



Allegato al numero
di ottobre 2012 di Sicilia Motori
(Registrazione Tribunale
di Palermo n° 775
del 25/26 febbraio)

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)

Il principe Paul Alfons
Von Metternich sul
muretto dei box da
alcuni consigli ad un
attento Bernard Cahier
in procinto di salire sulla
piccola Austin Mini
Cooper n.106

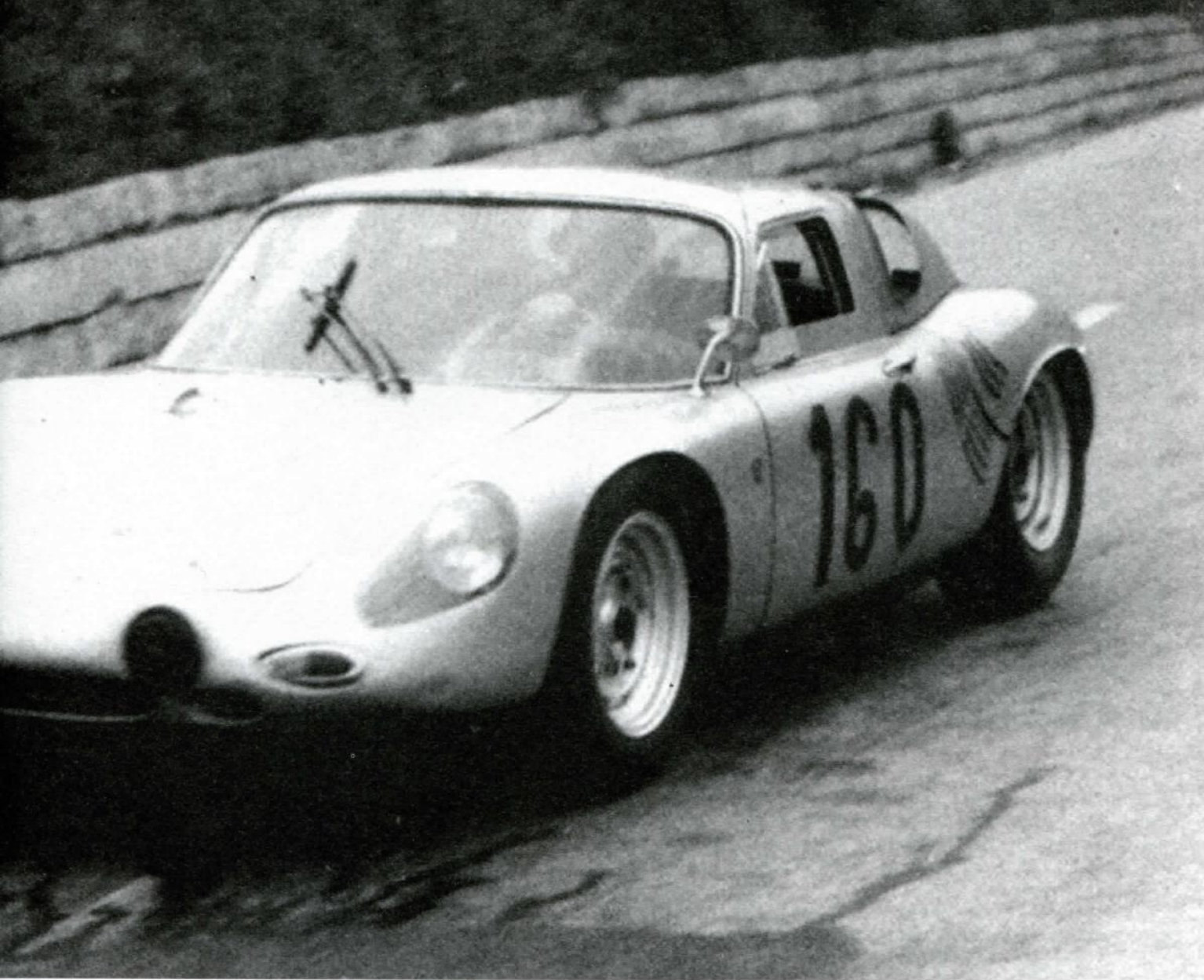
47^a edizione

1963 PORSCHE BEFFA FERRARI

UN IMPROVISO TEMPORALE DECIDE IL RISULTATO. BONNIER, STAVOLTA IN COPPIA CON ABATE, VINCE PER LA SECONDA VOLTA. SUL PODIO ANCHE IL TRIO BANDINI-MAIRESSE-SCARFIOTTI, E LINGE-BARTH

La Porsche 718 Gtr dei vincitori. A fianco: il modellino della Starter interpreta in maniera eccellente le linee della Porsche 718 GTR. Minime le modifiche necessarie per renderlo più realistico





In seguito alle proteste e ai malumori suscitati dai cambiamenti regolamentari dell'anno precedente, parallelamente al campionato internazionale Gran Turismo vengono reintrodotti il Trofeo Internazionale Prototipi e lo Challenge Mondiale di Velocità e Durata Gran Turismo e Prototipi.

Il motivo dominante della corsa siciliana è la sfida Ferrari-Porsche che ancora una volta si rinnova sul tracciato siciliano. La Casa modenese, forte dei due successi consecutivi con la Dino a motore posteriore, iscrive due 250 P, la nuova vettura con motore 12 cilindri da 3 litri, affidate alle coppie Vaccarella-Mairesse e Parkes-Surtees ed una Dino

196 S da 2 litri per l'equipaggio tutto italiano composto da Scarfiotti-Bandini. A correre per i colori di Maranello nella classe Gran Turismo sono anche iscritte numerose GTO ed SWB tutte affidate a piloti esperti. La Porsche iscrive due 718 RS 61 motorizzate con un 8 cilindri da 2 litri per Bonnier-Abate e per Maglioli-Baggetti, due 356 Carrera Abarth per Pucci-Strahle e per Koch - Von Schreter ed una 2000 GS/GT per Barth-Linge. Clementino Ravetto ✧

**IL DODICI CILINDRI TORNA A SPINGERE
LE ROSSE DI MARANELLO
MA È UNA DINO LA PROTAGONISTA**

47^a edizione

porta in gara una Jaguar E Type assistito direttamente dalla casa madre, mentre un'altra vettura inglese suscita curiosità, l'Austin Mini Cooper Twin, motorizzata con due propulsori da 1000 cc affidata a Whitmore-Frère.

