Vincenzo Florio in uno scatto di Scafidi a quella che sarà la sua ultima Targa. Il 6 gennaio 1959 il Cavaliere muore ad Epernay in Francia. Al nipote Vincenzo Paladino strappa la promessa di mantenere in vita la "sua" Targa

Allegato al numero di maggio 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

Testi Enzo Manzo - foto Bernard Cahier (per gentile concessione di Paul-Henry Cahier – www.f1photo.com) e di Nicola Scafidi (per gentile concessione di Pucci Scafidi - www.pucciscafidi.com)

43° edizione

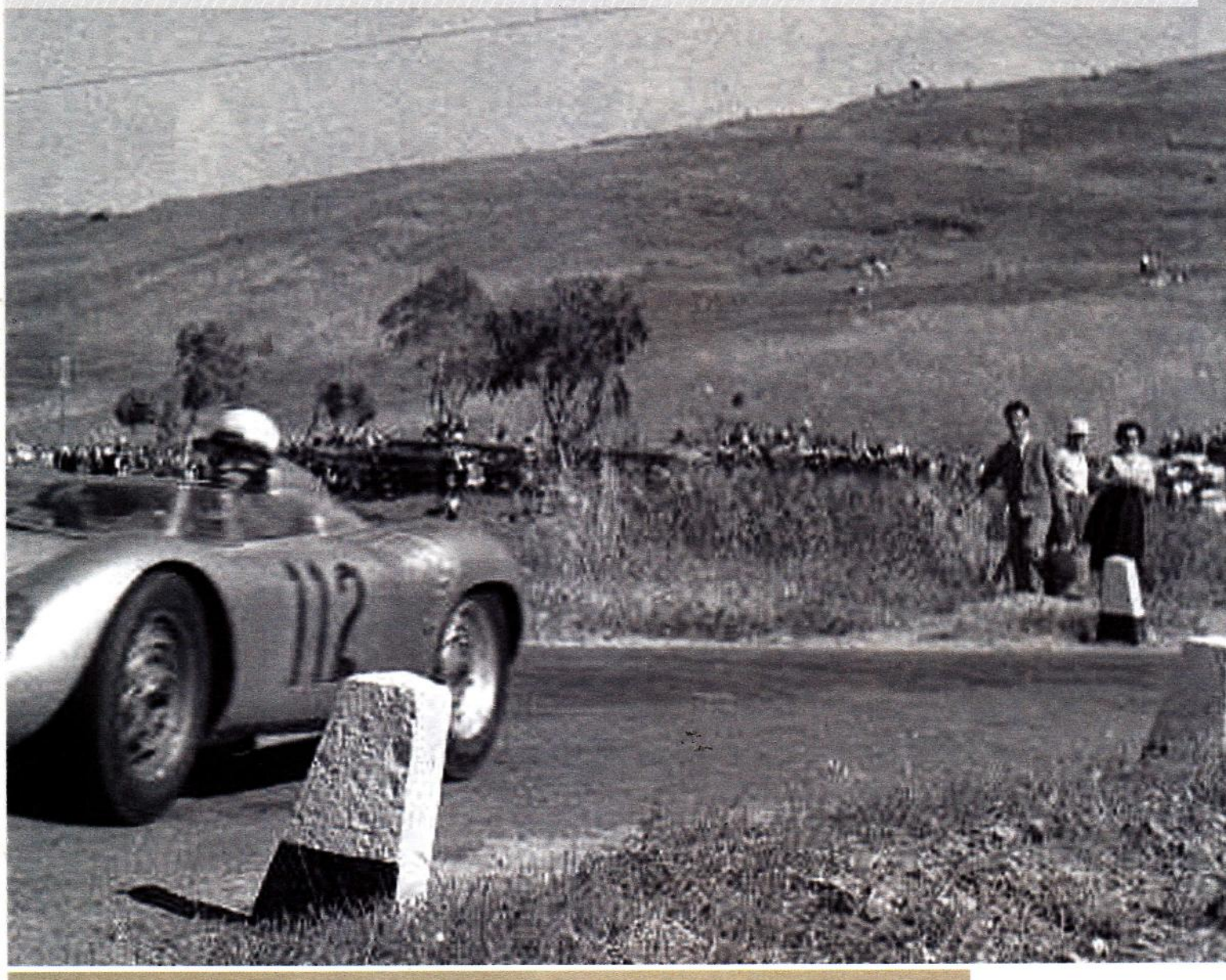
1959 PORSCHE E FERRARI COME DAVIDE E GOLIA

NEL RICORDO DI DON VINCENZO CONTINUA LA STORIA DELLA CORSA. DOPO IL PRELUDIO DEL 1956 LA CASA DI STOCCARDA SCRIVE IL SUO PRIMO TRIS NELL'ALBO D'ORO

La 43° edizione della Targa Florio è a lutto per la scomparsa del suo "Cavalere". Il 6 gennaio ad Epernay, in Francia, Don Vincenzo Florio muore, ma la sua Targa che continuerà a vivere edizione dopo edizione fino ai giorni nostri, più delle tante testimonianze dell'operato della sua famiglia, sparse per tutta l'isola, contribuirà a rendere il nome dei Florio sinonimo di ingegno, di capacità imprenditoriale e di sportività.

