



www.siciliamotori.it

TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

SiciliaMotori

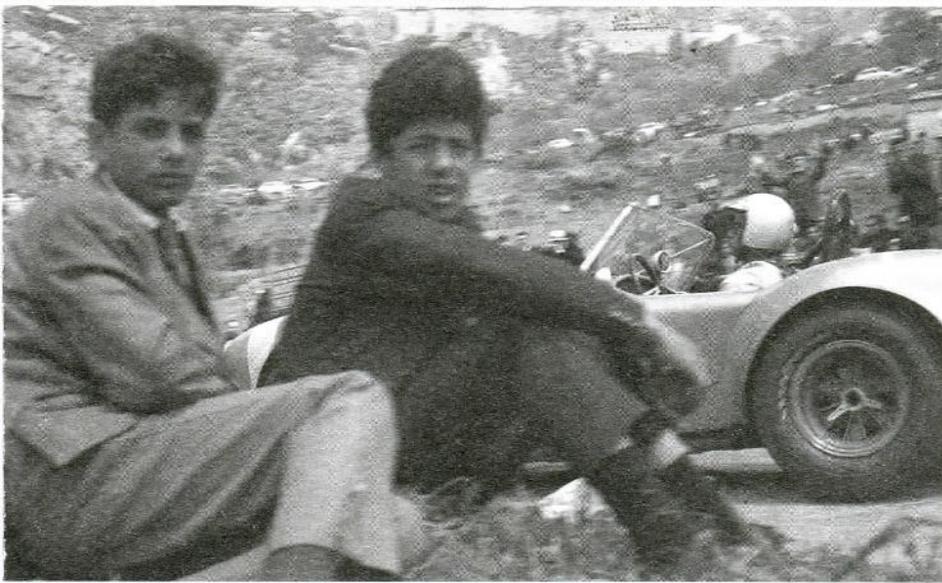
CAP. VIII

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

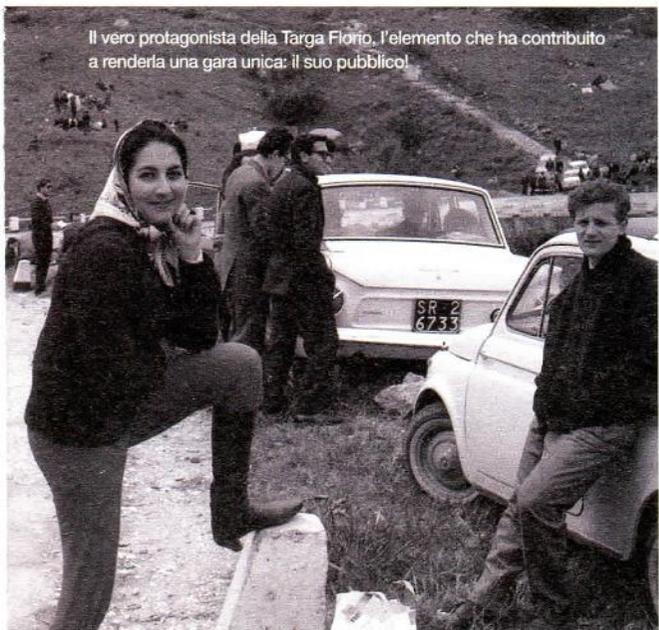
Direttore Responsabile: Dario Peanica

Copia omaggio non in vendita separatamente dall'edizione

Testi: Enzo Marzo
Foto: Bernard Cahier (per gentile concessione di Paul-Henry Cahier - www.f1photo.com), Nicola Scaridi (per gentile concessione di Pucciscaridi - www.pucciscaridi.com) e di Vittorio Giordano (Collezione Targapedia - www.targapedia.com)



Il vero protagonista della Targa Florio, l'elemento che ha contribuito a renderla una gara unica: il suo pubblico!



49^o edizione

1965 VACCARELLA, FINALMENTE!

IL PILOTA SICILIANO, DOPO ANNI DI ATTESA,
OTTIENE LA VITTORIA TANTO DESIDERATA.
AL VOLANTE DELLA FERRARI CHE DIVIDE
CON BANDINI. UN SUCCESSO TUTTO ITALIANO



Lorenzo Bandini sul tratto che conduce alla discesa verso Scillato (a sinistra). In basso: il modellino realizzato partendo da una base Starter nella consueta scala 1/43