Le quattro nuove Simca Abarth si scontreranno ad armi impari con le sedici Alfa Romeo Giulietta SZ, la classe Gran Turismo 1300 diventa così una delle più combattute. Tre piccole Renè Bonnet Djet Renault sono iscritte nella classe 1000 della categoria prototipi.

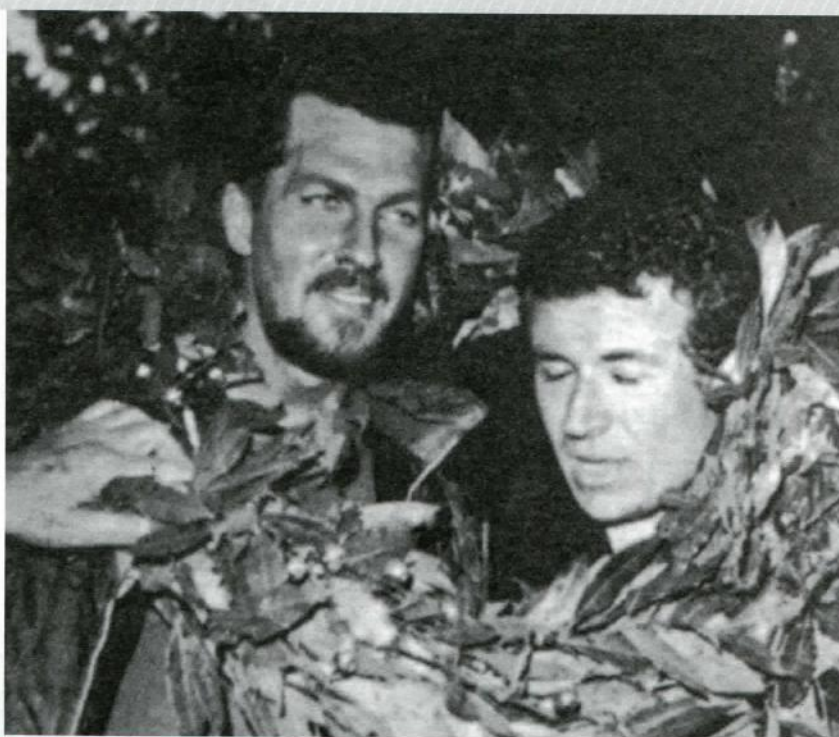
Un colpo di scena si verifica alla vigilia della gara, quando il commissario Igino Patamia insiste nell'escludere Nino Vaccarella dalla gara perché privo della patente ritirata in seguito ad un incidente stradale occorso tempo addietro. La Ferrari, pur avendo delle argomentazioni valide per fare correre il suo pilota, preferisce non fare ricorso. Per Vaccarella, alla sua prima stagione come pilota ufficiale Ferrari, sarà una grande delusione. Reduce dalla vittoria negata a Sebring, il Siciliano concluderà ➤

**NINNI VACCARELLA AL DEBUTTO IN SICILIA
CON LA FERRARI NON PUÒ CORRERE:
GLI HANNO RITIRATO LA PATENTE!**





A destra: Joakim Bonnier e Carlo Maria Abate sul podio.
A sinistra: Mike Parkes a Fioriopoli (foto Bernard Cahier), sfoglia il Daily Express.
Sotto: Willy Mairesse (a destra) con il celebre meccanico Ferrari Giulio Borsari



47^a Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

5 maggio 1963

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

Campionato Mondiale Marche Sport

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

Partenti: 55; arrivati: 28; classificati: 28



POS. PILOTA	VETTURA
1° Joakim Bonnier - Carlo Maria Abate	Porsche 718 RS 61
2° Lorenzo Bandini - Willy Mairesse - Lodovico Scarfiotti	Ferrari Dino 196 SP
3° Herbert Linge - Edgar Barth	Porsche 356 B Carrera GS 2000 GS/GT
4° Gianni Bulgari - Maurizio Grana	Ferrari 250 GTO 3,0
5° Antonio Pucci - Paul Ernst Strahle	Porsche Carrera Abarth 2.0
6° Juan Manuel Bordeu - Giorgio Scarlatti	Ferrari 250 GTO 3,0
7° Umberto Maglioli - Giancarlo Baghetti	Porsche 718 RS 61 8C 2.0
8° Tommy Hitchcock - Zourab Tchkotoua	Ferrari 250 GTO 3,0
9° Giuseppe Virgilio - Salvatore Calascibetta	Alfa Romeo SZ 1,3
10° Gaspare Cavaliere - Vincenzo Riolo	Porsche 718 RS 61 1,5
11° Leo Cella - Franco Patria	Lancia Flaminia Sport Zagato 2,5
12° Gerhard Koch - Sven Von Schreter	Porsche Carrera Abarth GTL 1,6
13° Egidio Nicolosi - Luigi Taramazzo	Ferrari 250 GTO 3,0
14° Secondo Ridolfi - Pietro Laureati	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
15° Giovanni Rigano - "Zerimar" (Giuseppe Pirrone)	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
16° Francesco Lessona - Antonio Nicodemi	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
17° Bruno Basini - Jean Vinatier	Rene Bonnet Djet - Renault 1,1
18° Bartolomeo Donato - Vittorio Mascari	Lancia Flaminia Sport Zagato 2,5
19° Carmelo Giugno - Amedeo Sillitti	Alfa Romeo 1900 SS
20° Jacques Bigrat - Claude Bobrowski - Gerard Laureau	Rene Bonnet Djet - Renault 1,0
21° Innocente Baggio - Clemente Ravetto	Jaguar E-Type 3,8
22° Luigi Cabella - Luciano Massoni	Lancia Flaminia Sport Zagato 2,5
23° Jack Epstein - William Wilks	Cooper T61 Monaco - Climax 2,0
24° Jean Pierre Harrioud - Michel Gauvain	Fiat Abarth 1000
25° Bernard Cahier - Rob Slotemaker	Austin Mini Cooper 1,3
26° Anatoly Arutunoff - Bill Pryor	Lancia Flaminia Sport Zagato 2,5
27° John Whitmore - Paul Frère	Austin Mini Cooper Bimotore 2,0
28° Mario De Tommasi - Carlo De Leo	Lancia Aurelia B 20 2,5

