



www.siciliamotori.it

TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

Sicilia Motori

CAP. V

Un veloce passaggio a Floriopoli della Maserati Birdcage iscritta dalla scuderia americana Camoradi. Maglioli e Vaccarella saranno costretti al ritiro dopo una gara entusiasmante che li aveva visti in testa sino alla rottura del serbatoio



Allegato al numero di luglio 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), Nicola Scafidi (per gentile concessione di Pucci Scafidi - www.pucciscafidi.com) e di Vittorio Giordano (Collezione Targapedia - www.targapedia.com)

45^a edizione



La 45esima edizione conserva il regolamento dell'anno precedente che prevede la partecipazione delle categorie Gran Turismo e Sport. Dieci i giri previsti del Piccolo Circuito delle Madonie pari a 720 km. La gara oltre alla Validità per il Campionato Mondiale Marche. È ancora una volta prova dello Challenge Europeo di Velocità e Durata, e della Coppa C.S.I. Costruttori Vetture Gran Turismo.

Le principali case automobilistiche scendono in Sicilia per darsi battaglia sul tortuoso e difficile tracciato madonita.

La Ferrari che ha finalmente sposato la scelta del motore posteriore anche per le sue sport, schiera due esemplari della nuova "Dino 246 SP" di 2400 cc affidate per l'occasione a equipaggi di provata esperienza: Wolfgang von Trips e Richie Ginther sulla n.162, e Phil Hill e Olivier Gendebien sulla

n.164. Una più tradizionale "250 Testarossa" 3 litri, è guidata dai velocissimi Ricardo Rodriguez e Willy Mairesse.

La Porsche schiera tre "718RS" aggiornate 61, con motore due litri per gli equipaggi di punta composti da Joakim Bonnier - Dan Gurney, Stirling Moss - Graham Hill, e la 1700 cc per Hans Herrmann ed Edgard Barth. La Scuderia Serenissima del Conte Volpi affida le nuove e fragili "Maserati 63" da tre litri a motore posteriore, a Nino Vaccarella - Maurice Trintignant e ad Umberto Maglioli - Giorgio Scarlatti, ed una 60 al siciliano Nino Todaro in coppia con Mennato Boffa. Iscritte anche diverse Osca ed una Lotus Climax >

**TRE FERRARI, ALTRETTANTE PORSCHE,
DUE MASERATI, OSCA E LOTUS FRA LE SPORT.
POI LE NUMEROSE GT. 53 VETTURE AL VIA**

1961 VINCE IL "CAVALLINO" POSTERIORE

LA PORSCHE DI STIRLING MOSS SI FERMA A 4 KM DAL TRAGUARDO, E CONSEGNA IL PRIMATO ALLA FERRARI DINO 246 SP DI VON TRIPS-GENDEBIEN. LE 718RS COMPLETANO IL PODIO CON BONNIER-GURNEY ED HERMANN-BARTH. MASERATI QUARTA CON NINO VACCARELLA E MAURICE TRINTIGNANT



La Ferrari Dino 246SP vittoriosa porta i segni di una "toccata" sul parafrangente anteriore. Von Trips riuscirà anche a segnare il giro più veloce. Sul lato sinistro del modellino sono riprodotti i segni dei danni al parafrangente. Un'attenta verniciatura con nero opaco ed argento rende l'effetto dell'alluminio accartocciato

45^a edizione

a completare le Sport.

Molte le Alfa Romeo Giulietta: SV, SS e SVZ che da due anni sono le favorite nella classe 1300 Gran Turismo. Tre Lancia Flaminia Sport Zagato spiccano nella classe fino a 2500 cc. La n.94 è portata in gara dallo stesso carrozziere Elio Zagato e dall'esperto Giulio Cabianca.

Domenica 30 aprile ore 7.00: la bianca Giulietta SV n.2 di Pernice-Russo è la prima a partire, la seguono a distanza di 30" ciascuna le altre 53 vetture; sino alla Ferrari Dino n.164 di Phil Hill.

Uno scatenato Stirling Moss, a suo agio sulla leggera 2 litri tedesca, prende subito la testa della gara, seguito dal vincitore dell'edizione 1960, Joakim Bonnier.

Attardati lo seguono Von Trips, Vaccarella e la terza Porsche di Hermann.