Il 1965 vede finalmente la Scuderia Ferrari determinata a vincere la corsa siciliana ed interrompere la momentanea egemonia della Porsche, ripetendo un copione iniziato nel 1956 e terminato nel 1973. L'arma di Maranello è la 275 P2, auto considerata da Nino Vaccarella come indistruttibile. Ed è proprio il pilota siciliano reduce dai successi ottenuti a Le Mans e al Nurburgring nel 1964 a guidare una squadra che sembra imbattibile. Oltre a Vaccarella ne fanno parte Lorenzo Bandini, Lodovico Scarfiotti, Mike Parkes, Giancarlo Baghetti e Jean Guichet. Piloti che con i prototipi italiani sono una garanzia di successo. Il debutto in Targa di una sola Ford GT40, spinta da un potente v8 di 4,7 litri, nella versione roadster, adatta al caldo clima isolano, affidata a John Whitemore e a Bob Bondurant non sembra rappresentare un ostacolo alle ambizioni di vittoria di Vaccarella. Mentre in Porsche sono indecisi su quale vettura puntare, sulla strana e sgraziata "Kangaruth" o sulla più filante 904, entrambe equipaggiate con l'8 cilindri boxer da 2 litri. Lo spyder è stato pensato per le gare del campionato europeo della montagna, gli sbalzi della carrozzeria ridotti a zero, e l'estrema leggerezza, ne fanno in teoria una vettura adatta anche al tortuoso tracciato delle Madonie. Verrà provato sia da Joachim Bonnier che da Graham Hill, ma i due esperti piloti non si trovano a loro agio e di fatto lo bocciano; preferendogli la versione coupé. Colin Davis e Gherard Mitter dimostreranno invece che la teoria di una macchina piccola, leggera, guidabi- ➤

LA SCUDERIA FERRARI SCHIERA TRE "275 P2" PER SPEZZARE L'EGEMONIA PORSCHE



49^a edizione49^a Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

9 maggio 1965

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

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

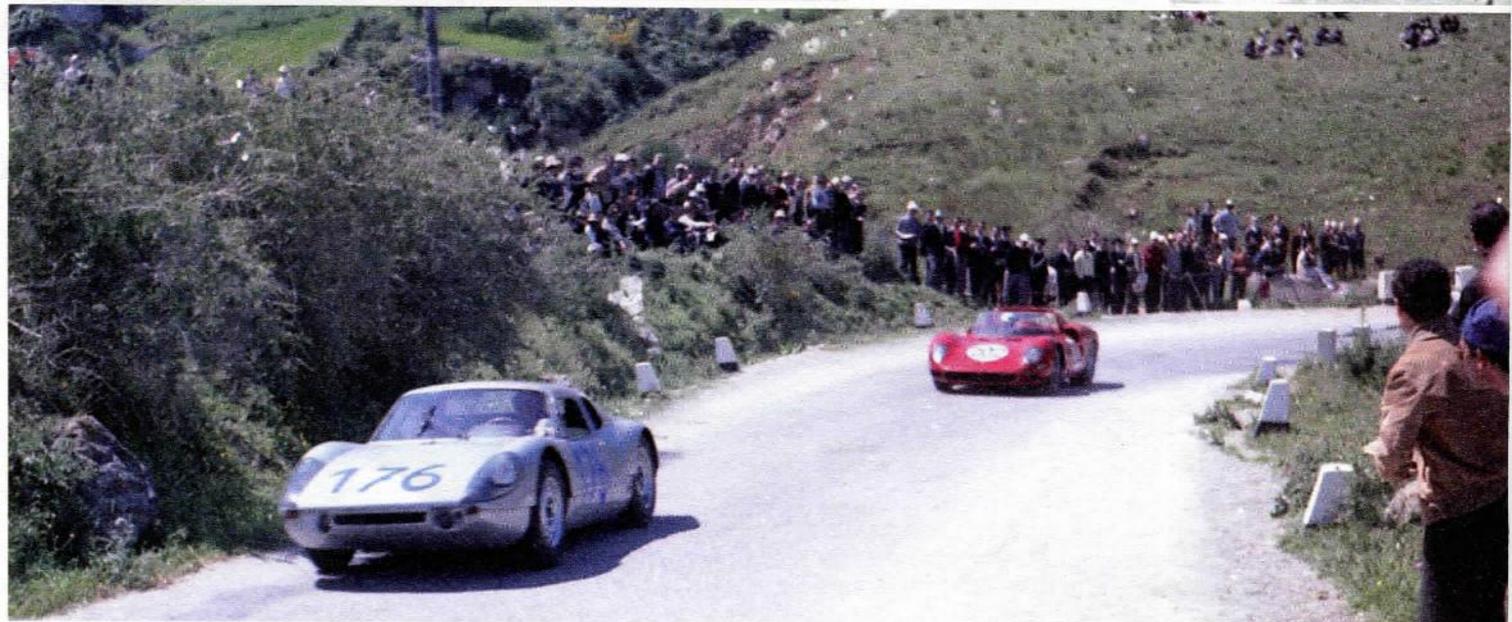
Partenti: 59; arrivati: 35; classificati: 31