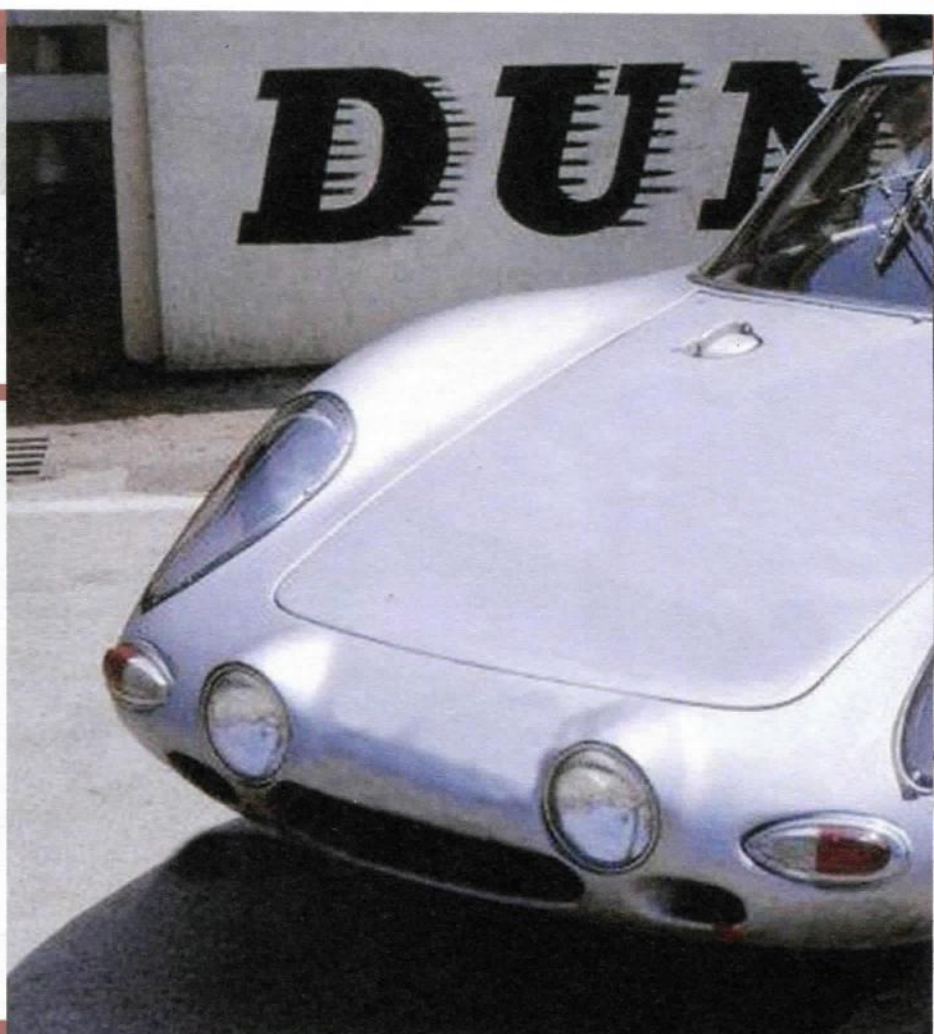
Giro veloce: Mike Parkes 40'04"4/5 (2°) - Km/h 107,784

47^a edizione

PORSCHE 718 GTR COUPÉ

Appositamente progettata per Le Mans, la Porsche 718 Spyder del 1961 è servita come base per realizzare la versione coupé denominata GTR. La nuova vettura ha conservato il passo della RS 61 di 2.300 mm. È motorizzata con il nuovo motore boxer 8 cilindri di 2.000 cc da 210 cv, lo stesso che equipaggia la Formula 1 e monta nuovi freni sviluppati dalla stessa Porsche che ne migliorano la stabilità. Il disegno della carrozzeria si differenzia dalle precedenti 718, apparendo più lungo e slanciato, anticipando le linee della 904. Il modello spyder, per la sua lunga carriera agonistica nelle gare in salita viene soprannominato "La nonna".

In Targa Florio la 718 GTR ottiene un prestigioso terzo posto nel 1962 ed il successo assoluto nel 1963. Nella gara siciliana i caratteristici fari di profondità sono sostituiti da avvisatori acustici, elemento necessario per allertare il pubblico.



La Jaguar E Type
(di colore rosso),
semiufficiale.