La Ferrari di Hill non conclude il primo giro, fermata da una rovinosa uscita di strada. Moss invece è letteralmente scatenato abbassando passaggio dopo passaggio il record sul giro, nonostante la sua performance il passaggio del volante al suo compagno Graham Hill, mal gestito ai box, permette a Von Trips di passare in testa. Nel frat-

L'INGLESE DELLA PORSCHE È SCATENATO: PRENDE SUBITO LA TESTA E MACINA RECORD. AL CAMBIO CON HILL PERÒ SBAGLIANO AL BOX





Sotto la Porsche 718 RS61 spyder di Dan Gurney. Al centro "Taffy" Von Trips e Olivier Gendebien. Nell'altra pagina la Porsche di Hermann-Barth conquisterà il 3° posto



45° Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

30 aprile 1961

Campionato Mondiale Marche

Validità: internazionale

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

Partenti: 54; arrivati: 23; classificati: 19

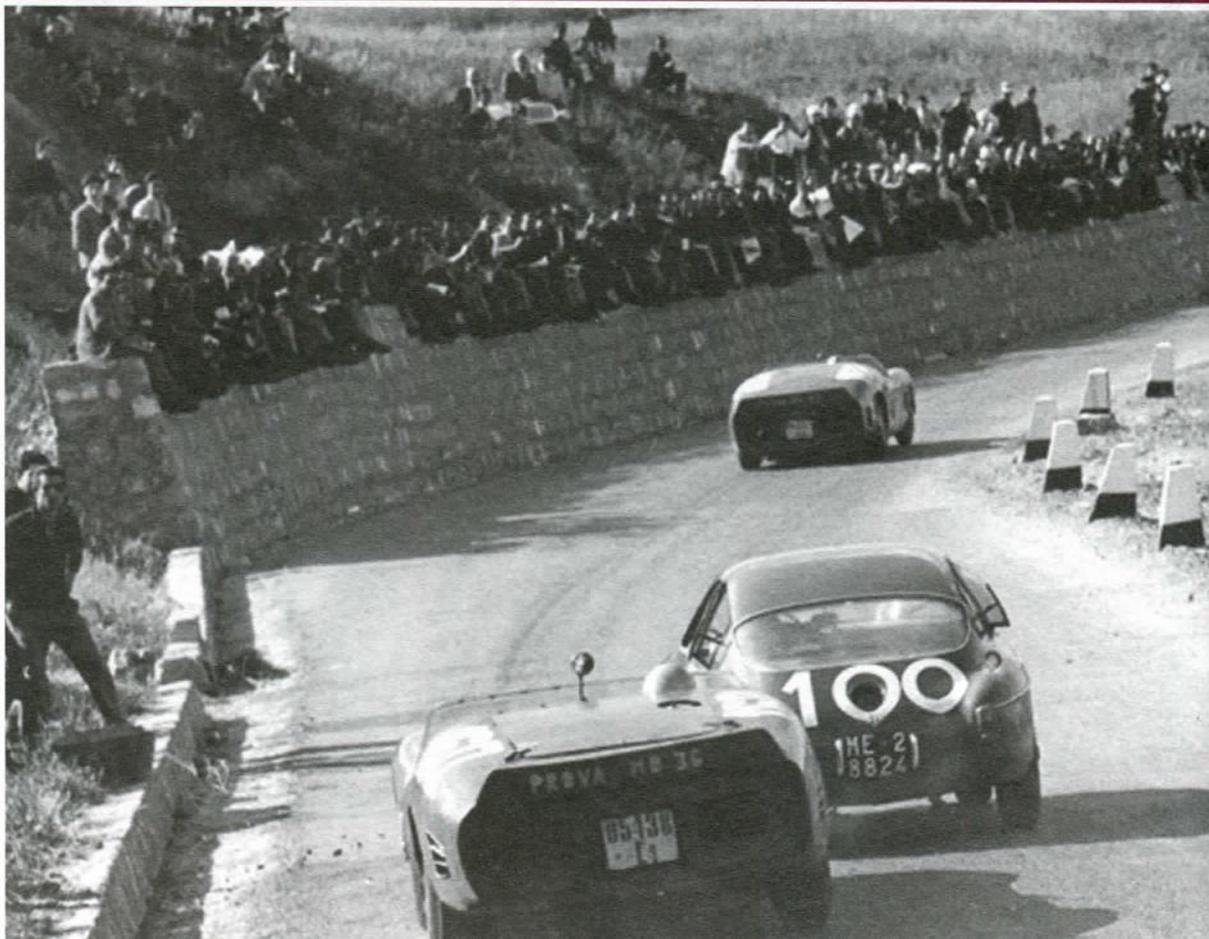
POS. PILOTA	VEETTURA
1° Wolfgang Von Trips - Olivier Gendebien	Ferrari Dino 246 SP
2° Joakim Bonnier - Dan Gurney	Porsche 718 RS 61
3° Hans Hermann - Edgard Barth	Porsche 718 RS 61
4° Nino Vaccarella - Maurice Trintignant	Maserati 63
5° Umberto Maglioli - Giorgio Scarlatti	Maserati 63
6° Antonio Pucci - Paul Ernst Strahle	Porsche Carrera Abarth GTL 1,6
7° Herbert Linge - Huschke Von Hanstein	Porsche Carrera Abarth GTL 1,6
8° José Rosinski - Bernard Consten	Alfa Romeo Giulietta SZ
9° Vito Coco - "Sand" Vincenzo Arena	Alfa Romeo Giulietta SZ
10° "Kim" Sergio Pedretti - "Tom" Franco Baroni	Alfa Romeo Giulietta SZ
11° Baldassare Taormina - Pasquale Tacci	Alfa Romeo Giulietta SS 1,3
12° Hans Bauer - Roberto Sgorbati	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
13° Emanuele Trapani - Bartolomeo Donato	Alfa Romeo Giulietta SV 1,3
14° Enzo Buzzetti - Renzo Sinibaldi	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
15° Umberto Bini - Giancarlo Rigamonti	Osca 1000 S
16° Giuseppe Grasso - Vito Sabbia	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
17° Giulio Cabianca - Elio Zagato	Lancia Flaminia Sport Zagato 2,5
18° Franco Lisitano - Benedetto Catano	Fiat 8V 2,0
19° Massimo Natili - Giuseppe Cucchiarelli	Giaur Giannini 1,0