POS. PILOTA	VETTURA
1° Nino Vaccarella - Lorenzo Bandini	Ferrari 275 P2 3,3
2° Colin Davis - Gerhard Mitter	Porsche 904/8 2,0
3° Umberto Maglioli - Herbert Linge	Porsche 904/6 2,0
4° Joakim Bonnier - Graham Hill	Porsche 904/8 2,0
5° Antonio Pucci - Gunther Klass	Porsche 904 Gts 2,0
6° Hans Herrmann - Leo Cella	Fiat Abarth 1600 Ot
7° Luciano Bianchi - Jean Rolland	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
8° Luigi Taramazzo - Oddone Sigala	Ferrari 250 Lm 3,3
9° Giuseppe Sirugo - Vincenzo Arena	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
10° Salvatore Calascibetta - Giuseppe Virgilio	Abarth Simca1300
11° Andrew Hedges - Paddy Hopkirk	MG Midget 1,1
12° Clemente Ravetto - Gaetano Starrabba	Ferrari 250 Gto-64 3,0
13° Roger Delageneste - Jean Vinatier	Alpine A110 Renault 1,1
14° Francesco Lessona - Antonio Nicodemi	Ferrari 250 Lm 3,3
15° Rauno Aaltonen - Clive Baker	Austin Healey Sprite 1,3
16° Girolamo Capra - Maurizio Pinchetti	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
17° Giorgio Bassi - Giorgio Pianta	Asa 1000
18° Claudio Maglioli - "MC" (Marco Crosina)	Lancia Flavia Sport Zagato 1,8
19° Carlo Fabri - Pietro Laureati	Abarth Simca1300
20° Paul Hawkins - Timo Makinen	Austin Healey 3000
21° Alfonso Merendino - "Joselito" (Emanuele Trapani)	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
22° Giuseppe Babbini - "Kim" (Sergio Pedretti)	Asa 1000
23° Lodovico Denza - Paolo Gargano	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
24° Giorgio Benini - Gennaro Frola	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
25° Gianni Carpinteri - Vincenzo Messina	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
26° Claude Sage - Joseph Thomas	Alpine A110 Renault 1,1
27° "Ben Hur" (Emanuele Benedetto) - "The Tortoise" (Vittorio Orlando)	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
28° Pietro Lo Piccolo - Salvatore Sutura	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
29° Tullio Sergio Marchesi - "Ulisse" (Luigi Mosca)	Ferrari 250 Gto 3,3
30° Mario Casoni - Andrea De Adamich - Sergio Bettoja	Ferrari 250 Lm
31° Bob Bondurant - John Whitmore	Ford Gt 40 4,7

Giro veloce: Nino Vaccarella 39'21" - Km/h 109,874

A destra: Nino Vaccarella e Lorenzo Bandini, con Nino Sansone, allora Presidente dell'Automobile Club Palermo.

Sotto: nel corso del primo giro, a Caltavuturo, la Ferrari di Scarfiotti ha già raggiunto la Porsche di Maglioli e recuperato i 4 minuti che li separavano al "via"





le, con un ottimo rapporto tra peso e potenza è la carta vincente sul "Piccolo" circuito delle Madonie, non riuscendo comunque a contenere la fame di vittoria del Preside volante.

Alle tre Ferrari 275 P2 e alla 275 GTB/C "ufficiali", la Porsche oppone anche una 904/6 ed una 904/4 GTS affidate rispettivamente a coppie collaudate e fortissime come Hebert Linge ed Umberto Maglioli, e Gunther Klass ed Antonio Pucci.

Sono queste le vetture che aspirano a vincere la 49° edizione della Targa Florio, ma sono presenti anche diverse Ferrari 250 GTO, 250 LM ed una 500 TRC del 1957 adattata ai nuovi regolamenti. Il parco par-tenti è estremamente vario, con la partecipazione diretta delle case anche nelle classi minori. La corsa siciliana rappresenta un banco di prova insostituibile ed il ritorno pubblicitario di un successo, anche se solo di classe, interessa ogni marca automobilistica.

L'Alfa Romeo sempre più decisa a rientrare ufficialmente nelle competizioni affianca alle collaudate ed affidabili TZ la nuova TZ2, un'auto di concezione completamente nuova ed una GTA, entrambe mosse dal collaudato 1600 bialbero milanese.

L'Autodelta iscrive una TZ2 dall'inconsueto colore arancio affidandola al palermitano Nino Todaro ed a Roberto Bus-sinello, una GTA per la coppia siculo-argentina formata da Alessandro Federico - Marco Araujo Capral, e due TZ rispettivamente per Teodoro Zeccoli

- Carlo Zuccoli e Lucien Bianchi - Jean Rolland. Altre cinque TZ private partecipano alla corsa.

L'Alpine Renault schiera tre agili berlinette A110 nella categoria GT fino a 1300cc ed un prototipo M65 a coda lunga (!) nella classe 1300.