Il mondo delle corse, pur commosso per la scomparsa del grande protagonista dell'automobilismo sportivo, si interroga anche sul futuro della gara. La risposta viene prontamente data dagli organizzatori che rassicurano tutti gli sportivi presentando il nuovo ricostituito Comitato Organizzatore, presieduto dalla moglie di Vincenzo Florio, Donna Lucia, affiancata dal nipote Vincenzo Paladino e da James Tagliavia ed altri appassionati. L'edizione del 1959 ricalca quella precedente sia nel regolamento (vetture Gran Turismo e Sport divise in classi per cilindrata e la possibilità di iscrivere fino a tre piloti), sia nel tracciato da percorrere per 14 giri pari a 1008,00 km. Mantenuta la validità come prova del Campionato Mondiale Marche Sport, e che continuerà ininterrottamente per altri 14 anni. Ancora una volta è la sfida Ferrari-Porsche che galvanizza l'interesse, proponendo scelte tecniche completamente diverse. La casa italiana punta su vetture di grande potenza a motore rigorosamente anteriore e trazione posteriore: quella tedesca su cilindrata ridotta, motore centrale-posteriore con raffreddamento ad aria. Le auto di Stoccarda sono leggerissime e fanno proprio del favorevole rapporto peso/potenza e della guidabilità su un circuito tutto curve il loro

DONNA LUCIA ASSUME LA PRESIDENZA DEL COMTATO ORGANIZZATORE AFFIANCATA DAL NIPOTE VINCENZO PALADINO



Sopra, la Porsche 718 RSK n.112 lascia Floriopoli diretta in piena velocità verso il primo paese da attraversare: Cerda.
A fianco il modellino realizzato da un kit della Starter in scala 1/43

43° edizione

punto di forza. La scuderia di Maranello schiera tre 250TR/59 spinte dai 3 litri 12 cilindri, affidate agli equipaggi Behra/Brooks, Gendebien/Hill e Gurney/Allison, ed una Ferrari Dino 196S di 2 litri per Cabianca/Scarlatti. La Porsche si presenta con ben cinque vetture: una 718RSK per Barth/Seidel e due 550 A per Linge/Scagliarini e Christian Goethals (tutte queste con motorizzazione da 1.5 litri), e due 718 RSK una 1,6 litri per Bonnier/von Trips e la 1.7 per Maglioli/Henmann.

QUATTRO POTENTI FERRARI CONTRO CINQUE LEGGERE PORSCHE. DUE MASERATI E DIECI OSCA FRA LE AUTO PIÙ COMPETITIVE

Due le Maserati: con la longeva e sempre competitiva A6GCS/53 sono iscritti Boffa/Drogo e Allotta/Vaccarella, quest'ultimo alla sua prima Targa alla guida di una vettura Sport.

Ben dieci le Osca iscritte (otto quelle effettivamente partenti) nelle varie classi Sport.

Le due Porsche 356 A Carrera di von Hanstein/Pucci e Strahle/Mahle renderanno la vita impossibile alle due Ferrari 250 GT di Todaro/Alterio e La Pira/Siracusa iscritte nella classe 3000 e alle quattro Fiat 8V ,

A sinistra Seidel con Cecé Paladino, erede di Vincenzo Florio. Sotto: la Porsche 550 A RS di Herbert Linge e Guido Scagliarini (2° assoluto)

43ª Targa Florio

>>> CLASSIFICA ASSOLUTA

24 marzo 1959
Campionato Mondiale Marche
Validità: internazionale
Campionato Mondiale Marche Sport
Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 14 giri (1008 Km)
Partenti: 51; arrivati: 23; classificati: 21

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	**Edgard Barth - Wolfgang Seidel**	Porsche 718 RSK 1500
2°	Herbert Linge - Guido Scagliarini	Porsche 550 A RS 1500
3°	Antonio Pucci - Huschke Von Hanstein	Porsche 356 A Carrera
4°	Paul Ernst Strahle – Eberhard Mahle	Porshe 356 A Carrera
5°	Mennato Boffa – Piero Drogo	Maserati A6GCS/53
6°	Dario Sepe – Colin Davis	A.R. Giulietta SVZ
7°	Umberto Bini – Luciano Mantovani	Osca S273 1100
8°	Mario Cammarata – Domenico Tramontana	Ferrari 500 TR
9°	Salvatore Le Pira – Francesco Siracusa	Ferrari 250 GT
10°	"Solimecos" Giuseppe Alotta – Nino Vaccarella	Maserati A6GCS/53
11°	Domenico Rotolo – Gaspare Cavaliere	Osca MT/4 1,1
12°	Antonio Picone – Francesco Tagliavia – Sergio Mantia	A.R. Giulietta Spider 1,3
13°	Vito Coco – Vito Sabbia	A.R. Giulietta SV/1,3
14°	Ernesto Prinoth – Enrico Carini	Fiat Abarth 750 Zagato
15°	Carlo Bartoccelli – Giuseppe Parla – Salvatore Panepinto	Fiat 1200 Boano
16°	"IvanoheHE" Pietro Laureati – Ivo Pompei	A.R. Giulietta SV/1,3
17°	Sesto Leonardi – Alfredo Tinazzo	Osca
18°	Thomas Henry Wisdom – Bernard Cahier	Austin Healey Sprite/0,9
19°	Gustavo Laureati – Giuseppe Cetani	Osca S 750
20°	Giancarlo Rigamonti – Anna Maria Peduzzi	Osca S 750
21°	José Rosinski – Claude Bobrowsky	A.R. Giulietta SVZ