Giro veloce: Wolfgang Von Trips 40'03"2/5 (9°) - Km/h 107.847

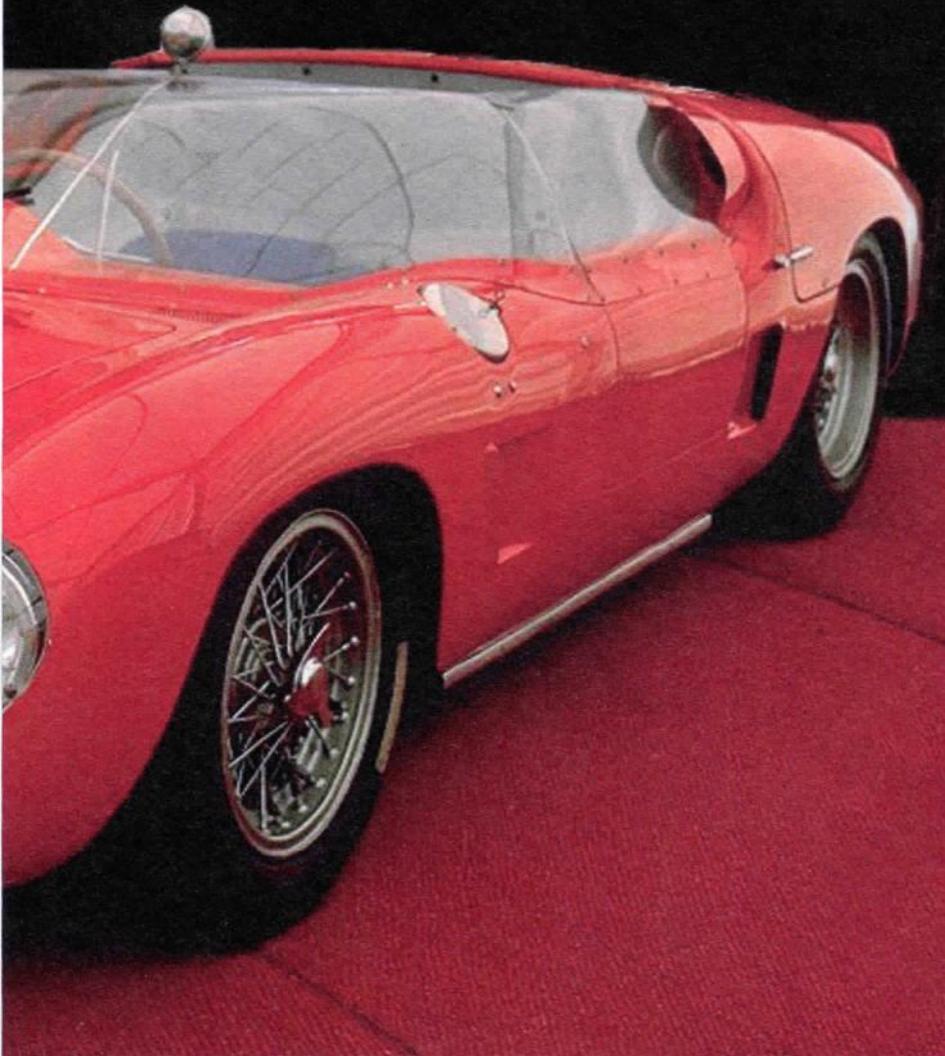
45^o edizione

FERRARI DINO 246 SP

È la prima vettura sport di Ferrari a motore posteriore. L'esigenza di adottare questa scelta tecnica nasce dopo un'attenta valutazione delle potenzialità di questa scelta tecnica già adottata dai costruttori inglesi e tedeschi. I progettisti Ferrari eseguono bene il loro compito vincendo i due campionati mondiali marche e piloti. Vengono costruiti in tutto tre esemplari, che serviranno da base per gli successivi aggiornamenti. La scelta del motore cade sul Dino V 6 di 65° di 2.400 cc, ritenuto adattato per dimensione e peso ad essere montato in sede centrale longitudinale, con un consumo di benzina ridotto rispetto al tradizionale 12 cilindri. Il telaio è quello della 156 di Formula 1, tubolare in acciaio, adattato a reggere la carrozzeria in alluminio più larga e più lunga di quella della monoposto, con sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, il progetto, opera dell'Ingegnere toscano Carlo Chiti è stato anche di base per le successive evoluzioni. La carrozzeria con la quale viene presentata nel febbraio 1961 ha una lunga e caratteristica pinna posteriore alle spalle del pilota, ma successivamente viene eliminata, durante i primi test viene aggiunto uno spoiler posteriore che garantisce maggiore aderenza alle ruote motrici.