**DELUDENTE IL DEBUTTO DELLA FORD.
CONVINCENTE QUELLO DELLA ALFA ROMEO TZ2
AFFIDATA A NINO TODARO**

49^o edizione

LA FERRARI 275 P2

È la naturale evoluzione della 275 P del 1964. La carrozzeria in alluminio appare più filante ed arrotondata nelle forme, un largo spoiler posteriore ne migliora la stabilità permettendo di scaricare meglio i 350 cv del 12 cilindri a V montato in posizione centrale. Il motore è lo stesso dell'anno precedente ma monta la distribuzione bialbero e i nuovi carburatori Weber a doppio corpo. Il telaio tubolare viene irrigidito senza aumentare sensibilmente il peso grazie all'applicazione di piastre di alluminio rivettate, una soluzione già adottata sulle Formula 1 di Maranello. È la prima volta che vengono sostituiti i cerchi a raggi con i nuovi in lega di magnesio. Vengono costruiti in tutto quattro telai che vengono successivamente aggiornati. Ragione per la quale oggi non esiste più nessuna 275 P2 nella configurazione originale del 1965.



Carlo Abarth iscrive tre Simca 1300, in lotta con le Alpine per il primato, ed una 1600 OT prototipo affidata ad Hans Hermann e Leo Cella.

La BMC affida alla coppia Timo Makinen-Paul Hawkins la potente Healey MKIII. Una MG Midget e una Healey Sprite preparata da John Sprinzel, completano la spedizione inglese che sarà immortalata nel celebre documentario "Mountain Legend" prodotto dalla Castrol.

Desta curiosità e qualche perplessità la Sumbeam 260 Alpine Tiger, motorizzata con un Ford da 4.700 cc, guidata dal reverendo inglese Rupert Jones. Alle ore 8.00 di domenica 9 maggio è l'azzurra Alpine A110 n.2 di Jean Sage ad aprire le partenze, intervallate di 30" l'una dall'altra sino alla Ferrai 275 P2 n. 204 di Jean Guichet. Nino Vaccarella im-

pone immediatamente il ritmo alla gara prendendone la testa, seguito dai compagni Scarfiotti e Guichet separati dalla Ford GT40 dell'americano Bondurant. Scarfiotti tocca un paracarro e nel corso del secondo giro deve abbandonare la corsa. Al terzo dei 10 giri è sempre Vaccarella in testa seguito da Guichet; mentre le Porsche di Bonnier e Maglioli cominciano a scalare le posizioni trovandosi rispettivamente al quarto e al quinto posto.

Lorenzo Bandini sale per il suo turno sulla Ferrari n.198 deciso a seguire le raccomandazioni del suo compagno. Bandini sa quanto Vaccarella tenga a >

TRA I PRIMI DIECI CI SONO ANCHE ARENA, CALASCIBETTA E VIRGILIO. UNA VERA E PROPRIA "SPEDIZIONE" QUELLA INGLESE



SCHEDA TECNICA

Motore: 12 cilindri a V di 60° in posizione centrale longitudinale

Cilindrata: 3285,72 cc

Potenza: 350 cv

Alimentazione: 6 carburatori doppio corpo Weber 40 DCN2

Distribuzione: bialbero a camme in testa 2 valvole per cilindro

Accensione: doppia

Cambio: 5 rapporti

Frizione: multi disco

Velocità max: 300 Km/h

Telaio: traliccio in tubi di acciaio irrigiditi da pannelli in alluminio

Sospensioni, ant. e post.: a quadrilateri deformabili

Freni, ant. e post.: a disco

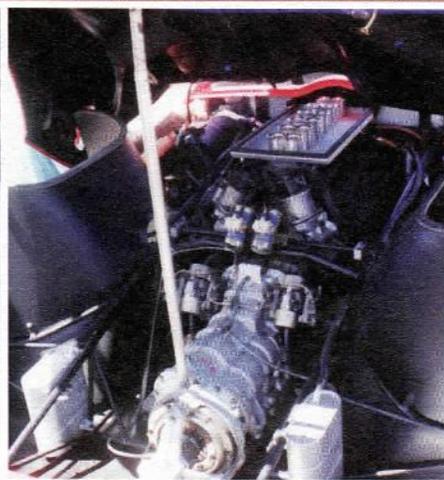
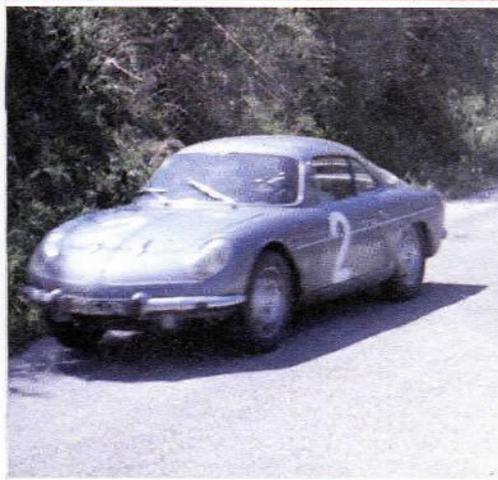
Carrozzeria: in alluminio

Interasse: 2.400 mm

Carreggiate: ant. 1.400 mm

post. 1.370 mm

Peso: 790 Kg



In alto da sinistra: il prototipo di Carlo Abarth, 6° assoluto con Hans Hermann e Leo Cella; la Renault Alpine A110 di Jean Sage e Joseph Thomas, primi alla partenza (26° all'arrivo).