Giro veloce: Joakim Bonnier 43'11"3/5 - Km/h 100,015

43° edizione

LA PORSCHE 718 RSK

Nasce nel 1957 ed è la prima auto costruita a Stoccarda ad avere un telaio tubolare realizzato con tubi di piccolo diametro considerevolmente più leggero e fino a cinque volte più rigido di quello in acciaio della "550". La parte anteriore del telaio anteriore ricorda la lettera K, da qui la denominazione "RSK" aggiunta al nome del nuovo progetto. Le sospensioni, anche se tradizionali, sono state adattate al nuovo telaio. Grazie all'aumentata rigidità è stato possibile adottare una carrozzeria estremamente leggera e più aereodinamica. La vettura è stata inoltre progettata con la possibilità di trasformarla con poche e veloci modifiche in monoposto, così da poter correre anche nella categoria di Formula 2. Il motore tipo 547/3 ha la classica struttura boxer a 4 cilindri, con cilindrata di 1500 cc.
Le caratteristiche di questa vettura ne hanno permesso una lunga carriera agonistica rimanendo sempre competitiva grazie anche a successivi incrementi nella potenza del motore, soprattutto dove era importante la leggerezza e la guidabilità.

dominando la categoria Gran turismo e completando il dominio Porsche nella 43° Targa Florio, mentre la piccola Giulietta SVZ di Sepe/Davis chiuderà 6° assoluta, davanti ad auto più potenti e di categoria superiore, dimostrando il potenziale delle Alfa Romeo Giulietta in una gara dalle caratteristiche uniche.
Da segnalare l'esordio come pilota di Bernard Cahier, compagno del veterano Thomas Whisdom su uno spyder inglese rivoluzionario: la minuscola e simpatica Frog Eye dell'Austin, con la quale termineranno 13° assoluti.
Bernard, che aveva già seguito da fotoreporter la Targa Florio ed era divenuto amico di Don Vincenzo Florio, che lo invitava personalmente in Sicilia dal 1953, da quest'anno non riesce a resistere al fascino di correre sulle Madonie fino ad ottenere risultati a dir poco lusigheri. Le sue foto, messe a disposizione dal figlio Paul-Henri, fotoreporter del Circus della F1 accompagnano ancora adesso queste cronache.

DOMENICA 24 MARZO PARTONO IN 51 MA 30 VETTURE SARANNO COSTRETTE AL RITIRO NEL CORSO DEI 14 GIRI

La gara inizia alle ore 05.00 di domenica 24 marzo. La prima vettura a prendere il via è la n° 4: auto dalla carrozzeria celeste e di forma inconsueta spinta da un piccolo motore di 700 cc: è la DB Panahard di Laureau/Jaeger. Con intervalli di 1' seguiranno tutte le altre sino alla rossa Ferrari 250TR/50 n° 154 di Dan Gurney . Delle 51 macchine al via solo 21 vedranno poi il traguardo a riprova di una gara massacrante e combattuta.
Fin dal primo giro la Ferrari vede ridursi il suo potenziale per il ritiro di Gendebien. Il pilota belga abbandonerà per noie al cambio e per un principio d'incendio che rallenta la corsa della Dino di Giulio Cabianca. Il vantaggio delle due Ferrari di Gurney e Behra è

Il palermitano Nino Vaccarella debutta nella categoria sport sulla Maserati A6 GCS/53 di Giuseppe Allotta. Nonostante una gara travagliata saranno decimi assoluti

SCHEDA TECNICA

Motore: tipo 547/3 boxer 4 cilindri montato centralmente, 2 valvole per cilindro
Cilindrata: 1.498 cc
Alimentazione: 2 carburatori Weber 46 IDM
Potenza max: 142 cv a 7500 giri/m
Coppia max: 146 Nm a 6300 giri/m
Rapporto di compressione: 9,5:1
Alesaggio/Corsa: 85 mm/66 mm
Trazione: posteriore
Cambio: 5 rapporti
Carrozzeria: in alluminio
Telaio: tubolare in acciaio
Sospensione anteriore: braccetti paralleli, barre di torsione, ammortizzatori telescopici, barra antirollio
Sospensione posteriore: assi oscillanti, Watt-linkage, molle elicoidali più ammortizzatori telescopici
Peso: 576 Kg
Passo: 2098 mm.
Carreggiate: 1290 – 1250 mm