Nonostante le
dimensioni ingombranti
sul tortuoso tracciato
siciliano, consentirà a
Ravetto-Baggio di
vincere la classe
piazzandosi al 21°
posto assoluto



SCHEDA TECNICA

Motore: boxer 8 cilindri montato centralmente

Cilindrata: 1.982 cc

Alimentazione:
4 carburatori Weber
4 x 42 mm

Potenza: 210 cv

Trazione: posteriore

Cambio: ZF 6 rapporti
+ retromarcia

Carrozzeria: in alluminio

Telaio: tubolare in acciaio

Sospensione anteriore:
indipendenti con molle
elicoideali

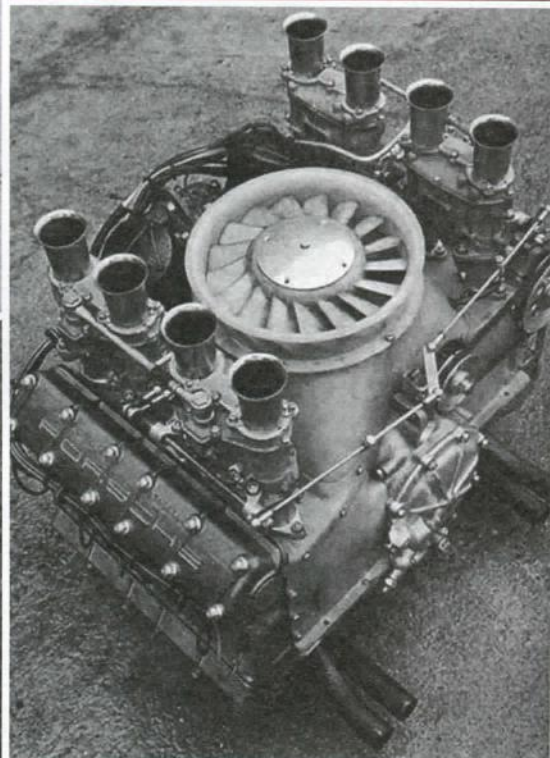
Sospensione posteriore:
indipendenti con molle
elicoideali

Freni: a disco a doppio
circuitto idraulico

Peso: 670 Kg

Passo: 2.335 mm

Carreggiate:
1.300 - 1.280 mm



questa stagione sicuramente non fortunata con l'incidente del Nurburgring.

La scuderia di Maranello decide quindi di fare correre Mairesse anche sulla Dino 196 S con Bandini e Scarfiotti, quest'ultimo prenderà posto anche sulla 250 P che avrebbe dovuto guidare Vaccarella.

Alle ore 08.00 di domenica 5 maggio parte la Giulietta SZ n. 2 di Giglio-Abbate e con intervalli di 30" a seguire le altre 54 vetture sino alla Ferrari Dino di Lorenzo Bandini.

Le due Ferrari 250 P prendono subito la testa della gara, ma la supremazia italiana è messa in gioco al quinto giro, quando un problema all'alimentazione ferma la vettura del belga Mairesse ed un incidente mette fuori gioco il campione inglese John Surtees. Ne approfitta Carlo Maria Abate che prende il co-

mando della gara fino al termine del sesto giro quando consegna la Porsche n.160 al compagno Joakim Bonnier. Lulù Scarfiotti approfitta della sosta degli avversari per passare al comando. Anche dopo il settimo giro, a cambio avvenuto la Dino n.190 guidata ora da Mairesse è in testa precedendo le Porsche di Bonnier e di Maglioli.

Willy Mairesse sembra destinato a vincere ma un improvviso temporale rimescola le carte, Bonnier che corre su una macchina chiusa riesce a recuperare sulla Ferrari, ma è uno spettacolare testacoda a pochi chilometri dal traguardo che beffa la vettura italiana. Pur rimanendo in strada senza danni, il violento scossone ha provocato la rottura della cinghia che blocca il cofano motore sganciato dalla carrozzeria e ribaltato all'indietro si è comportato come ➤

La "Renè Bonnet Djet" di Basini-Vinatier (sopra nell'altra pagina), 3° di classe e 17° assoluta.

Al centro: la Ferrari 250 GTO di Bulgari-Grana a Scillato. Concluderà al 4° posto

47ª edizione



La Twin Mini, di Whitemore-Frère, in azione a Caltavuturo. Concluderanno la gara ma a due giri dai vincitori. 27° assoluti e 7° di classe

un freno aerodinamico. È in queste incredibili condizioni che Mairesse taglia il traguardo con 12" di ritardo rispetto la Porsche del pilota svedese, alla sua seconda vittoria in Targa Florio. Bonnier-Abate impiegano 6 ore 55'45" per concludere i 10 giri del Piccolo Circuito delle Madonie. Terzo posto per la Porsche 2000 GT/GS di Barth-Linge, quarto per la Ferrari 250 GTO di Bulgari-Grana, ancora un ottimo risultato per il barone Pucci, quinto assoluto in coppia con Strahle con la Porsche Carrera Abarth. Un altro risultato prestigioso per l'Alfa Romeo nona assoluta e prima tra le 1300 con la SZ di Totò Calascibetta e Giuseppe Virgilio.

MONOGRAFIA MODELLISTICA



La Solido è stata la prima ed unica ditta a realizzare un modellino in die cast nella consueta scala 1/43, la serie era la mitica "100" ma la versione riprodotta non era riferibile ad una gara in particolare.

I primi kit in metallo bianco (una lega di stagno, piombo ed antimonio) appaiono a metà degli anni '70 e sono prodotti da John Day e Dannini, quest'ultimo come quello della Ferrari Dino è una replica del modellino della Solido.

È la ditta francese Starter a produrre ancora una volta un buon modello, in resina con particolari riprodotti in modo eccellente, come le griglie

posteriori. È proprio l'utilizzo della resina e la tecnica del "sotto-vuoto" che permette queste finezze, inoltre il tergicristallo in fotoincisione aumenta il realismo. Vengono proposte sia la versione del 1962 di Vaccarella-Bonnier che la vincitrice del 1963. Le due versioni si differenziano oltre che per i numeri anche per la colorazione, rosso opaco la prima, alluminio la seconda. Non esistono modelli in die-cast in scale superiori. Il modello presentato nelle foto è quello di Starter, migliorato con la consueta sostituzione dei fari in resina trasparente piena con parabole lucenti e cupole autocostruite in acetato termoformato.

