali avevano stabilito che le

A destra un passaggio della Ferrari 857 S di Castellotti-Manzon al "bivio Sclafani". Sotto, Stirling Moss a Floriopoli



prove si svolgessero su una distanza pari a circa 1000 km. Si impose quindi un allungamento del percorso dagli usuali 576 km a 1008 km, cioè da otto a 14 giri completi del "Piccolo Circuito delle Madonie" che misurava 72 chilometri.

Viste le difficoltà del percorso, la Commissione Sportiva Internazionale ridusse successivamente la distanza da coprire a 936,000 km cioè a 13 giri.

Ciononostante, anche in considerazione che la gara si svolse ad ottobre, si presentò il problema della luce. Essendo la partenza della prima vettura prevista per le ore 9.32, il 13° giro si sarebbe compiuto dopo il

tramonto, in condizioni di visibilità precarie. A questo si aggiungeva la possibilità per i primi di trovarsi a doppiare vetture più lente condotte da piloti non abituati a queste condizioni.

Queste perplessità convinsero il Direttore sportivo della Mercedes, il mastodontico ed esperto Alfred Neubauer ad affrontare Vincenzo Florio, chiedendogli ripetutamente di anticipare la partenza. Troppo importante era la gara e la necessità di evitare sor-

prese ed inconvenienti per la casa tedesca, che era venuta in Sicilia per giocarsi l'ultima chance per aggiudicarsi il titolo mondiale.

Vincenzo Florio non senti ragione e sfidò Neubauer a ritirare la sua squadra! Il DS Mercedes decise di non insistere, le vetture furono quindi preparate adeguatamente, realizzando un ingegnoso sistema per proteggere i fari da sassolini o urti. Elementi risultati fondamentali proprio nell'ultima parte della massacrante gara.

Ultimo appuntamento di un campionato articolato su sei prove, la "Targa" aveva un ruolo determinante per l'assegnazione del titolo.

La Ferrari era senz'altro favorita presentandosi in Sicilia con 19 punti contro i 16 della Mercedes (3° in classifica, mentre la Jaguar preferì disertare l'appuntamento). La Casa tedesca fece le cose in grande, sbarcando sull'isola con tre settimane d'anticipo, portandosi dietro otto vetture da corsa, 45 meccanici ed un numero impressionante di mezzi d'appoggio.

Agli ordini di Neubauer vennero schierate tre 300 SLR (con gli equipaggi Fangio/Kling, Moss/Collins e Titterington/Ficht e una 300 SL (con Musso/Villorosi).

**LA CORSA SI SVOLSE AD OTTOBRE SULLA DISTANZA DI 13 GIRI PARI A 936 KM. IL VIA ALLE 9.32 CONCLUSIONE AL TRAMONTO**



## 79<sup>o</sup> Targa Florio

### CLASSIFICA ASSOLUTA

16 ottobre 1955

**Campionato Mondiale Marche**

Validità: internazionale

Campionato Mondiale Marche Sport

Campionato Italiano Sport oltre 2000 Conduttori

Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 13 giri (936 Km)

Partenti: 47; arrivati: 20; classificati: 20

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	<b>Stirling Moss - Peter Collins</b>	Mercedes 300 SLR
2°	Juan-Manuel Fangio-Karl Kling	Mercedes 300 SLR
3°	Eugenio Castellotti-Robert Manzon	Ferrari 857 S
4°	John Desmond Titterington-John Fitch	Mercedes 300 SLR
5°	Francesco Giardini-Azzurro Manzini	Maserati A6 GCS/53
6°	Giuseppe Musso-Giuseppe Russo	Maserati A6 GCS/53
7°	Giulio Cabianca-Piero Carini	Osca Mt4 1500
8°	Giorgio Scarlatti-Roberto Lippi	Maserati A6 GCS/53
9°	Luigi Bellucci-Maria Teresa De Filippis	Maserati A6 GCS/53
10°	Gaetano Starrabba-Salvatore Le Pira	Maserati A6 GCS/53
11°	Elio Zagato-Ovidio Capelli	Fiat 8V Zagato
12°	Alberico Cacciari-Vincenzo Sorrentino	Maserati A6 GCS/53
13°	Giuseppe De Sarzana-Clemente Ravetto	Fiat 8V
14°	Domenico Rotolo-Salvatore Sirchia	Osca Mt4
15°	Francesco Arezzo-Gennaro Alterio	Fiat 8V Zagato
16°	Guido Perrella-Mario Sannino	Alfa Romeo 1900 SS
17°	Enzo Lopez-Ferdinando Lopez	Maserati A6 GCS/53
18°	Michel Guy-Alfredo Fondi	Renault 4CV Spec.
19°	"Madero" Bruno Gavazzoli-Gastone Crepaldi	Maserati A6 GCS/53
20°	Vincenzo Arena-Ginaferdinando Tomaselli	Lancia Aurelia