Una scena abituale in Targa Florio: una gran turismo viene superata dalle ben più potenti vetture sport. Quello che è semplice su una pista, diventa ben più difficile sulle curve delle Madonie



SCHEDA TECNICA

Motore: Dino 6 cilindri a V 65° montato centralmente

Cilindrata: 2.417,33 cc

Alimentazione:

3 carburatori Weber 42 DCN

Potenza: 275 cv

Trazione: posteriore

Cambio: 5 rapporti + retromarcia

Carrozzeria: in alluminio

Telaio: tubolare a traliccio in acciaio

Sospensione anteriore:

indipendente con quadrilateri trasversali deformabili,

molle elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici, barra antirullo

Sospensione posteriore: indipendente con quadrilateri trasversali deformabili, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici

Freni: a disco

Peso: 590 Kg

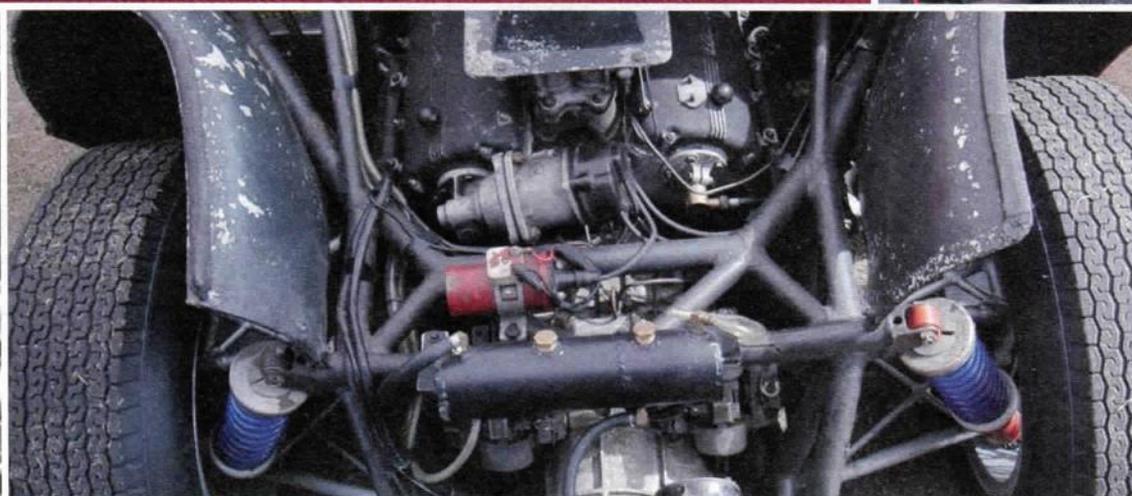
Passo: 2.320 mm

Carreggiata anteriore:

1.310 mm

Carreggiata posteriore:

1.300 mm



Un particolare del telaio tubolare in acciaio e delle sospensioni posteriori della Dino 246 SP, direttamente derivati dalla Formula 1 della casa di Maranello

tempo in Ferrari decidono di far passare Olivier Gendebien, appiedato per l'incidente alla sua Dino, sulla vettura di testa, preferendolo al meno esperto Ginther.

Dal quarto giro, con il ritiro di Mairesse per rottura del serbatoio la Ferrari n° 162 è l'unica rossa a rimanere in gara.

Gendebien riesce a mantenere il primato sino al settimo giro, ma nulla può contro la rimonta di uno

straordinario Moss che riprende la testa della gara all'ottavo giro. Von Trips forza l'andatura della sua Dino siglando il giro record in 40'03", ma non riesce a recuperare su Moss che continua lanciato verso il traguardo. Ma l'inglese chiede troppo alla sua Porsche e a soli 4 km da Fioriopoli rompe la trasmissione lasciando la vittoria alla Ferrari di Von Trips. Per Olivier Gendebien è la seconda vittoria in Targa Florio. >

45^a edizione

Le due 718 RS61 superstiti di Bonnier-Gurney ed Herrmann-Barth terminano rispettivamente al secondo e terzo posto abbondantemente staccati. Le Maserati di Nino Vaccarella ed Umberto Maglioli chiudono al quarto posto e quinto posto. Ancora un successo di classe per Antonio Pucci, sesto assoluto con la Porsche 356 Carrera Abarth GTL; la piccola Giulietta SVZ di Rosinsky-Consten è ottava assoluta nella classifica finale.