Le griglie posteriori che caratterizzavano le Porsche 718 sono ben riprodotte grazie alla finezza dei particolari permesse dalla resina



Allegato al numero
di novembre 2012
di Sicilia Motori
(Registrazione Tribunale
di Palermo n° 7/97
del 25/26 febbraio 1997)

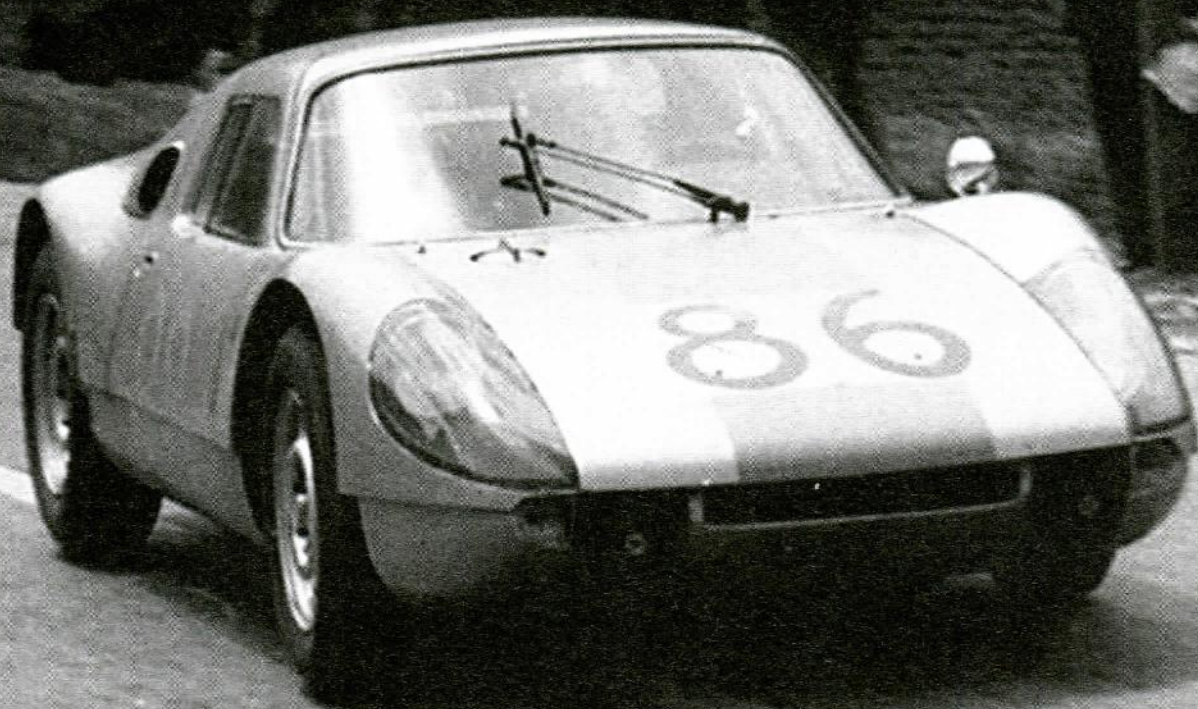
Direttore Responsabile:
Dario Pennica

*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)

Lorenzo Bandini con un
improbabile occhialino
pinz-nez sorride
all'obiettivo
di Bernard Cahier

48^a edizione



Il paesaggio è quello
caratteristico del ponte
al bivio di Caltavuturo.
La Porsche 904 è quella
dei vincitori Antonio
Pucci e Colin Davis.
A destra il modellino
della Tecnomodel
in scala 1/43

1964

NOBLESSE OBLIGE

1° ANTONIO PUCCI

A 15 ANNI DALL'ESORDIO NELLA CORSA MADONITA, E DOPO TANTI PRIMATI DI CLASSE, ARRIVA IL TRIONFO PER IL BARONE SICILIANO IN COPPIA CON L'INGLESE COLIN DAVIS. SUL PODIO, TERZO CON LA NUOVA ALFA ROMEO TZ, ANCHE NINO TODARO

La Targa Florio del 1964 vede la defezione della squadra ufficiale Ferrari. L'Ingegnere non si sente tutelato dalla C.S.I. (Commissione Sportiva Italiana), ed ha deciso di protestare. Sia facendo correre le sue vetture in Formula 1 con i colori americani, sia non partecipando ufficialmente alle competizioni. Un peccato considerando la competitività delle vetture sport di Maranello che Nino Vaccarella, ristabilitosi dall'incidente dell'anno precedente, non possa correre in Sicilia nell'anno del suo trionfo a Le Mans e al Nurburgring. L'assenza della Ferrari rende la vita facile alla Porsche che schiera le nuove 904 affidandole ad equipaggi affiatati e conoscitori delle Madonie.



48^a edizione

Carroll Shelby (a sinistra) e Dan Gurney sembrano riflettere sulle reali chance delle GT americane. Sotto: da sinistra Uschke Von Hanstein, Umberto Maglioli, Edgard Barth, e Joakim Bonnier



La Ford iscrive tre Shelby Cobra ufficiali, alle quali viene affiancata quella di Ford Italia ed una totalmente privata. La partecipazione della squadra statunitense desta molto interesse. Le potenti GT americane con motori da 4,7 litri si dovranno confrontare con le leggere e maneggevoli vetture tedesche e con le nuove Ferrari GTO della scuderia St. Ambroeus.

Inoltre è atteso il debutto della ATS, una GT con motore centrale da 2 litri e mezzo, nata dalla mente del vulcanico Ing. Chiti, che dopo la rottura con Ferrari decide di intraprendere una nuova avventura.