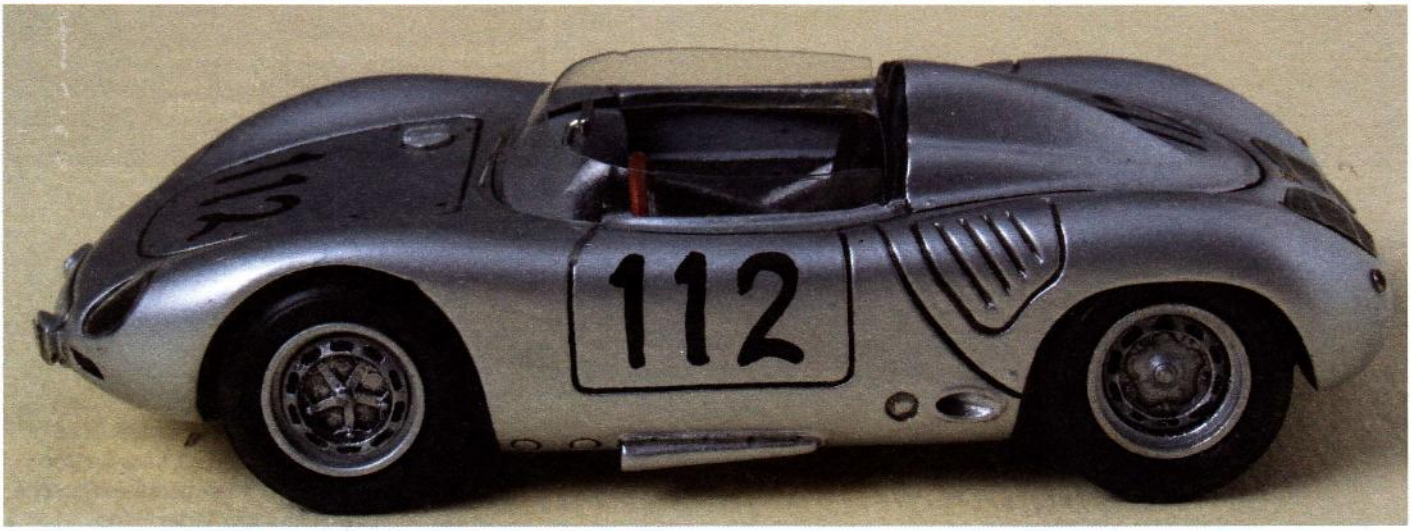
La Porsche 356 A Carrera di Antonio Pucci e di Huschke Von Hanstein fotografata alla partenza. I due piloti concluderanno terzi assoluti, sarà il primo "tris" mondiale Porsche alla Targa Florio

43° edizione

comunque minimo, inferiore al minuto, sulle Porsche di Bonnier e Maglioli. E già al secondo giro il forte pilota svedese prenderà il comando della corsa per cederlo a soli 23 km dalla fine della gara alla Porsche 718RSK di Barth/Seidel.
Per la Ferrari quella del 1959 è una débacle completa con tutte le vetture di punta fuori dopo cinque giri! A riprova di una corsa combattuta anche l'abbandono di tre delle cinque Porsche Sport.
Il secondo posto di Linge/Scagliarini ed il terzo e quarto delle 356 Carrera di von Hanstein/Pucci e Strahle/Mahle completano il trionfo tedesco. Seguono nell'ordine la Maserati di Boffa/Drogo, la Giulietta di Sepe/Davis, l'Osca di Bini/Mantovani, le Ferrari di Cammarata/Tramontana e di Le Pira/Siracusa e decima la Maserati di Allotta/Vaccarella.

Una Targa Florio da dimenticare per la Ferrari, tutte ritirate le tre Testarossa e la Dino 196 S di Giulio Cabianca e Giorgio Scarlatti, qui fotografata durante le prove con i meccanici al lavoro

MONOGRAFIA MODELLISTICA



Pochi gli accorgimenti che sono stati necessari per ottenere un bel modellino partendo dall'ottimo kit di Starter (ormai introvabile). Per un maggiore realismo i numeri di gara vanno dipinti rigorosamente a mano!

L'unica riproduzione die-cast della piccola 718 RSK n.112 è quella in scala 1/43 della ditta napoletana Jolly Model.
Il modellino in resina non è di facile reperibilità, inoltre la qualità di riproduzione e di finizione non è delle migliori. Non esistono altri modelli die-cast né in 1/43 né in scala superiore , né ad oggi è stata riprodotta una versione della 718 RSK dalla quale sia possibile realizzare la vettura vincitrice.
Diverso il discorso per quanto riguarda i kit .
Sin dalla metà degli anni 70 John Day, l'artigiano inglese pioniere dei kit in white metal aveva in catalogo questo modello, logico non attendersi la qualità di kit più recenti, come quella di Record prima e di Starter successivamente, due produttori francesi che con l'uso della resina hanno rivoluzionato il settore. Ultimamente anche l'americana MA ha rispolverato il vecchio stampo di Starter. Va detto comunque che questi kit non si trovano più sul mercato e si possono reperire, se si è fortunati e disposti a spendere, soltanto su internet. Il modellino di queste foto è stato realizzato
dal modellista palermitano Enzo Manzo partendo appunto da un kit di Starter. Poche le modifiche necessarie per renderlo più realistico, una di queste la sostituzione dei fari (quelli del kit sono in resina trasparente) con delle parabole reperibili nei negozi specializzati e le calotte trasparenti realizzate in acetato termoformato.