Maurice Trintignant alla guida della nuova Maserati a motore posteriore, condivisa con Nino Vaccarella



MONOGRAFIA MODELLISTICA



Il modellino della Jelge inserito in un diorama che riproduce i classici muretti bassi della Targa. (coll. Ragusa)

Non si ricordano modellini die-cast della Ferrari Dino 246 SP del 1961, mentre ancora una volta è l'artigiano inglese John Day nei primi anni Settanta ad averne realizzato per primo un kit in white metal. È la ditta francese Jelge che riproduce in maniera corretta in scala 1/43 proprio la versione vincitrice della Targa Florio, in due versioni: inizio gara, con la carrozzeria integra e fine gara, con i segni di una "toccata" sul parafango anteriore sinistro. Il modellino è sicuramente datato (fine anni '80), con decals troppo spesse ed ingiallite, acetati mediocri e nessun particolare foto inciso eccetto le ruote a raggi. Ma le linee sono ben catturate e con un po' di pazienza e qualche accortezza è possibile ricavarne qualcosa di veramente buono.

Nell'esemplare fotografato l'autore (Enzo Manzo) ha modificato i fari, originariamente in resina trasparente piena, con parabole "lucenti" e calottine in acetato termoformato, le retine presenti nello stampo della carrozzeria sono state eliminate, fresate e sostituite



con retine in maglia d'acciaio, allo stesso modo è stata modificata la retina del caratteristico muso a squalo. Sono stati eliminati i vetri degli sportelli, nella realtà assenti per agevolare lo smaltimento del calore nell'abitacolo. Particolare cura è stata prestata nel dipingere la carrozzeria del parafango danneggiato.



Elio Celani e Pietro Laureati si danno il cambio mentre i meccanici lavorano sulla Giulietta SS ferma ai box di Floriopoli

Allegato al numero di agosto-settembre 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), Nicola Scafidi (per gentile concessione di Pucci Scafidi - www.pucciscafidi.com) e di Vittorio Giordano (Collezione Targapedia - www.targapedia.com)

46^ª edizione



Automobile Club di Palermo è ormai entrato di diritto nella organizzazione della corsa più antica del mondo ed il 1962 presenta novità regolamentari proposte da C.S.I e F.I.A. che sconvolgono il Campionato Mondiale Marche. La più determinante delle quali è la decisione di riservarlo alla Categoria Gran Turismo. Il timore degli organizzatori però è quello che un campionato senza vetture sport perda interesse e allontani i grandi costruttori. Viene pertanto istituito un indipendente Challenge Mondiale per Prototipi da 1000 a 3000 cc che gli organi sportivi internazionali sono costretti a riconoscere.

Il risultato finale è quello di un campionato che si presenta ingarbugliato nelle classifiche finali e nei regolamenti, motivi sufficienti a farne diminuire l'interesse sia per gli spettatori che per i partecipanti.

Pur con queste premesse poco incoraggianti la Ferrari iscrive alla Targa Florio tre Dino con motorizzazioni diverse: una "piccola" 2 litri, la 196SP per la coppia tutta italiana formata da Lorenzo Bandini e Giancarlo Baghetti; la 246SP di 2.400 cc per i velocissimi Willy Mairesse e Ricardo Rodriguez; ed una 268SP con un motore 8V da 2.600 cc per Phil Hill ed Olivier Gendebien, vettura che il pilota americano distruggerà in prova. Dragoni, DS Ferrari, decide quindi di fare salire anche Gendebien, già due volte vincitore sulle Madonie sulla vettura più potente rimasta in gara: la 246SP. Secondo il nuovo regolamento anche le Gran Turismo apportheranno punti per la classifica del campionato, motivo per il >

**CAMBIANO LE REGOLE INTERNAZIONALI:
 SI DECIDE DI PREMIARE LE GRAN TURISMO,
 E COSÌ NASCE IL CHALLENGE PROTOTIPI**

1962

LA TRIPLETTA DI GENDEBIEN

IL PILOTA BELGA, AFFIANCATO
A MAIRESSE E RODRIGUEZ SIGLA
IL SUO TERZO SUCCESSO
SULLE MADONIE.
SOLO TERZA LA PRIMA DELLE
PORSCHÉ PRIVATE,
CON VACCARELLA



Sopra: Ricardo Rodriguez prepara la rossa Dino 246 SP per affrontare il "Bivio Caltavuturo".
A fianco: il modellino della Jelge in scala 1/43, cattura fedelmente le linee della vettura vincitrice della 46° Targa

46^a edizione

Tre diverse espressioni per l'equipaggio vincitore: felice Ricardo Rodriguez, quasi impassibile Olivier Gendebien (al centro), sorridente Willy Mairesse. A destra: Bandini verso la discesa da Caltavuturo a Scillato. Sotto: Vaccarella sulla Porsche due litri