L'Alfa Romeo invece fa esordire nella classe

1600 la nuova Giulia con telaio tubolare carrozzata da Zagato. La Lancia inoltre schiera due prototipi realizzati sulla base della Flavia Zagato.

Nonostante la delusione per l'assenza della Ferrari e del pilota di casa, ci sono le premesse per una gara dai temi estremamente interessanti.

Cinque le Porsche ufficiali: la 904-8 di Barth-Maglioli, due 904 GTS con Balzarini-Linge e Pucci-



Davis, la 718 RS '61 per Bonnier-Graham Hill, ed una 2000 GS/GT affidata a Klass-Neerpasch. Quattro Cobra 289 Roadster FIA affidate, da Carroll Shelby, a Phil Hill-Bondurant, Gurney-Grant, Gregory-Ireland ed ai siciliani Coco-Arena. Sei le Ferrari: due GTO '64 (una per Facetti-Guichet, e l'altra per Ferlaino-Taramazzo), e quattro GTO '62.

**MANCANO LE SPORT E LE FERRARI UFFICIALI,
MA LE GRAN TURISMO SI Danno GRANDE
BATTAGLIA. ED È SPETTACOLO**



Poi due ATS (Zeccoli-Gardi e Frescobaldi-Baghet-
ti), altrettante Lancia Flavia prototipo (Crosina-Fre-
scobladi e Trautman-Cella), tre Alfa Romeo Giulia
TZ (Bussinello con il bagherese Nino Todaro,
"Kim"-Thiele e Nicodemi-Lessona), più una nutrita
rappresentanza di SZ, Simca Abarth e Alpine Re-
nault, assicurano la riuscita della 48° edizione. ➤



A fianco: Colin Davis
ed Antonio Pucci uniti
dalla corona d'alloro
festeggiano la vittoria.
A sinistra: ai box di
Floriopoli la 904 GTS
di Linge-Balzarini
(secondi).
Sotto: l'Alfa Romeo TZ
di Bussinello-Todaro,
terzi assoluti

48ª Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

26 aprile 1964

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

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

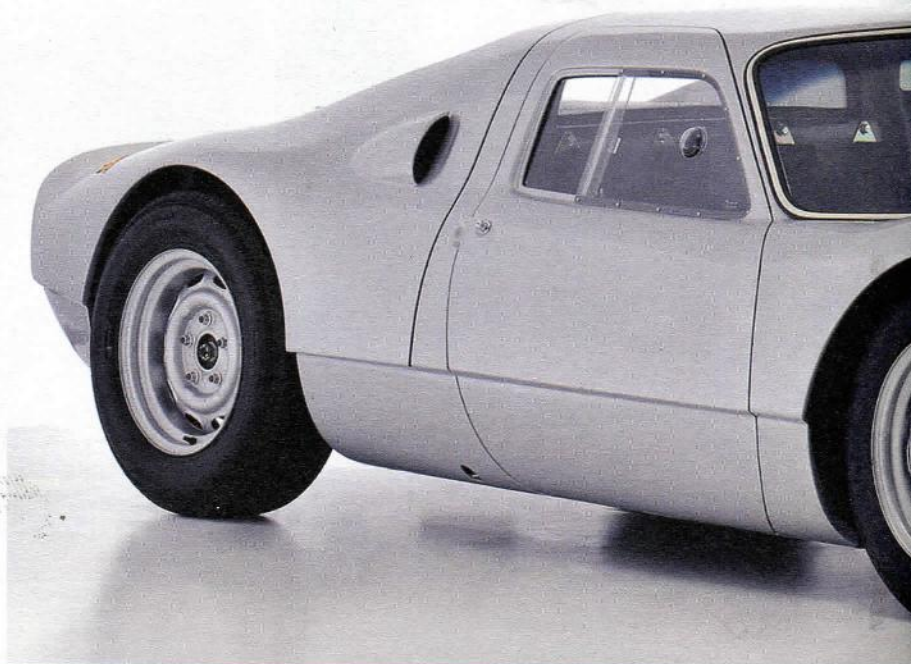
Partenti: 64; arrivi: 28; classificati: 32

POS. PILOTA	VETTURA
1° Antonio Pucci - Colin Davis	Porsche 904 Carrera GTS 2.0
2° Gianni Balzarini - Herbert Linge	Porsche 904 Carrera GTS 2.0
3° Roberto Bussinello - Nino Todaro	Alfa Romeo TZ1 1.6
4° "Kim" Sergio Pedretti - Alfonso Thiele	Alfa Romeo TZ1 1.6
5° Corrado Ferlaino - Luigi Taramazzo	Ferrari GT0-64 3.0
6° Edgar Barth - Umberto Maglioli	Porsche 904-8 2.0
7° Gunther Klass - Jochen Neerpasch	Porsche 356 B Carrera Gs 2.0
8° Dan Gurney - Jerry Grant	Ac Shelby Cobra Ford 4.7
9° Ulf Norinder - Picko Troberg	Ferrari 250 GT0 3.0
10° Claude Bourillot - Michel De Bourbon Parme	Ferrari 250 GT0 3.0
11° Herbert Muller - Bernhard Rayers	Porsche 904 Carrera GTS 2.0
12° Mennato Boffa - Odoardo Govoni	Maserati 60 2.0
13° Egidio Nicolosi - Pierluigi Zanardelli	Ferrari 250 GT0 3.0
14° Baldassarre Taormina - Pasquale Tacci	Ferrari 250 GT Lusso 3.0
15° Jacques Rey - Jean Pierre Hanrioud	Porsche 904 Carrera GTS 2.0
16° Luciano Bianchi - Mauro Bianchi	Alpine M63B - Renault 1.0
17° Antonio Nicodemi - Francesco Lessona	Alfa Romeo Giulia TZ1 1.6
18° Pietro Laureati - Secondo Ridolfi	Abarth Simca 1300
19° Giovanni Rigano - Alfonso Merendino	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
20° Gregorio Garzone - Antonio Petrucci	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
21° Giuseppe Picciotto - "Bismark" (Checco D'Angelo)	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
22° Girolamo Capra - Giovanni Galli	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
23° Giuseppe Parla - "Ribot" (Salvatore Panepinto)	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
24° Francesco Santoro - Mario Raimondo	Lancia Flaminia Sport Zagato 2.5
25° Vito Sabbia - Gaetano Spampinato	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
26° Phil Hill - Bob Bonduant	Ac Shelby Cobra Ford 4.7
27° Guido Garufi - Ignazio Capuano	Abarth Simca 1300
28° Vito Tipa - Nicolò Lombardo	Alfa Romeo TZ1 1.6
29° Vincenzo Mirto Randazzo - Giuseppe Crisafi	Alfa Romeo Giulietta SS 1.3
30° Vito Coco - Vincenzo Arena	Ac Shelby Cobra Ford 4.7
31° Zourab Tchkotoua - Tommy Hitchcock	Ac Shelby Cobra Ford 4.7
32° Mario Nardani - Onorino Zarattin	Oscia 1600 Gt Zagato