Il fotografo Bernard Cahier non sa resistere al fascino della "Cursa", eccolo alla sua prima Targa Florio sull'Austin Healey Frog Heye di Tomas H. Wisdom. Concluderanno in 18° posizione assoluta

La Belle Epoque è un ricordo lontano: nel 1959 abiti sobri e comodi per gli spettatori che sostano davanti alla "tavola calda" di Dagnino, bar storico anche della Targa Florio

Allegato al numero
di giugno 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

Testi: Enzo Manzo
Foto: Bernard Cahier (per gentile concessione di Paul-Henry Cahier – www.f1photo.com)
e di Nicola Scafidi (per gentile concessione di Pucci Scafidi - www.pucciscafidi.com)

44° edizione

1960

LA MASERATI ENTUSIASMA MA È SCONFITTA

NINO VACCARELLA E UMBERTO MAGLIOLI (SULLA "BIRDCAGE" 61), AVREBBERO MERITATO L'ALLORO. INVECE BONNIERI-HERMANN (PORSCHE) SCRIVONO PER LA PRIMA VOLTA IL LORO NOME NELL'ALBO D'ORO DELLA CORSA SICILIANA SEMPRE PIÙ DURA

La Porsche 718 RS60 condotta da Joakim Bonnier taglia vittoriosa il traguardo della 44° Targa Florio.
Sulla base del kit Starter in scala 1/43 si è riusciti ad ottenere un eccellente risultato (sotto), merito anche dell'ottima base di partenza

Il nuovo Comitato Organizzatore presieduto da Donna Lucia Florio, continua nell'opera intrapresa l'anno prima nel fare vivere e crescere la Targa Florio, che nel 1960 risulta anche prova - insieme alla 24 Ore di Le Mans e del Nurburgring - dello Challenge Europeo Velocità e Durata. Tra le novità regolamentari del 1960 la riduzione da 14 a dieci dei giri, in considerazione della durezza del percorso, e una diversa ripartizione nelle varie categorie delle classi per cilindrata.
La pioggia che ha ostacolato le prove libere e quelle ufficiali, il giorno della gara è cessata ma la caratteristica del circuito, con i terreni che drenano acqua sull'asfalto hanno reso questo viscido ed insidioso.
La Ferrari decisa a prendersi la rivincita dell'anno precedente, si presenta agguerrita al duello contro la rivale tedesca,
Per l'occasione porta in Sicilia cinque diverse vetture: tre versioni della "Dino" e due 250 TR60. Delle berlinette con motore anteriore sei cilindri, la "196S" è affidata ai veloci fratelli messicani Ricardo e Pedro Rodriguez (iscritta dalla scuderia americana NART ma assistita direttamente dai meccanici di Maranello), la "246S" al trio Mairesse-Scarfiotti-Cabianca, e la "276S" a Von Trips-Phill Hill. Quest'ultimo si alterna al volante, che divide con Cliff Allison, anche di una "250 TR60" dalla carrozzeria simile ma con passo più lungo (per ospitare gli imponenti 12 cilindri di tre litri); l'altra è affidata a Ginther-Cabianca.
La nuova 250 GT SWB (passo corto) è presente con tre esemplari, che iscritte in un primo tempo nella categoria Gran Turismo, non essendo ancora omologate GT sono state successivamente passate tra le Sport.

IL "PRESIDE VOLANTE" VA FORTISSIMO: DOPO IL 4° GIRO BALZA AL COMANDO MA "SPANCIA" TROPPO E FORA IL SERBATOIO...

44° edizione

44° Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

8 maggio 1960
Campionato Mondiale Marche
Validità: internazionale
Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 10 giri (720 Km)
Partenti: 69; arrivati: 37; classificati: 28