PRIMAVERA SICILIANA 1962



46^a TARGA FLORIO

CAMPIONATO INTERNAZIONALE MARCHE
CHALLENGE MONDIALE - COFFE C.S.I.
6 MAGGIO 1962

REGIONE SICILIANA AUTOMOBILE CLUB

46^a Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

6 maggio 1962

Campionato Mondiale Marche

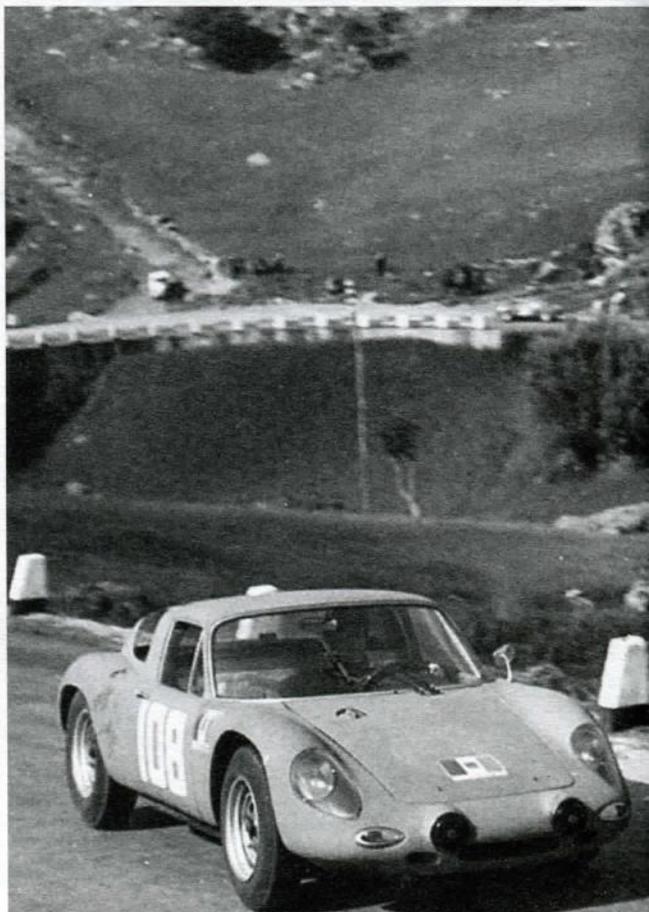
Validità: Challenge Internazionale Prototipi

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

Partenti: 46; arrivati: 23; classificati: 20

POS. PILOTA	VEETTURA
1° Ricardo Rodriguez - Willy Mairesse - Olivier Gendebien	Ferrari Dino 246 SP
2° Giancarlo Baghetti - Lorenzo Bandini	Ferrari 196 SP
3° Nino Vaccarella - Joakim Bonnier	Porsche 718 RS61 2,0
4° Pietro Ferraro - Giorgio Scarlatti	Ferrari 250 GTO 3,0
5° Roger Delageneste - Jean Rolland	Ferrari 250 GT SWB 3,0
6° Hans Herrmann - Herbert Linge	Porsche Carrera Abarth GTL 1,6
7° Vito Coco - Vincenzo Arena	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
8° Piero Frescobaldi - Alessandro Federico	Lancia Flaminia Sport Zagato 2,5
9° Alfonso Thiele - Jean Guichet	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
10° Antonio Pucci - Edgar Barth	Porsche Carrera Abarth GTL 1,6
11° Giuseppe Virgilio - Giuseppe Sciacchitano	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
12° Francesco Susinno - Giulio Pernice	Alfa Romeo Giulietta SV 1,3
13° Alfonso Vella - Pietro Termini	Porsche 356 B Carrera 1,6
14° Giuseppe Dalla Torre - Girolamo Capra	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
15° Giancarlo Sala - "Kim" Sergio Pedretti	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
16° Raffaella Ciarpaglini - Ottavio Prandoni	Porsche 356 B Carrera
17° Angelo Bonaccorsi - Vito Sabbia	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
18° Francesco Tagliavia - Guido Garufi	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
19° Carmelo Giugno - Leonardo Torrisci	Alfa Romeo 1900SS
20° Giuseppe Ramirez - Luigi Ramirez	Lancia Aurelia B 20 2,0

Giro veloce: Willy Mairesse 40'00"3/5 (il terzo) - Km/h 107,373





quale la Ferrari da diversi mesi sta sviluppando una vettura che diventerà leggendaria, la più bella delle Gran Turismo di Maranello: la 250 GTO.

In Sicilia una di queste auto è iscritta con Phil Hill e Mauro Forghieri, ma viene utilizzata esclusivamente come muletto. Una GTO dall'inedito colore marrone scuro con tetto bianco partecipa iscritta dal privato Pietro Ferraro in coppia con Giorgio Scarlatti. La Porsche preferisce iscrivere le sue vetture attraverso la Scuderia del Conte Volpi, la

"SSS Repubblica di Venezia".