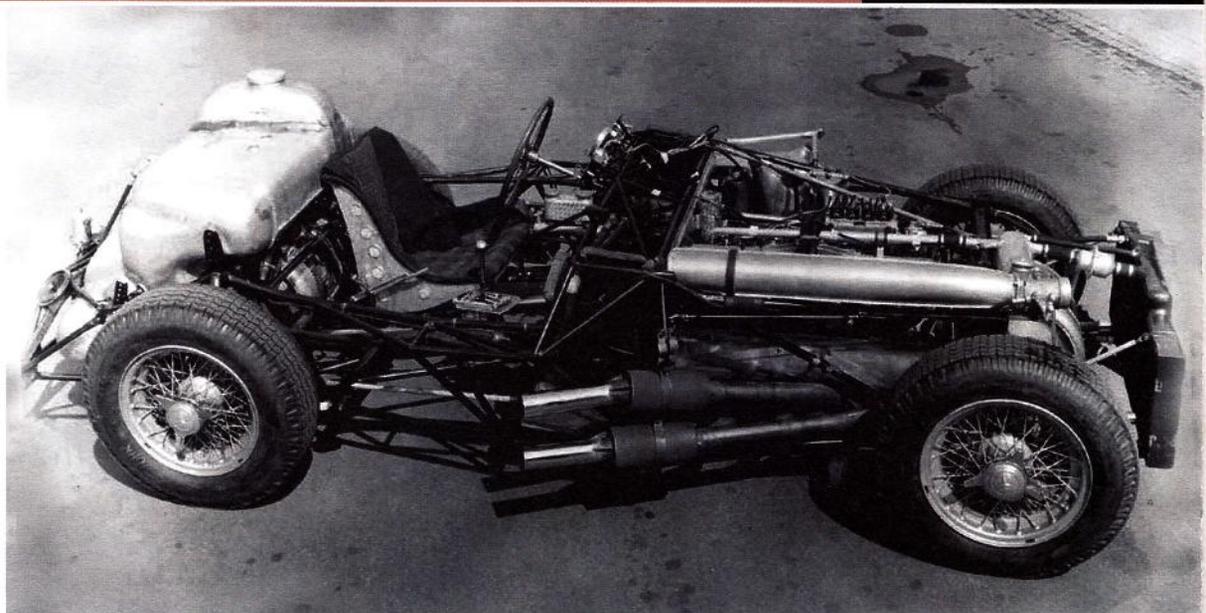
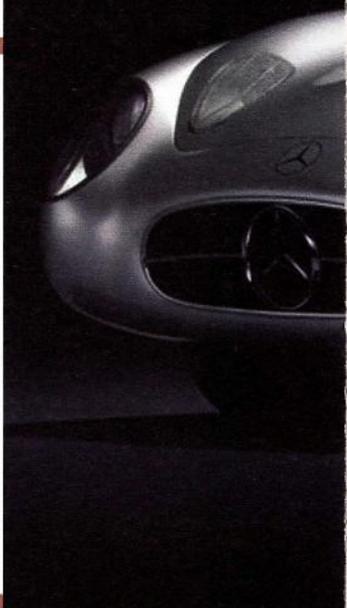
**Giro veloce:** Stirling Moss, 43'07"2/5 (il 3°) Km/h 100,177



Eugenio Castellotti  
insieme ad un  
giovannissimo Bernard  
Cahier, che ha  
raccontato la Targa  
Florio con i suoi  
memorabili scatti

## LA MERCEDES 300 SLR

Il motore della 300 SLR è un 8 cilindri di 2.982 cc dotato di iniezione diretta Bosch e valvole a comando desmodromico che sviluppava una potenza di 296 CV a 7.400 giri. Due i blocchi motore in silumin, lega di alluminio più leggera dell'acciaio, ognuno con quattro camere di combustione, mentre testate e cilindri sono realizzati in un solo pezzo. Il motore, collocato anteriormente per esigenze aerodinamiche, è inclinato di 33° verso destra. Il suo peso è contenuto in 235 chilogrammi. Le dimensioni del serbatoio cambiano a seconda delle caratteristiche e della lunghezza delle gare. Il motore è alimentato da una miscela di benzina (75%), metanolo (15%) e benzene. La trazione è sulle ruote posteriori. Le sospensioni derivano dal modello di Formula 1, la W196: anteriori a quadrilateri sovrapposti e posteriori a ponte torcente. Il telaio, tubolare è l'evoluzione di quello della 300 SL trionfatrice della Carrera Panamericana del 1952. Pesa appena 60 chilogrammi ed è un intreccio di tubi di 25 mm di diametro e di uno di spessore. Tubi più rigidi nella parte sottostante le porte e rinforzati nella zona delle sospensioni. Per la carrozzeria, viene utilizzato per la prima volta l'alluminio. Tra i piedi del pilota passa il tunnel della frizione. La guida è a sinistra ed il volante rimovibile. Il clacson può essere azionato solo dal passeggero. La 300 SLR è dotata di freni a tamburo posti internamente che, con una certa frequenza, tendevano a bloccarsi. Un sistema con quattro pulsanti, ognuno accoppiato ad uno dei quattro tamburi, attraverso i quali viene emesso un piccolo getto d'olio che aiuta a sbloccarli.



A fianco la 300 SLR  
senza il suo vestito  
in alluminio

La Ferrari partecipò in maniera relativamente meno fastosa, arrivando sul posto solo una settimana prima ma iscrivendo cinque vetture: tre 750 Monza (con le coppie Maglioli/Sighinolfi, Piotti/Cornacchia e Shelby/Munaron), una 857 S (con Castellotti/Manzon), e una 500 Mondial (con Pucci/Cortese).