A fianco, la sgraziata 904/8 spyder detta "Kangaruth", concluderà al secondo posto

vincere in Sicilia ed ha paura di commettere errori che sulle Madonie sarebbero irreparabili; proprio come è successo a Scarfiotti.

Lorenzo riesce a tenere la testa della gara per il suo turno di guida seguito a circa 6' dalla Ferrari di Baghetti. La "brutta" Kangaruth di Mitter si affaccia al terzo posto. A dimostrazione che le previsioni possono essere stravolte, anche la vettura di Baghetti è costretta al ritiro al settimo giro per problemi elettrici.

La strategia di gara prevede solo tre giri per Bandini, sarà quindi il pilota palermitano Vaccarella a riprendere il volante della 275 P2 alla settima tornata per concludere vittoriosamente la gara con un tempo complessivo di 7h 01'12". Davis-Mitter

con la Kangaruth sono secondi a più di 4' dai vincitori, Le Porsche 904 di Linge-Maglioli e di Bonnier-Hill attardati da vari problemi concluderanno rispettivamente al terzo ed al quarto posto, mentre il barone Antonio Pucci otterrà ancora una volta una vittoria di categoria e di classe con il quinto posto assoluto nella classifica generale.

Al sesto la sorprendente Fiat Abarth 1600 prototipo di Cella-Hermann, al settimo la coppia francese Bianchi-Rolland sulla TZ, all'ottavo la 250 LM di Taramazzo - Oddone, al nono ancora una TZ, quella di Sirugo-Arena mentre i siciliani Calascibetta-Virgilio vinceranno la classe 1300 con la gialla Simca-Abarth classificandosi al decimo posto assoluto.

MONOGRAFIA MODELLISTICA

L'unico Die-cast prodotto in scala 1/43 è quello della Best, proposto in edizione "Centenario" della Targa Florio da MiniMiniera con scatolino dedicato, riproduzione del pilota e rifiniture più accurate. Il modellino non sfigura in una vetrina ma insieme a dettagli curati quali la riproduzione fine dei cerchi, le luci posteriori, il tergicristallo e le cinture in fotoincisione presenta alcune imperfezioni quali le linee dello stampo ancora presenti, le calotte dei fari anteriori in plastica piena, il roll-bar staccato dal corpo della carrozzeria.

Nel 1965 la Mercury aveva realizzato una P2, ma il modellino altro non era che una 250 LM con alcuni particolari diversi il cui valore è esclusivamente collezionistico essendo completamente diverso dalla vera P2.

Non sono stati riprodotti Die Cast nelle scale superiori o minori, mentre esistono diverse riproduzioni, alcune molto belle, slot car nelle consuete scale 1/32 ed 1/24.

Diverso il discorso per quanto riguarda i kit in white metal o in resina. È stato l'artigiano napoletano De Stasio ad avere riprodotto per primo la 275 P2 in scala 1/43. Il modellino non riprende fedelmente le linee ed è anche decisamente sottoscala. Anche John Day ha realizzato la sua versione (in realtà si tratta della 330 P2 ma le carrozzerie erano identiche), questo modello risulta sicuramente più fedele dell'FDS pur presentando diverse imperfezioni comunque perdonabili visto il periodo nel quale viene messo in vendita.

Alla fine degli anni 80 FDS ripropone la P2 prima in white metal, successivamente in resina migliorandolo notevolmente nelle linee e nelle



dimensioni e corredandolo di fotoincisioni e particolari in alluminio tornito tra i quali i cerchioni. Gli artigiani francesi, maestri nell'uso della resina, non mancano e danno la loro versione della 275 P2. Il modellino di Tenariv, anche se datato è forse quello che meglio cattura le linee della macchina reale, Starter forse non rispetta le proporzioni dell'abitacolo, mentre Renaissance lo fa un po troppo tondeggiante nella parte anteriore anche se il kit è ricco di particolari e fotoincisioni.

Il modellino fotografato è stato realizzato dal modellista palermitano Enzo Manzo usando la base di Starter. Veramente pochi gli accorgimenti usati per migliorarlo: si limitano alla solita sostituzione dei fari anteriori in resina con le parabole lucenti e le calotte trasparenti in acetato termoformato e alla sostituzione dei cerchi, decisamente brutti quelli originali, con quelli del modellino della Best. L'effetto complessivo ne guadagna sensibilmente.