Le auto tedesche sono però dirette da Huschke Von Hanstein a dimostrazione che sono a tutti gli effetti

vetture ufficiali. Lo svedese Joakim Bonnier fa coppia con Nino Vaccarella su una 718 GTR rossa, mentre lo spyder 718 WRS viene affidato a Dan Gurney e Graham Hill.

Sono Porsche di nuova concezione dotate da un inedito motore di 2 litri boxer a 8 cilindri, base di partenza per le motorizzazioni degli anni '60, e con tre Carrera Abarth condotte da Hans Hermann ed Herbert Linge, Antonio Pucci ed Edgard Barth, Paul-Ernst Strahle ed Fritz Hahl Jr., tutte iscritte nella categoria Gran Turismo. Una Maserati tipo >

LA PORSCHE CORRE SOTTO LA BANDIERA ITALIANA DELLA SCUERIA REPUBBLICA DI VENEZIA. MA VON HANSTEIN CONTROLLA...

46^a edizione

FERRARI DINO 246 SP

La Ferrari Dino 246 SP è stata prodotta dal 1961 al 1963 in meno di dieci esemplari. La vettura che vince la Targa Florio del 1962 deriva direttamente dall'aggiornamento del telaio 0796, lo stesso che con il n.164 aveva corso rimanendo danneggiato la gara siciliana nel 1961. La nuova Dino appare più bassa nella carrozzeria, ora più filante e leggera. La disposizione del motore resta posteriore/centrale. Il nuovo telaio sempre tubolare a traliccio in acciaio può montare sia i motori Dino 6 cilindri a V da 2.000 e 2.400 cc che il più potente 8 cilindri a V da 2.600 cc direttamente derivato da quello progettato nel 1954 dall'Ing. Jano per la Lancia. La leggerezza della vettura unita alla potenza e all'affidabilità dei motori ne prolunga la vita agonistica, riuscendo vincente anche nelle gare del campionato montagna.



64 corre con Carlo Maria Abate e Colin Davis sempre sotto la bandiera tricolore della scuderia veneziana.

I fratelli Maserati portano in Sicilia l'inedita Osca 498 DS (dove DS sta per la distribuzione di tipo desmodromica) guidata dalla coppia italiana composta da Lodovico Scarfiotti ed Odoardo Govoni. Tra le GranTurismo due Lancia Flaminia Sport Zagato, una delle quali condotta dallo stesso Elio Zagato, mentre con una vettura simile ma partecipante come prototipo prende il via un giovane Cesare Fiorio.

Bernard Cahier in coppia con il principe Paul Alfons von Metternich partecipa con un'Austin Mini Cooper. Due Maserati Birdcage private, una Aston Martin DB2/4 ed una ventina di Giulietta SZ completano il parco dei 42 partenti.

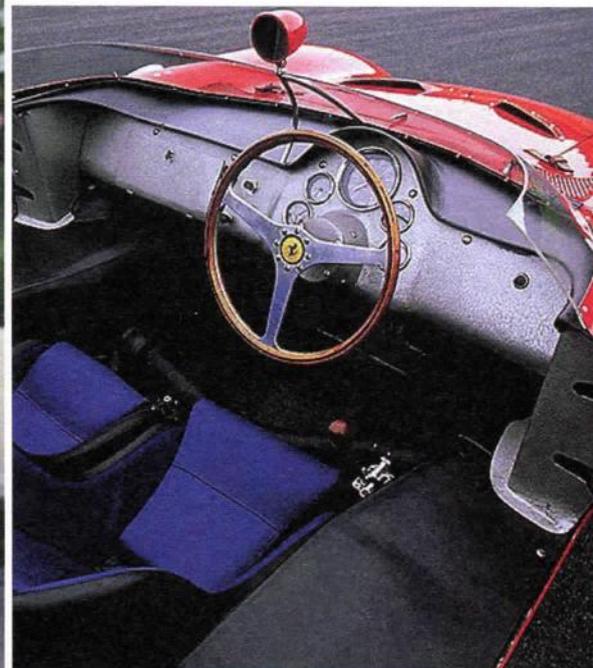
La gara non offre sorprese: la prima vettura a partire alle ore 07.30" di domenica 6 maggio è la SZ di Sala-"Kim" seguiranno gli altri 41 equipaggi staccati 30" l'uno dall'altro sino alla Maserati tipo 64 n.154 di Abate Davis, ma la Ferrari Dino 246SP n.152 di Mairesse-Rodriguez-Gendebien sarà in testa dal primo dei dieci giri previsti senza che il suo primato sia mai stato messo in discussione.

Il podio firmato Ferrari è completato dalla seconda Dino di Bandini-Baghetti, che concludono a poco più di 11' dai vincitori.