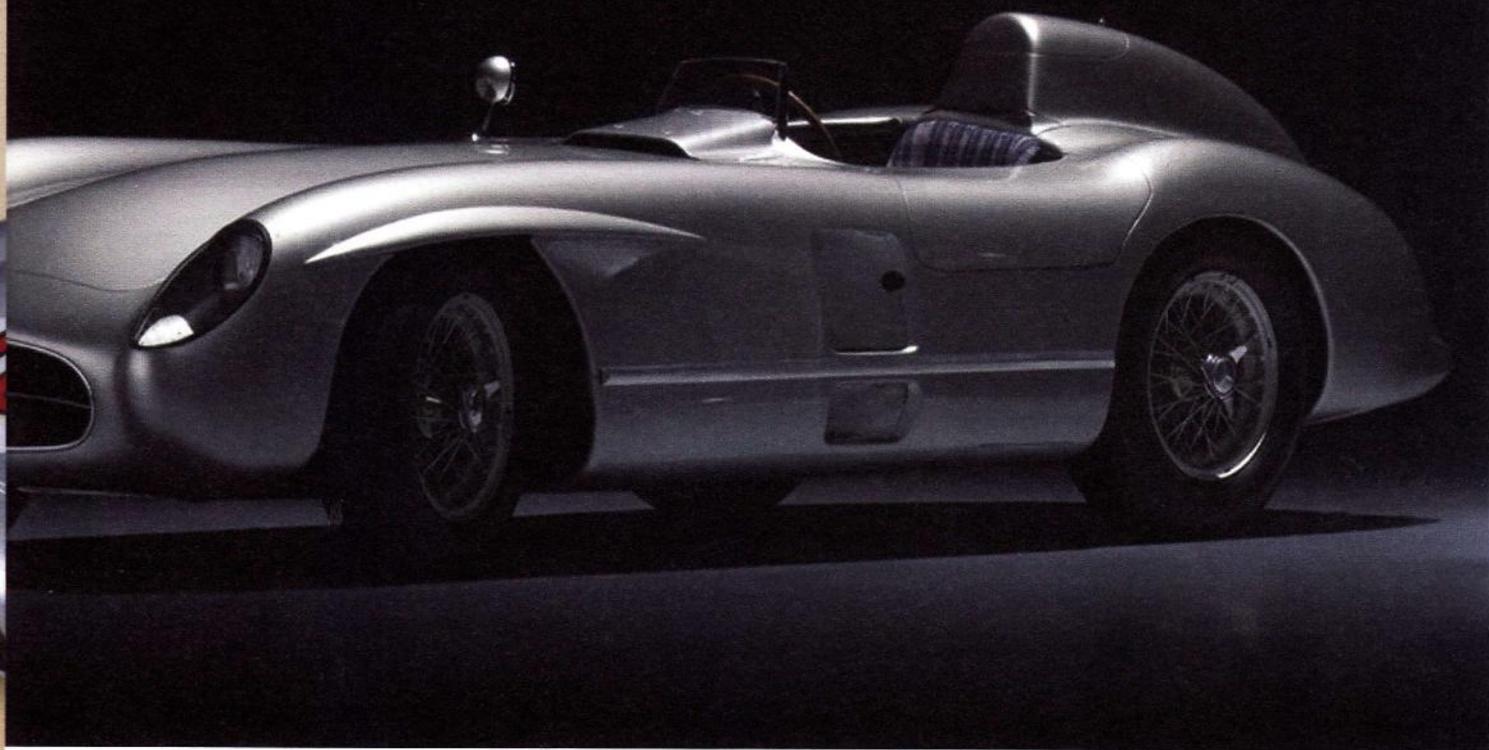
Anche la Maserati si presentò in forze, schierando cinque biposto tra A6GCS e 200 S con Giardini/Manzini, Scarlatti/Lippi, Musso/Rossi, Bracco/Bordoni e Mancini/Musy. Al via si contavano 147 equipaggi, di cui appena sei stranieri.

La corsa era aperta alle categorie Turismo Speciale 1300 e oltre 1300, Gran Turismo classe unica, e

Sport 1100, 1500, 2000 e Oltre 2000.

Tra le novità regolamentari il divieto di sostenere turni di guida superiori alle cinque ore, con l'obbligo di soste minime di tre ore.

La partenza avveniva come da regolamento alle ore 09.32, con intervalli di 3' tra una vettura e l'altra. Le prime a prendere il via erano le vetture della categoria turismo speciale oltre 1300 cc: le quattro Alfa Romeo 1900, le due Fiat 8v e l'unica Peugeot 403 dell'equipaggio francese composto da De Cortanze e Dernier. Erano circa le 11,30 quando Stirling Moss avviò la sua Mercedes n.104, il campione inglese impresso subito alla gara un ritmo forsennato tanto



da completare il 1° giro in 44'00", ben 2'33" sotto il record di Castellotti dell'anno prima. L'asso inglese è seguito da Castellotti (45'15"), Fangio (46'03") e Titterington (46'53"). Il gruppetto di testa rimase immutato fino al termine del terzo giro, secondo questi tempi: Moss (2.10'42"), Castellotti (2.14'05"), Fangio (2.15'09"), Titterington (2.17'47").

È al quarto giro che avvenne un episodio che avrebbe potuto cambiare l'esito della gara e del campionato stesso: Moss usciva di strada, danneggiando la vettura fortunatamente solo nella carrozzeria. Ma la pesante Mercedes era letteralmente volata in aperta campagna e solo grazie allo sportivissimo pubblico presente riusciva a riportare con non poca fatica l'auto sulla carreggiata perdendo soltanto 6'!

Castellotti passava quindi a condurre (2.58'27"), seguito da Fangio (2.59'25"), Titterington (3.03'06") e Moss (3.03'21"). Nel corso del quinto giro era la volta dell'argentino Fangio, alla sua seconda corsa in Sicilia, di passare al comando, tallonato da Castellotti, Collins (ora al posto di Moss) e Titterington. Queste posizioni restavano uguali anche nella sesta tornata quando Kling subentrava a Fangio, e Manzon a Castellotti.

Il settimo giro vedeva sempre in testa Kling con la Mercedes n.112 (5.16'12"), Collins rimontava al secondo posto a soli 12, quindi Manzon (5.16'26") e Fitch (5.19'55"). La gara era comunque caratterizzata dal serrato duello delle tre Mercedes e delle due Ferrari ufficiali.

La linea pulita e filante della Mercedes 300 SLR, gioiello dell'ingegneria tedesca, dominatrice del primo campionato mondiale marche.

### TRE VETTURE E 45 MECCANICI COMPONEVANO LA SQUADRA MERCEDES, OPPOSTA A CINQUE FERRARI E ALTRETTANTE MASERATI

#### SCHEDA TECNICA

**Telaio:** traliccio di tubi con carrozzeria in alluminio

**Motore:** anteriore ad otto cilindri in linea inclinato di 33° a destra di 2.982 cc

**Alesaggio e corsa:** 78 x 78 mm

**Rapporto di compressione:** 8,5:1

**Potenza max:** 298 cv a 7.500 giri

**Coppia max:** 30.2 kgm a 5.950 giri

**Alimentazione:** doppio albero a camme, iniezione diretta bosch, valvole a controllo desmodromico

**Trasmissione:** trazione posteriore, cambio manuale a cinque velocità con retromarcia

**Sospensioni:** anteriori a doppio quadrilatero sovrapposto con barra antirullo ed ammortizzatori telescopici; posteriori a ponte torcente