I particolari modificati aumentano il realismo finale. Anche se il modellino risulta però troppo "stretto" nelle dimensioni dell'abitacolo



Allegato al numero di gennaio 2013 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)

1966: durante le prove al muretto dei box Porsche, Joakim Bonnier (in piedi a destra) e Willy Mairesse

La Targa Florio compie i suoi primi 50 anni. Anniversario che viene celebrato anche con il Trofeo Marathon: un raduno di auto d'epoca, tra le quali spicca una folta rappresentanza di Bugatti capitanate da Elizabeth Junek, la pilota cecoslovacca che negli anni 20 corse sulle Madonie con una Bugatti 35 di colore giallo. Per l'occasione sono presenti Alessandro Cagno, primo vincitore della Targa, e Piero Taruffi l'ingegnere romano che ha legato la sua fama anche alle tante vittorie ottenute nelle gare siciliane. Nonostante le vetture della categoria Sport-Prototipi vengano costruite espressamente per la pista, il circuito stradale di 72 km rimane un banco di prova formidabile per testarne la resistenza. E se alcune case automobilistiche preferiscono disertare la trasferta siciliana, altre ne fanno un punto d'orgoglio e la

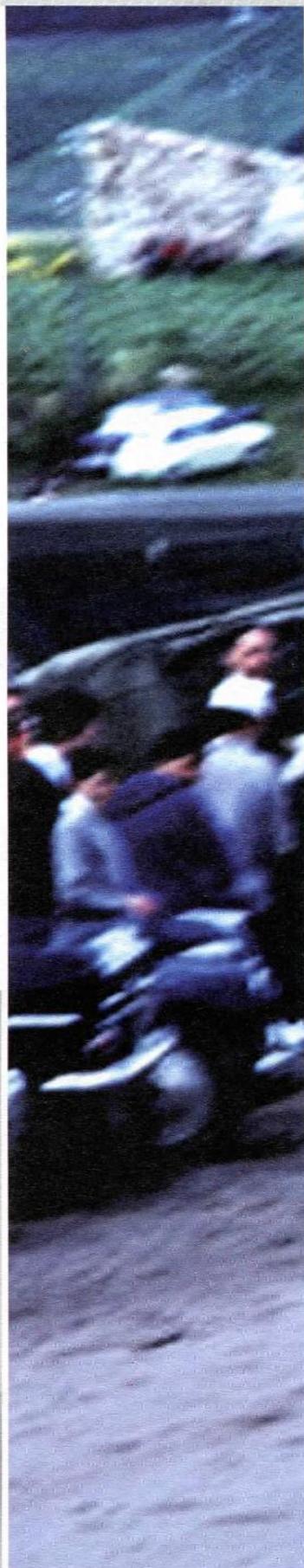
ricaduta pubblicitaria di una vittoria in Targa Florio continua a valere quanto, se non più, della conquista del Campionato Mondiale.

Ancora una volta le protagoniste assolute sono la Ferrari e la Porsche; l'una pronta a bissare il successo dell'anno precedente, l'altra a prendersi la rivincita.

Le intenzioni della casa di Maranello sono chiare: su espressa richiesta di Nino Vaccarella, che ha testato sul circuito anche la "piccola" Dino da 2 litri, viene preparata una 330 P3 con carrozzeria spyder. Vaccarella predilige guidare auto potenti ed è sicuro, nonostante le perplessità di Enzo Ferrari, della sua scelta.

La 696 2000 della scuderia Filipinetti vince una gara condizionata dal meteo variabile. Sotto: la "lavatura" dei cerchi contribuisce a dare realismo alle ruote del modellino