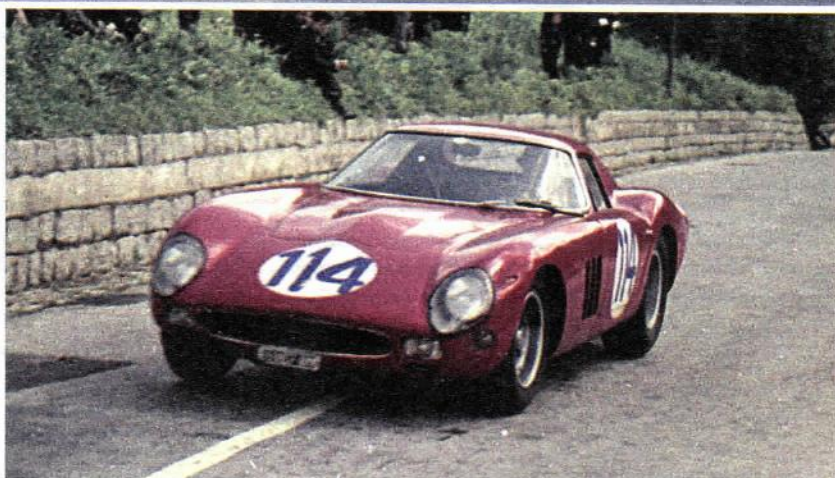
Giro veloce: Colin Davis 41'10" 4/5 (6°) Km/h 104,905

PORSCHE 904 GTS

Il suo nome ufficiale è Carrera GTS, il progetto ideato da Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche porta quello di 904, una vettura completamente nuova rispetto alle precedenti caratterizzata dalla leggerezza con un telaio misto ed una ottima aerodinamica (CX 0,34). La decisione di costruire una GT completamente nuova nasce per contrastare le nuove Abarth ed Alfa Romeo progettate specificamente per la classe GT. È la prima Porsche con carrozzeria in vetroresina che per avere maggiore rigidità viene incollata al telaio composto da due longheroni in acciaio. La carrozzeria, prodotta dalla casa aeronautica Heinkel, è coupé con due posti. Il motore, il primo ad essere montato in posizione centrale, è il quattro cilindri boxer della Carrera 2 da 180 CV. Successivamente vengono montate anche propulsori a 6 e 8 cilindri, tutti rigorosamente raffreddati ad aria. La prima vittoria importante è proprio quella ottenuta alla Targa Florio del 1964. Gareggia anche nei rally, classificandosi al 2° posto al Rally di Montecarlo del 1965.



Sopra: la Shelby Cobra 289 Roadster Fia iscritta dalla Ford Italia per i siciliani Coco-Arena. A destra: la Ferrari GTO versione '64 del napoletano Ferlaino (poi reso celebre dalla fortunata presidenza della squadra di calcio), che faceva coppia con Taramazzo. Si piazzarono al quinto posto

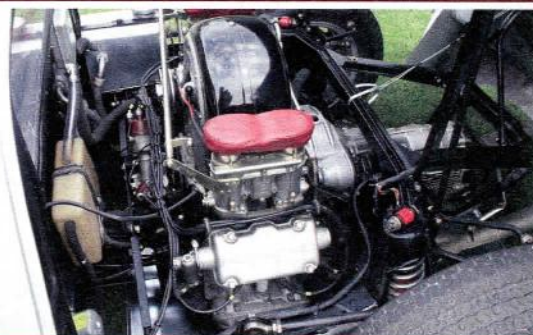




SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri Boxer
raffreddato ad aria
Cilindrata: 1966 cc
Potenza: 180 CV (133 kW)
a 7.200 1/min
Alimentazione:
2 carburatori Weber
a doppio corpo
Cambio: 5 marce +
retromarcia, differenziale
autobloccante
Freni: a disco
con doppio circuito
Carrozzeria: in vetroresina

Telaio: doppi longheroni
in acciaio
Sospensioni ant/post:
quadrilateri deformabili,
molle elicoidali
con ammortizzatori,
barra antirollio
Velocità max: 263 Km/h
Peso: 650 Kg
Passo: 2.300 mm
Carreggiata anteriore:
1316 mm
Carreggiata posteriore:
1318 mm



Che verrà ricordata come quella delle gran turismo. La gara inizia alle ore 8 di domenica 26 aprile con la partenza dell'Alfa Romeo Giulietta SZ di Tagliavia-Di Salvo, a seguire distaccate 30" l'una dall'altra le rimanenti 63 vetture, ultima l'ATS 2500 GTS di Baghetti-Frescobaldi.