**Freni:** interni a tamburo

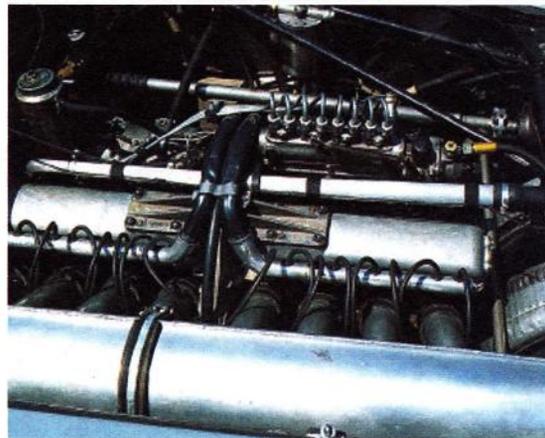
**Cerchi:** da 16"

**Serbatoio:** fino a 265 lt

**Passo:** 2.360 mm

**Carreggiate:** anteriore 1.330 mm; posteriore 1.381 mm

**Peso:** 880 kg



Il giro successivo, il settimo, Collins riprendeva il comando della corsa, tallonato da Kling e Castellotti. Ritornata nelle mani di Moss, la Mercedes restava in testa fino alla fine, e nonostante altre "piccole" divagazioni che lasciavano indelebili il segno sulla carrozzeria, si aggiudicava la gara in 9.43'14"0 alla media di 96,290 km/h. Al 2° posto la vettura gemella di Fangio/Kling (staccata di circa 5'), seguita al 3° dalla Ferrari di Castellotti/Manzon (a oltre 10').

Il Mondiale Marche 1955 viene vinto dalla Casa tedesca che interrompe la serie Ferrari iniziata nel 1953. Merito di una vettura eccezionale, di una coppia di piloti strepitosi e di un pubblico unico come sportività e calore, determinante nella vittoria finale quanto gli altri.....

Anche per questo motivo la Targa Florio si conferma gara dal fascino unico ed irripetibile.

## MONOGRAFIA MODELLISTICA

Sotto, il diorama dei box Mercedes in scala 1/24 (realizzazione Manzo - collezione Ragusa). In basso a destra, il modellino in scala 1/87 della Schuco

Il primo modellino della Mercedes 300 SLR vincitrice è stato prodotto durante gli anni '80 dalla ditta artigiana francese Record. In scala 1/43 ed in resina era messo in vendita in scatola di montaggio, provvisto di ruote con cerchi torniti e raggi in filo di acciaio. Qualche anno più tardi viene riproposto praticamente invariato dalla ditta Starter, che ha ripreso tutta la produzione Record. Il kit conteneva le decals per realizzare le tre Mercedes alla Targa Florio. L'unico modello in die-cast in scala 1/43 è quello dell'italiana Brumm, un modello non eccellente come qualità, ma che permette comunque di riempire un eventuale vuoto in una collezione tematica. Bisognerà aspettare circa vent'anni per vedere una riproduzione in scala 1/18, un bel die-cast realizzato in pressofusione da Majsto. Tutte le parti sono apribili, ma le ruote con raggi in plastica cromata non sono all'altezza del modello. Inoltre non sono riprodotte le caratteristiche protezioni per i fari adottati dalle Mercedes. Il modello viene rifinito con le calotte in plexi, non presenti in Sicilia. Nel 2010 Schuco realizza per la serie Bub una simpatica riproduzione in scala 1/90, con uno scatolino che ripropone la famosa foto della Mercedes ferma ai box. Il modello 300 SLR è prodotto anche da altre ditte, ma nella versione Mille Miglia. Tra le realizzazioni più famose e che ben interpretano lo spirito ed i "colori" della Targa Florio, il diorama in scala 1/24 che il modellista paletmitano Enzo Manzo ha realizzato sedici anni fa. Il piccolo plastico riproduce la sosta ai box della Mercedes n.104 con evidenti i segni delle uscite di strada. Per realizzare l'auto l'autore è partito da una scatola di montaggio in plastica della Revell. Il modello che originariamente riproduceva la versione Mille Miglia ha ricevuto le modifiche necessarie per gara siciliana. Lo stesso modellista ha realizzato una riproduzione in scala 1/43 partendo dall'ottima base del kit in resina della francese Starter. Anche in questo caso grande attenzione è stata prestata nel riprodurre i danni presenti nella carrozzeria alla fine dell'epica edizione del 1955.





## 1956-57

### UNA PAUSA NECESSARIA

Sopra al Bivio Sclafani la bianca Porsche 550 di Umberto Maglioli alla sua prima vittoria sulle Madonie. A Floriopoli nel 1957, in una gara di regolarità necessaria per dare continuità e futuro alla Targa Florio si afferma con una normalissima Fiat 600 uno sconosciuto Fabio Colonna (a destra)

Il tragico incidente avvenuto alla 24 ore di Le Mans del 1955 ed i tanti lutti nel mondo dell'automobilismo, che oltre a Leveight piange Alberto Ascari, Clément Biondetti e Luigi Fagioli, influenzano i calendari di tutte le competizioni sportive del 1956.

A fare le spese di questo clima sono soprattutto le gare su strada: molte di esse vengono addirittura soppresse. Forte della sua tradizione di gara sicura, la "Targa" non subisce particolari limitazioni se non per quanto riguarda la lunghezza del percorso, che viene ridotto a 720 km (dieci giri) distanza che non le permette di figurare nel calendario del Campionato Marche Sport di quest'anno, ma questa edizione vede comunque confrontarsi sui tornanti delle Madonie le squadre ufficiali Ferrari, Maserati, Osca e Porsche. È vera lotta e la piccola 1500 di Stoccarda affidata al velocissimo Umberto Maglioli coglie il primo di tanti successi in Targa Florio.

Il 1957 non riporta la serenità nell'automobilismo sportivo: la morte in prova di Eugenio Castellotti ma soprattutto la tragedia della Mille Miglia porta alla definitiva cancellazione delle corse su strada: inevitabili le conseguenze per la Targa Florio che per il secondo anno consecutivo non potrà essere iscritta come prova del calendario del Campionato Mondiale Marche. Don Vincenzo prende atto della nuova situazione e con la caparbietà che tutti conoscono, pur di non perdere la continuità delle edizioni succedutesi ininterrottamente dal 1906, con l'unica eccezione delle pause dovute ai due conflitti mondiali, decide di organizzare la 41° Targa come una pacifica prova di regolarità, mortificandone lo spirito ma permettendole di guardare al futuro, una volta superato il clamore conseguenza dei tragici eventi. Sarà così possibile alla normalissima Fiat 600 dei regolaristi Fabio Colonna e Giulia Thellung aggiudicarsi la vittoria della gara.