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	**Joakim Bonnier - Hans Hermann**	Porsche 718 RS 60
2°	Wolfgang Von Trips - Phil Hill	Ferrari Dino 276 S
3°	Olivier Gendebien - Hans Hermann	Porsche 718 RS 60
4°	Willy Mairesse - Lodovico Scarfiotti - Giulio Cabianca	Ferrari Dino 246 S
5°	Edgar Barth - Graham Hill	Porsche 718 RS
6°	Paul Ernst Strahle - Herbert Linge - "Kainz" Dieter Lissman	Porsche Carrera Abarth Gtl
7°	Ricardo Rodriguez - Pedro Rodriguez	Ferrari Dino 196 S
8°	Herbert Linge - Joachim Springer	Porsche 356 B Carrera
9°	Elio Lenza - Antonio Maglione	Ferrari 250 Gt Swb
10°	Giorgio Scarlatti - Edoardo Lualdi Gabardi	Ferrari 250 Gt
11°	Ada Pace - Giancarlo Castellina	Osca 273 S
12°	Gerino Gerini - Salvatore Le Pira	Ferrari 250 Gt Swb
13°	Vincenzo Riolo - Alessandro Federico	Alfa Romeo Giulietta S
14°	Baldassarre Taormina - "Saica"	Alfa Romeo Giulietta S
15°	Gianni Brichetti - Corrado Manfredini	Osca 1500 S
16°	Gerard Laureau - Berbard Cahier	DB Panhard 850 Hbr 5
17°	Francesco Siracusa - Anna Maria Peduzzi	Osca F2 S
18°	Pietro Ferraro - Armando Zampiero	Ferrari 250 Gt Swb
19°	Massimo Leto Di Priolo - Ottavio Prandoni	Alfa Romeo Giulietta Sz
20°	Vito Coco - Vito Sabbia	Alfa Romeo Giulietta Sv
21°	Luigi Mosca - Giuseppe Cucchiarelli	Fiat 8V
22°	Lloyd Casner - Nino Todaro	Porsche 356 B
23°	"Ivanhoe" - Giorgio Scarlatti	Alfa Romeo Giulietta Sv
24°	Attilio Brandi - Ilfo Minzoni	Osca 273 S
25°	"Emanuele" - "Aldebaran"	Alfa Romeo Giulietta Sv
26°	Giulio Pernice - Salvatore Russo	Alfa Romeo Giulietta Sv
27°	Franco Pisanò - Salvatore Sirchia	Maserati 200 S
28°	Silvio Mandato - Giuseppe Ruggiero	Alfa Romeo Giulietta S

Giro veloce: Joakim Bonnier 42'36"0 (9°) - Km/h 101,806

Sopra: Joakim Bonnier, all'arrivo. Il veloce pilota svedese sarà uno dei protagonisti assoluti delle edizioni degli anni '60 della Targa Florio. Nell'altra pagina: in alto, un passaggio davanti ai box della Ferrari 250 TR60 di Allison, Ginther e Cabianca seguita dalla Dino di Von Trips e Phil Hill. Al sesto giro un incidente la costringerà al ritiro. A fianco: la Porsche 356 B Carrera "ufficiale" di Linge e Springer, ottavi assoluti

LA 44° EDIZIONE DELLA TARGA INIZIA MALE PER LA FERRARI CON UNA TESTAROSSA GIÀ FUORI PRIMA DEL VIA

Un incidente occorso a Cliff Allison durante le prove, distrugge la sua 250TR riducendo il potenziale delle Rosse, il pilota inglese viene aggiunto come terzo sula 250TR superstite di Ginther-Cabianca.

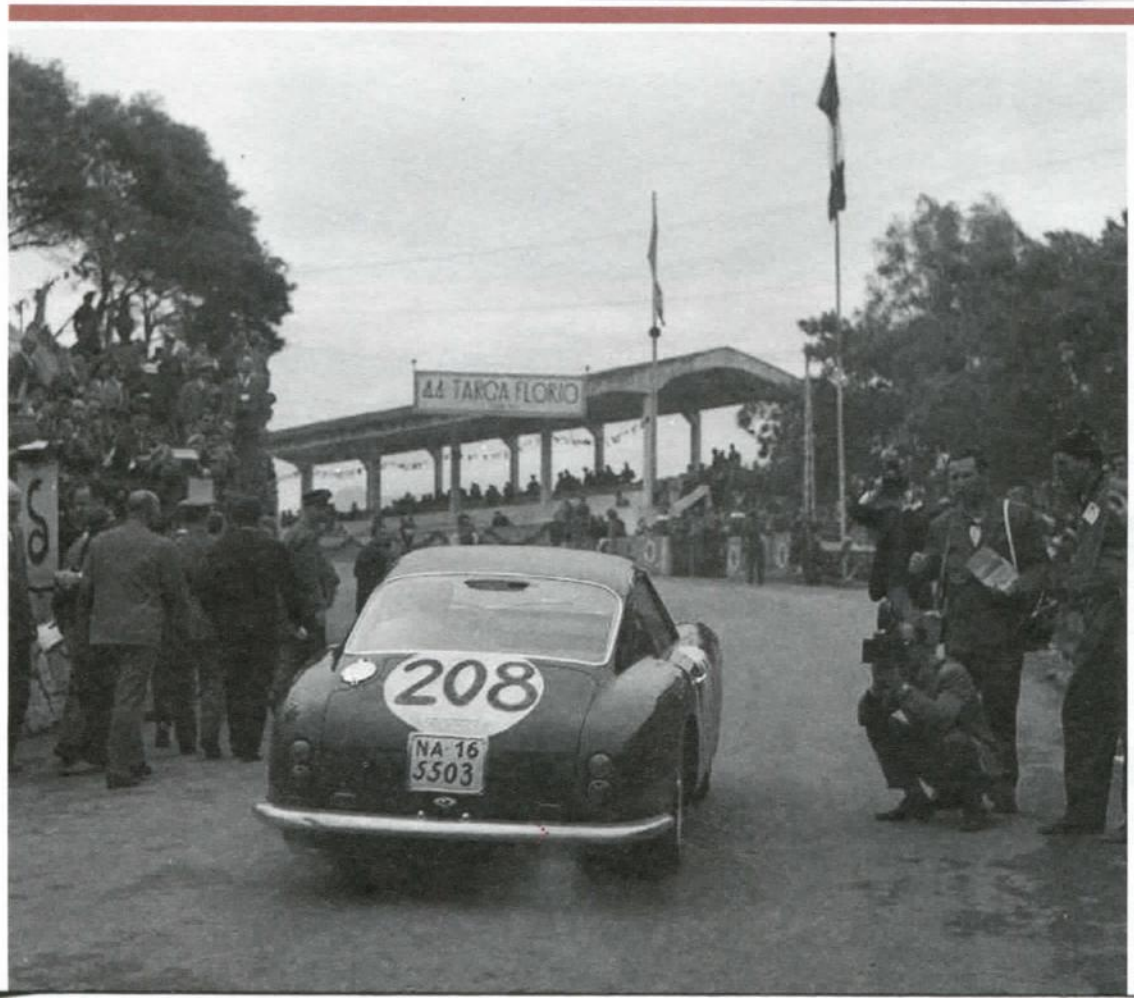
La Porsche iscrive tre 718 RS60 con passo allungato a 2100 mm, una 1600 con Barth-Graham Hill, e due 1700 con Gendebien-Herrmann e Bonnier-Herrmann, riproponendo la sfida tecnica dell'anno precedente: vetture maneggevoli e leggere a motore centrale contro vetture più potenti ma pesanti e con motore anteriore.