La Porsche 718 GTR di Bonnier-Vaccarella nonostante i problemi meccanici ai freni e fisici al pi-

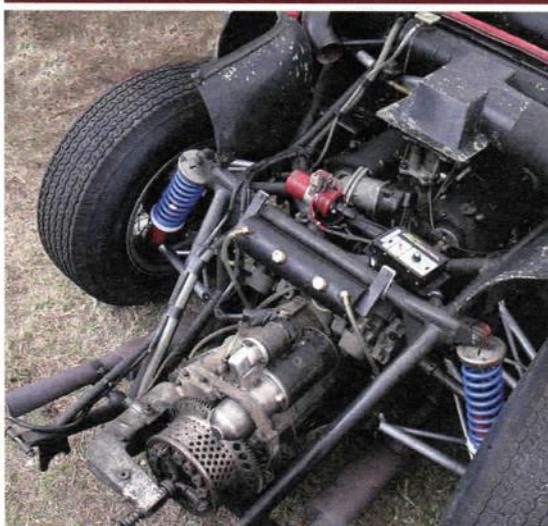
**RISULTATO SCONTATO: LA FERRARI IPOTECA
FIN DALL'INIZIO I PRIMI DUE POSTI.
E LA NUOVA "GTO" INIZIA A SORPRENDERE**





SCHEDA TECNICA

Motore: Dino 6 cilindri a V 65° montato centralmente
Cilindrata: 2.417,33 cc
Alimentazione: 3 carburatori Weber 42 DCN
Potenza: 275 cv
Trazione: posteriore
Cambio: 5 rapporti + retromarcia
Carrozzeria: in alluminio
Telaio: tubolare a traliccio in acciaio
Sospensione anteriore: indipendente con quadrilateri trasversali deformabili, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici, barra antirollio
Sospensione posteriore: indipendente con quadrilateri trasversali deformabili, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici
Freni: a disco
Peso: 590 Kg
Passo: 2.320 mm
Carreggiata anteriore: 1.310 mm
Carreggiata posteriore: 1.300 mm



Braccio fuori dal finestrino per salutare il pubblico: la Giulietta SZ dei siciliani Enzo Arena e Vito Coco è lanciata verso un prestigioso 7° posto assoluto (a sinistra). A fianco: un particolare del gruppo motore-cambio-sospensioni della Ferrari 246 SP

46^a edizione

lota siciliano chiude con un onorevole terzo posto assoluto.

La sorpresa giunge dalla GTO che inizia a dare soddisfazioni alla casa italiana. Ferraro e Scarlatti chiuderanno al quarto posto assoluto e primi di classe raccogliendo punti importanti per la vittoria finale nel Campionato Marche. Il quinto posto della Ferrari 250 GT SWB di Delageneste e Rolland certificano il dominio assoluto del cavallino rampante.

Il settimo posto dell'equipaggio tutto siciliano composto da Vincenzo Arena e Vito Coco che con la

loro piccola SZ concluderanno a pieni giri la corsa ed il nono assoluto Thiele-Guichet sempre su SZ confermano la competitività della Granturismo milanese su circuiti difficili e selettivi come la Targa. Un risultato lusinghiero anche per il Barone Antonio Pucci che taglia il traguardo decimo assoluto e secondo di classe, concludendo ancora una volta la corsa.

Per il campione belga Gendebien è la terza vittoria in Targa Florio, la quarta in Sicilia con il Giro di Sicilia del 1957. Successi ottenuti tutti alla guida di una Ferrari.

MONOGRAFIA MODELLISTICA



Un'inquadratura che mette in risalto alcuni dettagli del modellino come le belle ruote a raggi fotoincisi e i terminali degli scarichi in acciaio tornito, tutti particolari presenti nel kit di Jelge

La Solido è stata la prima casa modellistica a riprodurre in scala 1/43 in die cast la Dino vincitrice. Il modellino in zamak apparso nei primi anni 60 apparteneva alla mitica "serie 100", verrà successivamente replicato da Verem. Nel catalogo di Art Model è presente un bel die cast, interamente made in Italy, completo di ruote con raggi fotoincisi. Lo stesso modellino è stato distribuito in serie limitata con riproduzione del pilota ed una confezione dedicata al centenario della Targa Florio da MiniMiniera. Ad oggi non esistono die cast in scale superiori. Il primo kit in scala 1/43 in white metal, risalente alla seconda metà degli anni '70 è di Dannini, riprodotto sullo stampo del modellino della

Solido, ma è André Marie Ruf che realizzerà uno dei suoi capolavori, sempre in white metal, mentre è di Jelge la riproduzione di un kit in resina di buona qualità. È proprio su questa base che Enzo Manzo ha realizzato il modello presentato nelle foto. È bastato sostituire i brutti fari originariamente in resina trasparente piena con le parabole "lucenti" e con cupolette in acetato termoformato, eliminare tramite fresatura le retine presenti nello stampo della carrozzeria e sostituirle con retine in maglia d'acciaio, allo stesso modo è stato fatto con la retina del caratteristico muso a squalo ed aggiungere gli avvisatori acustici sulla sinistra del muso per dare maggior realismo al risultato finale.