**A FLORIOPOLI È FESTA.
PER IL COMPLEANNO DELLA CORSA
RITORNA PURE ALESSANDRO CAGNO**



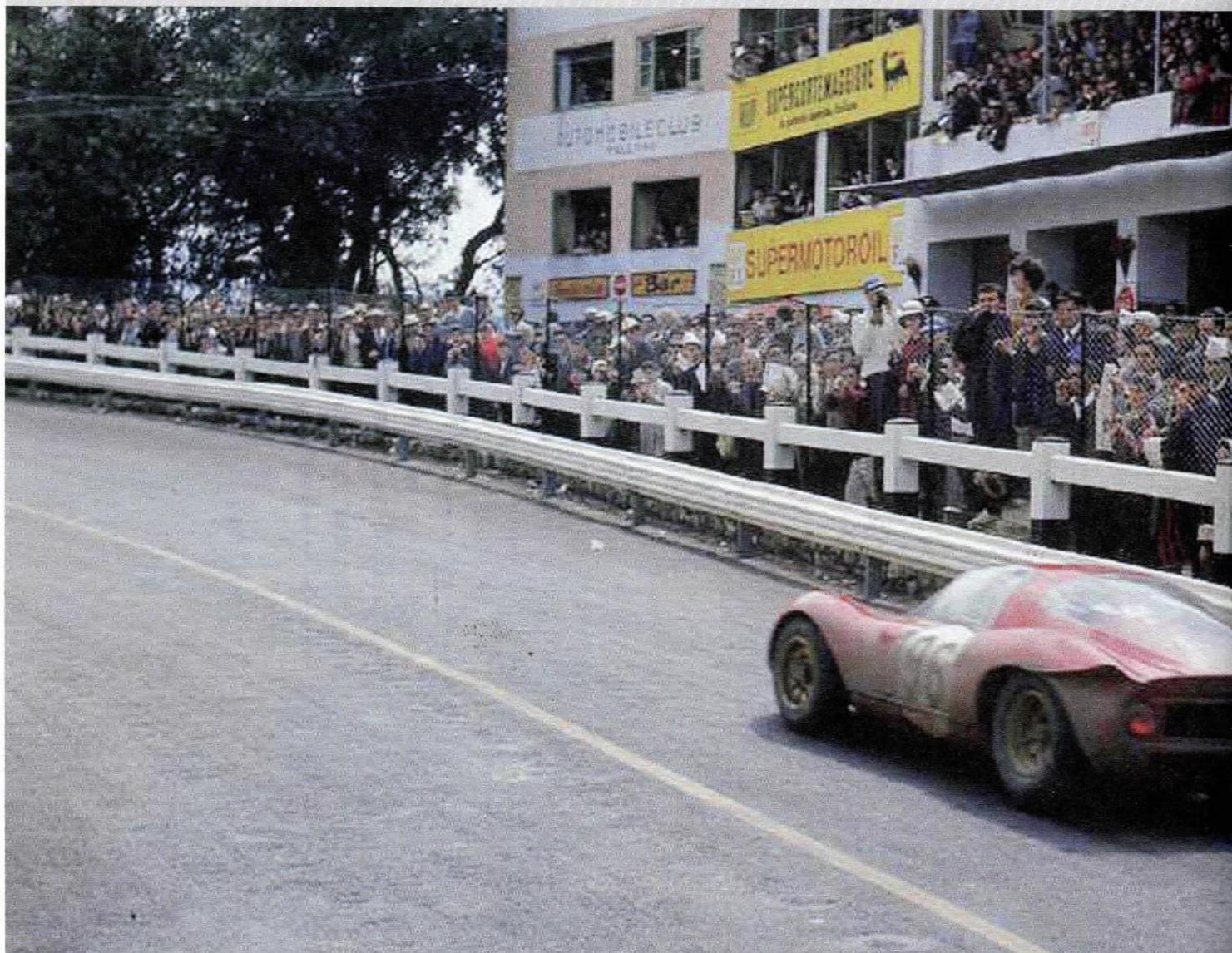
1966

“PRIVATA” MA SEMPRE PORSCHE

CON LA VITTORIA DI MAIRESSE-MULLER
ED IL TERZO POSTO DI PUCCI E ARENA INIZIA
IL DOMINIO TEDESCO NELLA GARA SICILIANA.
FERRARI SECONDA CON LA DINO



50^a edizione



Alla "4 litri" condivisa con Lorenzo Bandini vengono affiancate due Dino 206 S, affidate ad equipaggi di sicura esperienza: Baghetti-Guichet e Parkes-Scarfiotti; Casoni-Biscaldi guidano invece una terza Dino privata.

La Porsche iscrive quattro nuove Carrera 6: la 906 con motore 8 cilindri di 2200 cc con Davis-Klass, e le versioni spinte dal 6 cilindri (2000) affidata a Bonnier-Mitter, Hermann-Glemser e Arena-Pucci. Oltre alle quattro vetture ufficiali, sono presenti altre sei esemplari di privati: Mairesse-Muller, Maglioli-Bourillot, De Klerk-De Udy, Sperry-Bungener, Kuhinis-Heini, e l'altra coppia siciliana formata da Capuano-Latteri. La Ford France schiera una GT40 con Greder-Ligier.

La scuderia Autodelta con quattro TZ2 condotte da piloti esperti come Zeccoli-"Geki", Federico-