### 40° - 41° Targa Florio

#### CLASSIFICA ASSOLUTA (primi 10)

10 giugno 1956

Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 10 giri (720 Km) 38 Partenti: 50; arrivati: 34; classificati: 34

POS.	PILOTA	VEETTURA
1°	<b>Umberto Maglioli</b>	Porsche 550 A RS 1500
2°	Luigi Villoresi	Osca MT 4
3°	Piero Taruffi	Maserati 300 S
4°	Olivier Gendebien - Hans Herrmann	Ferrari 860 Monza
5°	Giorgio Scarlatti	Maserati A6 GCS/53
6°	Franco Bordoni - Piero Carini	Maserati 300 S
7°	Carlo Pottino - Clemente Ravetto	Maserati 300 S
8°	Armando Zampiero - Mario Sacchiero	Mercedes 300 SL
9°	Aldo Pedini	Maserati A6 GCS/53
10°	Guido Cestelli - Giuseppe Musso	Mercedes 300 SL

**Giro veloce:** Eugenio Castellotti 44'54"0 - Km/h 96,213

24 novembre 1957

Gara di regolarità  
Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 5 giri (360 Km)  
Partenti: 136; arrivati: 129; classificati: 129

POS.	PILOTA	VEETTURA
1°	<b>Fabio Colonna - Giulia Thellung</b>	Fiat 600
2°	Piero Taruffi - Isabella Taruffi	Lancia Appia
3°	Mario Costantini - A. Thellung	Lancia Appia Zagato
4°	Piercarlo Borghesio	Fiat 600
5°	Giorgio Ciuffini	Fiat 110/103 Zagato
6°	Giovanni Caproni	Fiat 600
7°	Renato Giusti	A.R. Giulietta Bertina
8°	Vincenzo D'Amico	Fiat 600
9°	Nino Magistri	A.R. Giulietta
10°	Antonio Cassina	Fiat 600

**Miglior prestazione:** 0,8 penalità - spareggio 0,6

Allegato al numero di aprile 2012 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

42<sup>o</sup> edizione

# 1958

## TORNA IL MONDIALE E PURE LA FERRARI

IL BELGA OLIVIER GENDEBIEN E L'ITALIANO LUIGI MUSSO, CONSEGNANO ALLA CASA DI MARANELLO, LA PRIMA VITTORIA IRIDATA IN SICILIA. BATTENDO LE DUE PORSCHE 718 RSK, UNA DELLE QUALI SI INSERISCE FRA LE QUATTRO 250 TESTAROSSA

di ENZO MANZO - foto di Bernard Cahier (per gentile concessione di Paul-Henry Cahier [www.f1photo.com](http://www.f1photo.com)) e di Nicola Scafidi (per gentile concessione di Pucci Scafidi [www.pucciscafidi.com](http://www.pucciscafidi.com))

L'obiettivo di Bernard Cahier immortalata in una rara foto a colori il passaggio della Ferrari vincitrice al Bivio Polizzi. Alla guida con l'iconfondibile casco giallo, Luigi Musso (sopra). A destra il modellino della Ferrari n.106 realizzato sulla base del kit di Starter



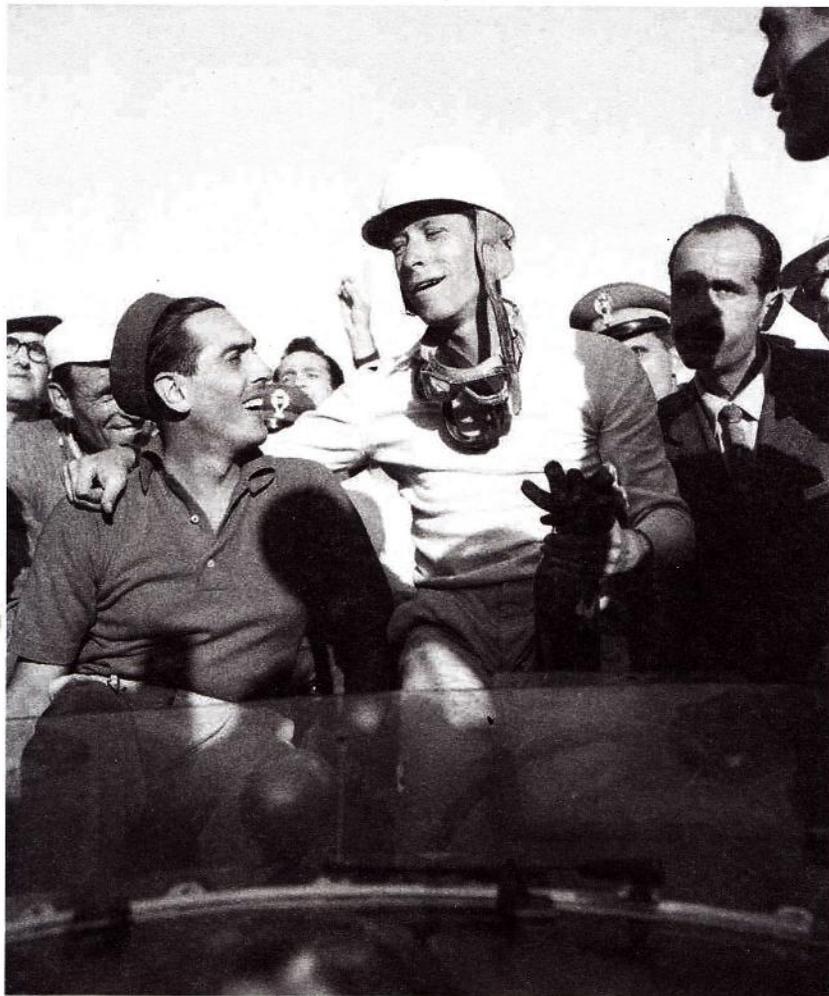


**C**he il vecchio Don Vincenzo avrebbe avuto ancora una volta ragione lo dimostrano i fatti. "U Cavaleri" gioca tutte le sue carte e tutta la sua influenza ed autorevolezza presso la CSAI e la FIA riuscendo laddove erano fallite tutte le possibilità per la Mille Miglia conclusasi definitivamente l'anno prima. Don Vincenzo riesce a far passare l'idea che i 72 km siano effettivamente un circuito anche se stradale e che soprattutto le 832 curve che lo compongono e la conseguente media oraria bassa ne fanno la corsa più lenta e quindi la più sicura. Convincendo così la commissione interministeriale per la sicurezza delle manifestazioni sportive su strada, ottenendo il nulla osta per la 42° Targa Florio, che rientra a pieno titolo nel Campionato Mondiale Marche, presenza costante fino al 1973.