È lo svedese Joakim Bonnier a prendere la testa della gara con la "vecchia" 718 RS 61, seguito dalla "giovane" 904-8 di Edgard Barth; a più di un minuto Dan Gurney e Phil Hill con le Cobra, separati dalla GTO di Jean Guichet.

Il primato della Porsche n.188 dura poco perché noie al cambio costringono il forte pilota svedese al ritiro. È Barth a prendere il testimone seguito dalle due Cobra; penalizzate soprattutto da sospensioni non adeguate alle prestazioni. Tra le Ford si contraddistingue l'equipaggio composto dai catanesi Enzo Arena e Vito Coco. I due non conoscono l'auto, avendola avuta solo poche ore prima della gara, ma le loro prestazioni sono di tutto rispetto, tanto da essere al quarto giro i più veloci della loro squadra.

La 904-8 di Barth-Maglioli è ora seguita dalla 904 GTS privata di Gianni Bulgari, e dalla Ferrari 250 GTO di Jean Guichet, entrambe le vetture iscritte dalla scuderia milanese St.Ambroeus

Al quinto giro Bulgari è primo (in seguito alla lunga sosta ai box della Porsche n.184 costretta a sostitui-

tuire l'ammortizzatore posteriore sinistro), seguito dalla GTO di Carlo Facetti. Colin Davis con la 904 GTS è terzo a due minuti, quando consegna la Porsche al compagno.

Ed al sesto giro Antonio Pucci si ritrova in testa alla gara, dopo il ritiro di Bulgari (telaio ko), e Facetti (noie alla trasmissione). Il barone siciliano, veterano della Targa Florio che disputa dal '49, finalmente, e dopo tanti piazzamenti, ha la possibilità di vincere sulle strade tanto amate. Per le "piccole" Porsche è un trionfo: le due 904 Gran Turismo chiudono rispettivamente prima e seconda.

Ma a sorprendere è anche l'altro incredibile risultato dell'Alfa Romeo che con la nuova TZ ottiene la terza e quarta piazza assoluta rispettivamente con Bussinello-Todaro e "Kim" - Thiele, davanti la Ferrari 250 GTO di Ferlaino-Taramazzo. Dello squadrone americano di Shelby l'unica superstite è la vettura di Gurney-Grant: ma solo ottava e con più di mezz'ora di ritardo sui vincitori. Nona e decima altre due GTO, quella svedese di Troberg-Norinder e quella svizzera di Bourillot-De Bourbon. Sia le ATS che le Lancia invece non riescono a vedere il traguardo.

AL SESTO GIRO PUCCI SI RITROVA IN TESTA E CONCLUDE VITTORIOSO, DAVANTI ALL'ALTRA 904 DI BALZANI-LINGE. KO ATS E LANCIA

48^a edizione



MONOGRAFIA MODELLISTICA

La Porsche 904 GTS è stata riprodotta nelle varie scale sia in die cast che in kit da diverse marche ed in diversi materiali. L'italiana Politoys nella serie M realizzò un bel die-cast con quattro aperture, il caratteristico 4 cilindri boxer dettagliato con estrema attenzione, ammortizzatori posteriori con molle funzionanti. Il modellino, in scala 1/43 ed in zamak, non riproduceva una versione particolare ma era qualcosa di veramente rivoluzionario nella scala 1/43 per la metà degli anni 60! Una ventina di anni dopo sarà la portoghese Vitesse a mettere in vendita la stessa versione 4 cilindri, con cofano apribile e fine riproduzione della meccanica. In questo caso le linee della 904 sono meglio catturate e la rifinitura complessivamente migliore. Sempre in die-cast la consueta versione allegata alle serie da edicola, stesso identico modellino che si può trovare anche con il marchio Solido o Schuco, ottima base ad un prezzo contenuto per una semplice rielaborazione. LookSmart ha in catalogo uno speciale, montato proprio nella versione Targa. L'ultima bella realizzazione in 1/43 è opera di Ebbro. Wiking negli anni 90, e Bub più di recente, hanno presentato la loro versione nella scala 1/87. Per chiudere la parentesi die-cast non si può non citare il modello in scala 1/18 di Minichamps, scegliendo la versione di colore argento con minimo sforzo si può avere un maxi modello della vincitrice della 48^a Targa Florio. Questa vettura era talmente innovativa ed interessante che furono realizzate anche diverse scatole di montaggio in plastica: dalla scala 1/32 all'1/24 sia in esclusiva versione statica (Aurora, KB) che con la possibilità di avere anche una versione slot (Monogram, Revell). La Monogram acquistò gli stampi Aurora (in scala 1/25) sostituendolo negli anni 90 nel catalogo al suo, ed aggiungendo le



decals per riprodurre sia la n. 86 che la 84. Attenzione al colore della banda del cofano erroneamente grigia nelle decals! Oggi è la Revell (che ha rilevato la Monogram) che continua a produrre lo stesso modello e con decals corrette. L'italiana Marchesini (Marc Toys) ne fece un giocattolo di discreta fattura, con carrozzeria in plastica e interno in lamiera stampata in scala 1/21 provvisto di carica a frizione. I kit in 1/43 sono stati realizzati soltanto in resina, prima da Record e successivamente da Starter, MA Scale Models e da Tecnomodel. È proprio il bel modellino realizzato dalla ditta italiana che è stato oggetto delle consuete cure del modellista Enzo Manzo. In verità il modellino di per sé ben dettagliato e rifinito richiede poche accortezze, ma è bene ricordare che la banda colorata sul cofano che distingueva la n.86 dalla n.84, rispettivamente prima e seconda all'arrivo, era verde e rigorosamente fluorescente.

Il modellino della Tecnomodel è ben fatto. Ricco di fotoincisioni, compresa la caratteristica griglia sul cofano posteriore. Come nella realtà i numeri di gara sono stati dipinti a mano libera usando il tipico colore azzurro