La Maserati debutta in Sicilia con il nuovo modello caratterizzato dal sofisticato telaio tubolare a

44° edizione

LA PORSCHE 718 RS60

Per il 1960 le regole per le auto sportive sono state modificate, richiedono ora un abitacolo notevolmente più ampio ed un parabrezza di maggiori dimensioni. A malincuore la Porsche RSK viene adattata alle nuove normative. Il telaio è stato modificato rispetto al modello precedente e viene allungato leggermente il passo. La sospensione posteriore, è stata completamente sostituita da una più moderna a doppio braccio oscillante. Oltre al motore da 1,5 litri per la prima volta vengono usate anche unità da 1.600 e da 1.700 cc, come sulla vettura vincitrice nella Targa Florio del 1960, che svilupperanno più di 180cv.
Il nuovo modello viene chiamato RS 60 Spyder. Pur essendo basata concettualmente sulla vettura che ha debuttato nel 1956, la RS 60 Spyder ha dato dimostrazione di grande competitività grazie al primo e secondo posto ottenuto al debutto nella "12 Ore di Sebring" del 1960 ed al successo nella Targa Florio dello stesso anno tanto da essere rimasta in gioco sino all'ultimo per vincere il Campionato del Mondo contro le più potenti Ferrari con motore tre litri, classificandosi prima della propria classe in tutte le gare della stagione!



La Ferrari 250 GT SWB n. 208 di Pietro Ferraro ed Armando Zampiero è l'ultima delle 69 vetture a prendere il via. Terminerà al 18° posto

gabbia d'uccello che le da il soprannome di "Birdcage". Due le vetture: una 61 (con motorizzazione 3000 cc) della scuderia americana Camoradi affidata alla forte coppia composta dagli italiani Maglioli-Vaccarella, ed una 60 (2000 cc) per Govoni-Boffa.

Domenica 8 maggio, ore 8,00: la prima vettura a partire è la n.4, la Fiat Abarth 750 Zagato di Bonomo-Cavaleri, seguono le altre vetture intervallate da 20" fino alla n. 208, la nuova Ferrari SWB di Lenza-Maglione.

DOMENICA 8 MAGGIO, ORE 8: PARTE LA PRIMA DELLE 69 VETTURE. SOLO 28 RIUSCIRANNO A COMPLETARE I 10 GIRI IN PROGRAMMA

È Joakim Bonnier che a suo agio sull'asfalto umido e sporco prende il comando seguito con distacchi minimi dalla Birdcage di Maglioli e dalla Porsche di Gendebien, quarta la Testarossa di Allison con più di un minuto di distacco.

I successivi due giri consolidano i distacchi, ma le posizioni restano praticamente le stesse sino a quando Nino Vaccarella, subentrato a Maglioli, nel corso del quarto giro si scatena riuscendo a superare la Porsche di testa, distaccandola a fine tornata di un minuto e mezzo.