In virtù di questa validità, la 42° "Targa" viene articolata su un percorso di almeno 1000 km, cioè su 14 giri del Piccolo Circuito delle Madonie per complessivi 1008 km. Sarà la terza prova del campionato iridato 1958. Ad animare l'interesse è il duello tra la Ferrari e la Porsche che nel campionato sono divise da 8 punti a favore della scuderia di Maranello. La Ferrari è estremamente determinata a vincere in Sicilia e contro le due 718 RSK a motore posteriore-centrale di Behra/Scarlatti e Barth/Maglioli schiera un vero squadrone: ben quattro 250 testarossa alimentate dal mitico 12 cilindri affidate tutte ad equipaggi velocissimi ed affidabili composti da Collins / P. Hill, >

**DON VINCENZO CONVINCE TUTTI  
ED I 72 KM VENGONO CONSIDERATI  
UN VERO E PROPRIO CIRCUITO STRADALE**

# 42<sup>o</sup> edizione



Olivier Gendebien e Luigi Musso: trionfatori della 42<sup>o</sup> Targa Florio. A destra, sulle curve delle Madonie, nelle prime fasi della corsa la Osca di Davis-De Tomaso e la Porsche di Behra-Scarlati si danno battaglia. La piccola tedesca sarà seconda assoluta

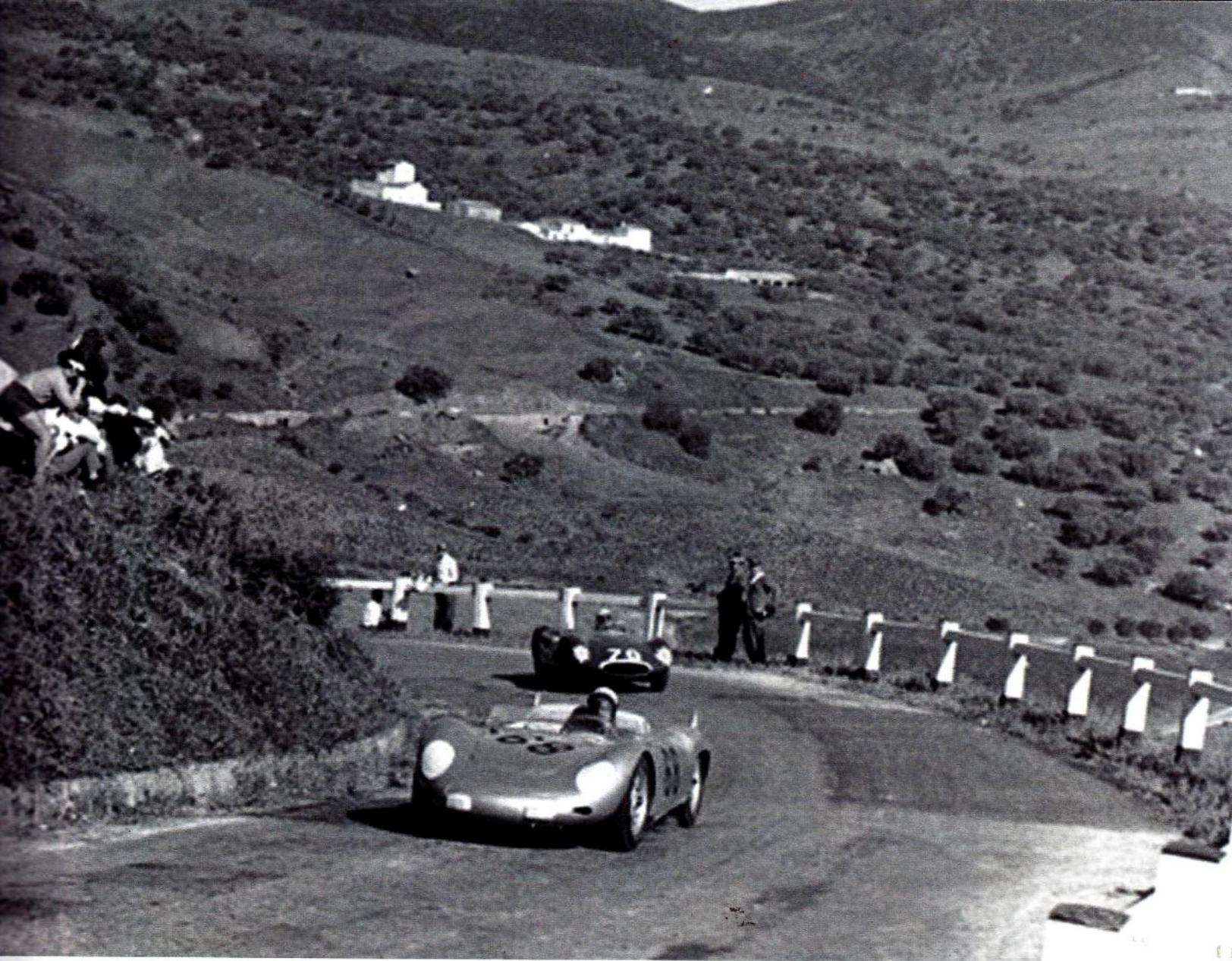


von Thips / Hawthorn, Munaron / Seidel e Musso/Gendebien e tre 500 TR con i 4 cilindri da 2 litri ma dalle testate verniciate con il caratteristico rosso affidate a Peduzzi/Siracusa, Starrabba/Cortese e Cammarata/Tramontana.

La OSCA partecipa con le tre barchette di Davis/De-Tomaso, Cabianca/Bordoni e Mantovani/Scarfiotti. Boffa/Govoni difendono i colori della Maserati con una 200S mentre l'Aston Martin schiera una sola DBR1 affidata alla coppia britannica Moss/Brooks. Ma oltre le potenti vetture Sport la categoria Gran Turismo registra numerose vetture iscritte, tra le quali nella classe 1300 sono tante le Giulietta SV ed SVZ. Inizia proprio quest'anno la partecipazione costante delle Giulietta negli allestimenti sportivi per i clienti preparati dai carrozzieri Bertone e Zagato e con le preparazioni di Virgilio Conrero. Saranno il preludio sportivo che porterà la casa milanese alla ripresa dell'attività ufficiale nel 1965 e che le permetterà proprio sulle strade delle Madonie di prendersi molte soddisfazioni.

Nonostante le premesse e le promesse di una gara sicura, la morte durante le prove libere del pilota





Un passaggio sotto lo striscione del traguardo di Peter Collins alla guida della Testarossa n. 98

## 42° Targa Florio

### CLASSIFICA ASSOLUTA

11 maggio 1958  
**Campionato Mondiale Marche**  
 Validità: internazionale  
 Campionato Mondiale Marche Sport  
 Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 14 giri (1008 Km)  
 Partenti: 38; arrivati: 18; classificati: 13

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Olivier Gendebien - Luigi Musso	Ferrari 250 TR
2°	Jean Behra - Giorgio Scarlatti	Porsche 718 RSK 1500
3°	Wolfgang Von Trips - Mike Hawthorn	Ferrari 250 TR
4°	Peter Collins - Phil Hill	Ferrari 250 TR
5°	Giulio Cabianca - Franco Bordoni	Osca S 1500 TN
6°	Huschke Von Hanstein - Antonio Pucci	Porsche Carrera 356 A
7°	Gaetano Starrabba - Franco Cortese	Ferrari 500 TRC
8°	Nino Todaro - "Nessuno" Ernesto Dagnino	A.R. Giulietta SVZ
9°	Carlo Maria Abate - Gianni Balzarini	A.R. Giulietta SVZ
10°	Bernardo Cammarata - Dom. Tramontana	Ferrari 500 TR
11°	Antonio Di Salvo - Domenico Minneci	Fiat Raor 1100 Sport
12°	Casimiro Toselli - Armando Filippa	A.R. Giulietta SVZ
13°	Rosario Montalbano - Gaspare Bologna	Fiat 8V

**Giro veloce:** Stirling Moss 42'17"5/10 (il 4°) - Km/h 102,147

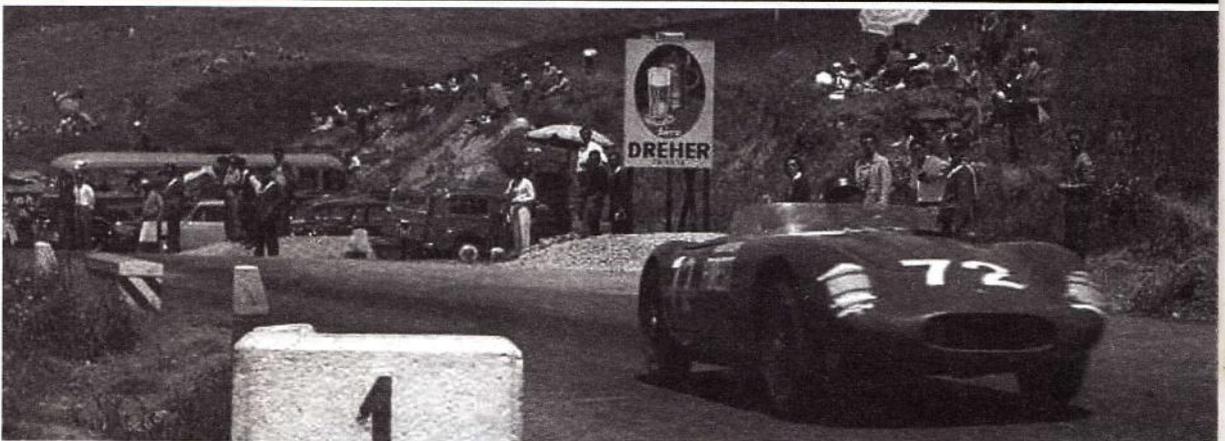
## LA FERRARI 250 TR

A destra la "Pontoon Fender" caratterizzata dai parafranghi anteriori staccati dalla carrozzeria per favorire il raffreddamento dei freni

In Ferrari si lavorava per affiancare alla due litri Testarossa una vettura con un motore più potente inserito in un telaio simile, mantenendone le doti di maneggevolezza. Il nuovo motore da tre litri le avrebbe permesso di avere le armi già pronte per le nuove normative richieste per il campionato Sport. La base di partenza fu il collaudato e robusto V12 della 250 Gran Turismo, revisionato radicalmente nella sua struttura e corredato di sei carburatori doppio corpo. Questa volta ad essere verniciati di rosso furono solo i coperchi delle valvole, ma il nome rimase Testa Rossa. La nuova vettura vinse il Mondiale Costruttori del 1958.



A fianco, da sinistra, la Osca S 1500 TN di Giulio Cabianca e Franco Sbordoni, quinta assoluta al traguardo, e il palermitano Nino Todaro lanciato verso la conquista di un prestigioso 8° posto assoluto con la piccola Alfa Romeo Giulietta SV



torinese Sergio Der Stephanian su Ferrari 250 GT funesterà questa edizione. Der Stephanien era in piena velocità sul rettilineo di Buonfornello. Insieme a lui un giovane ventenne, a cui aveva dato passaggio per raggiungere Cerda, scampato miracolosamente all'uscita di strada della Ferrari. Conseguente alla presenza di un camion che sbucava improvvisamente da una stradina di campagna. Le prove a circuito aperto che caratterizzano la Targa Florio hanno da sempre rappresentato un'incognita assai rischiosa per i piloti, che avevano comunque la necessità di provare e di trovare punti di riferimento per una gara così lunga e particolare. La Fiat 1100/103 TV n. 2 di Sergio Mantia (il medico siciliano che diventerà una presenza costante per