SCHEDA TECNICA

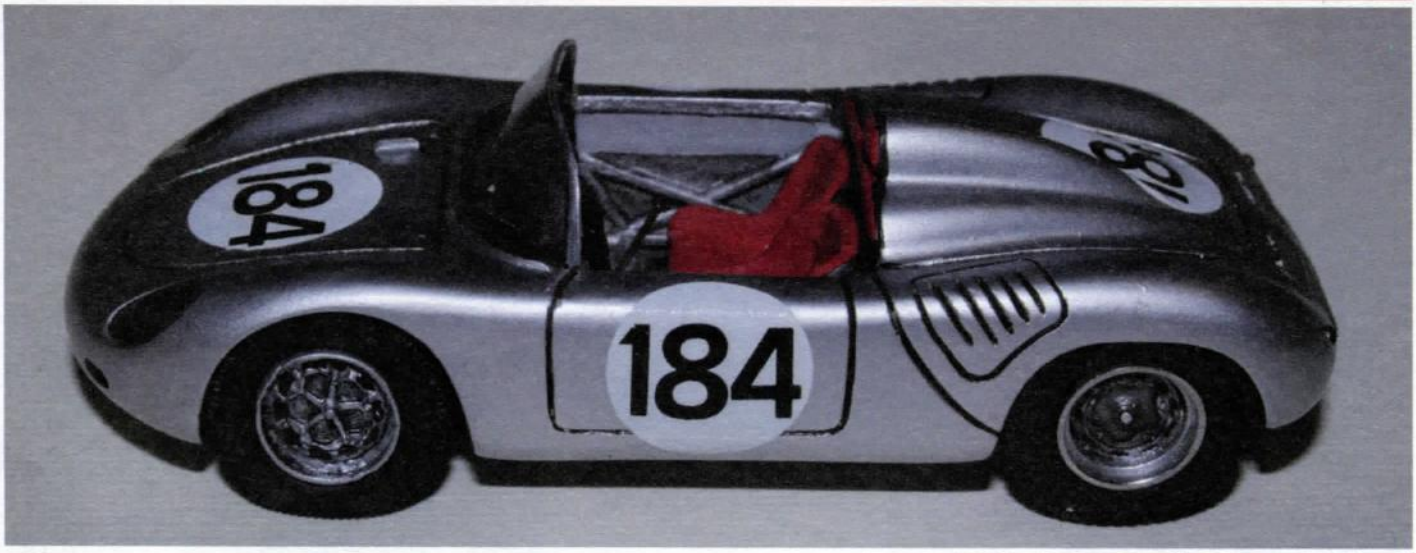
Motore: tipo 547/5 boxer 4 cilindri montato centralmente
Cilindrata: 1.679 cc
Alimentazione: 2 carburatori Weber 46 IDM1
Potenza: 188 cv
Trazione: posteriore
Cambio: 5 rapporti
Carrozzeria: in alluminio
Telaio: tubolare in acciaio
Sospensione anteriore: braccetti paralleli, barre di torsione, ammortizzatori telescopici, barra antirollio
Sospensione posteriore: assi oscillanti, Watt-linkage, molle elicoidali più ammortizzatori telescopici
Freni: a tamburo
Peso: 581 Kg
Passo: 2200 mm
Carreggiate: 1290 – 1250 mm

44° edizione

Purtroppo la corsa della bianca Maserati verso una incredibile vittoria è bloccata da un imprevisto. La guida velocissima ed irruenta del pilota siciliano, con le tante "spanciate" sull'asfalto irregolare hanno provocato la foratura del serbatoio provocandone l'arresto.
Bonnier torna quindi nuovamente in testa, seguito a sei minuti dalle Dino di von Trips e di Scarfiotti e dalla Porsche di Gendebien, ancora una volta le affidabili 356 Carrera consolideranno con le vittorie nella categoria Gran Turismo il successo ed il conseguente prestigio della casa di Stoccarda. L'azzurra DB Panhard di Gérard Laureau e di Bernard Cahier, concluderà prima di classe e 16° assoluta a giri pieni, un risultato prestigioso per la piccola vettura francese di soli 850cc!

La Giulietta Spyder di Giulio Pernice e Salvatore Russo transita davanti le tribune di Floriopoli: si classificherà 26° assoluta

MONOGRAFIA MODELLISTICA



Per il modellino è stata utilizzata una finitura opaca facendo risaltare le incisioni delle aperture.
A destra un particolare degli interni del bel modellino di Starter: strumentazione ridotta all'essenziale, poche spie ed il caratteristico volante

Il modellino è stato realizzato in die-cast in scala 1/43 in resina da Jolly Model, di qualità mediocre e con diversi errori . Minichamps ha prodotto la RS60 in zamak, ma non nella versione Targa Florio 1960. Il modellino sembra troppo lungo, ne esiste una versione da edicola, realizzata sullo stesso stampo e più economica, facilmente reperibile e buona base di partenza per una rielaborazione. Non esistono die-cast in scale superiori. La RS60 come la 718RS è stata realizzata in kit da John Day in white metal e successivamente in resina da Record e quindi da Starter. Lo stesso stampo è stato riproposto dall'americana MA , ma con qualità decisamente inferiore. Con un po' di fortuna è possibile trovarlo in

vendita su internet. Il modellino fotografato (realizzato da Enzo Manzo) è stato realizzato sulla base di un kit Starter. Unica modifica necessaria la sostituzione dei brutti fari in resina con quelli a parabola più realistici e la creazione delle cupolette in acetato termoformato.