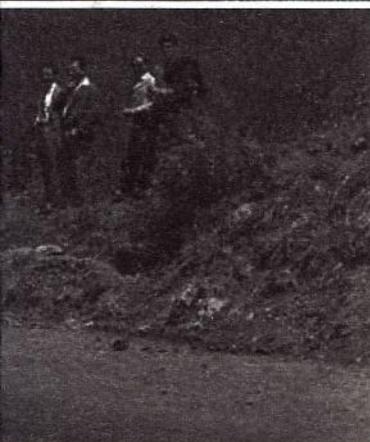
tutte le edizioni della Targa) prende il via alle ore 6.30 di domenica 11 maggio. Con distacchi di 30" l'una dall'altra seguiranno le rimanenti 37 vetture, ultima delle quali la n.106, la Ferrari 250TR di Luigi Musso ed Olivier Gendebien che sarà sempre in testa fino al taglio del traguardo dopo 10.37'58" di gara. Staccata di circa 6 minuti la Porsche di Jean Behra e Giorgio Scarlatti, mentre la Testarossa di Wolfgang Von Trips e del campione del mondo di Formula 1 Mike Hawthorn sarà attardata da un incidente e concluderà al terzo posto. Prestigioso il 7° posto assoluto e primo di classe del giovane principe palermitano Gaetano Starrabba che ha diviso la sua Ferrari 500 TR con l'esperto Franco Cortese. Un giovanissimo ed ancora poco conosciuto Nino

A destra, il Principe Starrabba durante le prove del sabato, con la sua 500 TRC divisa con Franco Cortese coglierà il suo migliore risultato alla Targa: settimo assoluto



## SCHEDA TECNICA

<b>Motore:</b> 12 cilindri a V di 60°	<b>Distribuzione:</b> 2 valvole per cilindro, un albero a camme in testa
<b>Cilindrata unitaria:</b> 246,10 cm <sup>3</sup>	<b>Telaio:</b> tubolare
<b>Cilindrata totale:</b> 2953,21 cm <sup>3</sup>	<b>Sospensione anteriore:</b> ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali
<b>Alésaggio e corsa:</b> 73 x 58,8 mm	<b>Sospensione posteriore:</b> ponte rigido, molle elicoidali
<b>Installazione:</b> anteriore longitudinale	<b>Trasmissione:</b> frizione monodisco a secco fichtel-sachs; cambio 4 velocità + RM; differenziale autobloccante ZF
<b>Rapporto di compressione:</b> 9,8:1	<b>Freni:</b> a tamburo a comando idraulico
<b>Potenza max:</b> 300 CV a 7000 giri/min	<b>Serbatoio:</b> 140 lt
<b>Coppia max:</b> 30,2 kgm a 5.950 giri	<b>Carreggiate:</b> anteriore 1.308 mm; posteriore 1.300 mm
<b>Alimentazione:</b> 6 carburatori Weber 38 DCN desmodromico	
<b>Accensione:</b> mono, 2 spinterogeni	



Vaccarella, al suo esordio in una Targa Florio di velocità (il battesimo sulle Madonie era avvenuto l'anno prima) con la sua Lancia Aurelia B20 sarà costretto al ritiro. La presenza di Stirling Moss sarà ricordata oltre che per il giro mozzafiato con la consorte durante le libere, esclusivamente per un effimero record sul giro. Il pilota inglese abbasserà il primato che aveva ottenuto con la Mercedes, compiendo il quarto giro in 42'17"5, alla media 102,147 km/h, ma distruggendo la meccanica e la trasmissione della sua DBR 1.

**DOMENICA 11 MAGGIO ALLE ORE 6.30 PRENDE IL VIA LA VETTURA N. 1: LA FIAT 1100/103 TV DEL MEDICO SICILIANO SERGIO MANTIA**

## 42<sup>a</sup> edizione



## MONOGRAFIA MODELLISTICA



1956

Poche le riproduzioni in scala ridotta della Porsche 550 A RS vincitrice della 40° Targa Florio. La ditta napoletana Jolly Model ne ha realizzato un modellino in resina venduto già montato, in scala 1/43 dalla qualità mediocre. Un kit nella inconsueta scala 1/87, con tanto di cofano apribile e riproduzione del caratteristico 4 cilindri boxer viene realizzato da High Tech Model. Questo bel modellino in scala 1/43 è opera del modellista palermitano Piergiorgio Ferreri ottenuto rielaborando l'ottimo die-cast della Minichamps

1957

Non esistono riproduzioni die-cast della Fiat 600 di Fabio Colonna. Recentemente comunque, varie iniziative editoriali hanno messo a disposizione dei modellisti dell'ottimo materiale ad un prezzo veramente contenuto per potere realizzare anche le protagoniste di questa edizione di regolarità. La Fiat 600 è stata realizzata dal modellista Luciano Conti, partendo da una base prodotta per Hachette

dalla francese Norev. Poche le modifiche necessarie per farla diventare la vincitrice della 41° Targa Florio.

1958

Molte le riproduzioni in scala ridotta della Ferrari 250 TR n.106. In die-cast è da segnalare la bella riproduzione in scala 1/43 della ditta italiana Bang. Il modello realizzato in pressofusione è ben rifinito con cerchi torniti e raggi riprodotti in fotoincisione, parabole in plexi e fari riprodotti. Nei primissimi anni 90 ci aveva provato la romana Progetto K, con un modello con carrozzeria in plastica e telaio in zamak, dalle linee troppo squadrate. Uno43, Renaissance, Record e quindi Starter hanno riprodotto dei buoni kit in scala 1/43 in resina con ruote a raggi fotoincisi. MG Modelplus ha invece affrontato la sfida modellistica in scala 1/12 realizzando una serie limitata e molto ben fatta. Il modellino presentato è opera del modellista Enzo Manzo, realizzato partendo da un kit della francese Starter, poche le migliorie apportate per un kit praticamente ineccepibile.

In alto: il modellino in scala 1/43. Sopra a sinistra: la Porsche 550 vincitrice nel '56 su base Minichamps (1/43). A fianco la Fiat 600 derivata da un modellino Norev in scala 1/43