**IL PROFESSORE CONVINCIE L'INGEGNERE:
 LA FERRARI PUNTA SULLA P3 4 LITRI.
 PRIMA SINO ALL'INCIDENTE DI BANDINI**





La coppia elvetico-belga formata da Herbie Muller (a destra) e Willy Mairesse

50^a Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

8 maggio 1966

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

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

Partenti: 70; arrivati: 44; classificati: 41

POS.	PILOTA	VEETTURA
1°	Willy Mairesse - Herbert Muller	Porsche 906 Carrera 6
2°	Jean Guichet - Giancarlo Baghetti	Ferrari Dino 206 S
3°	Antonio Pucci - Vincenzo Arena	Porsche Carrera 6
4°	Enrico Pinto - Nino Todaro	Alfa Romeo Tz 2
5°	Claude Bourillot - Umberto Maglioli	Porsche Carrera 6
6°	Roger Delageneste - José Rosinski	Alpine Renault A110 1,3
7°	Jean Vinatier - Pierre Orsini	Alpine Renault A110 1,3
8°	Ignazio Capuano - Ferdinando Latteri	Porsche Carrera 6
9°	Timo Makinen - Jhon Rhodes	Mg B
10°	Roberto Bussinello - Luciano Bianchi	Alfa Romeo Tz 2
11°	Leo Cella - Achille Marzi	Lancia Fulvia Hf
12°	Guy Ligier - Henri Greder	Ford Gt 40
13°	Teodoro Zeccoli - "Geki" (Giacomo Russo)	Alfa Romeo Tz 2
14°	Giampiero Biscaldi - Mario Casoni	Ferrari Dino
15°	Hans Kuhnis - Heini Walter	Porsche Carrera 6 - 906 - 6/2,0
16°	Clemente Ravetto - Gaetano Starrabba	Ferrari 250 Lm/3,3
17°	Francesco Lessona - Antonio Nicodemi	Ferrari 250 Lm/3,3
18°	Jean Pierre Henrioud - Jean Francois Piot	Alpine A110 Renault 1,3
19°	Jhon Handley - Andrew Hedges	Mg B 1.8
20°	Rauno Aaltonen - Clive Baker	Austin - Healey Sprite 1,3
21°	Raffaele Pinto - Silvestre Semilla	Asa 411 1,1
22°	Andre Guilhaudin - Joseph Thomas	Alpine A110 Renault 1,3
23°	Claudio Maglioli - "Mc" (Marco Crosina)	Lancia Fulvia Hf 1,2
24°	Girolamo Capra - Giovanni Galli	Alfa Romeo Giulia Tz1 1,6
25°	Carlo Fabri - Corrado Fertaino	Porsche 911 2,0
26°	Tullio Sergio Marchesi - Renzo Sinibaldi	Ferrari 275 Gtb - C 3,3
27°	Stefano Alongi - Giovanni Rizzo	Alfa Romeo Giulietta Sz 1,3
28°	Pietro Lo Piccolo - Salvatore Sutura	Alfa Romeo Giulia Tz1 1,6
29°	"Johnny Walker" (Nino Bartolomei) - "Joselito" (Emanuele Trapani)	Alfa Romeo Giulia Tz 1 1,6
30°	Jack Epstein - Paul Hawkins	Ferrari 250 Lm 3,3
31°	Jean Pierre Nicholas - Jean Loup Pellecier	Porsche 911 2,0
32°	"Trinacria" - "Zeriman" (Giuseppe Pirrone)	Lancia Fulvia Hf 1,2
33°	Carlo Pietromarchi - R. Torinelli	Lancia Fulvia Hf 1,2
34°	Francesco Cosentino - Walfrido Orecchioni	Lancia Fulvia Hf 1,2
35°	Giuseppe Garofalo - Vincenzo Mirto Randazzo	Lancia Fulvia Hf 1,2
36°	Francesco Tagliavia - Pietro Termini	Ferrari 500 Trc 2,0
37°	"Sancho" - "Tio Pepe"	Alfa Romeo Giulietta Sz 1,3
38°	Mauro Battista - Alfio Monaco	Alfa Romeo Giulietta Sz 1,3
39°	Matteo Marsala - Adriano Reale	Ferrari 250 Gto 3,0
40°	Salvatore Maggiore - Giuseppe Valenza	Abarth Simca 1300
41°	Carmelo Giugno - Giuseppe Parla	Alfa Romeo Giulia Tz1 1,6



Sopra la Dino 206 di Guichet-Baghetti sfeeccia a Floriopoli. A fianco la 906 di Pucci e Arena

Giro veloce: Gerhard Mitter 40'19"0 (2°) - Km/h 107,151

PORSCHE 906 CARRERA 6

La Porsche 906 nella storia della casa tedesca rappresenta il passaggio dalle Sport dei primi anni '50 ai Prototipi degli anni '60-70. Viene costruita partendo da un progetto realizzato per le gare in salita, la 906 Ollon-Villars. La vettura originariamente chiamata 906 Carrera è subito ribattezzata "Carrera 6".

Il motore, un 6 cilindri boxer da 2 litri raffreddato ad aria, secondo la tradizione Porsche, le sospensioni con molle elicoidali e l'impianto frenante direttamente derivato dalla 904/6, sono montati su di un rigido e leggero telaio tubolare in acciaio, dove alcuni dei tubi sono utilizzati per il passaggio dell'olio.

La Carrera 6 ha una bella ed originale carrozzeria in fibra di vetro, caratterizzata dall'apertura delle porte ad ala di gabbiano, e dal grande lunotto posteriore in plexiglass giallo. Sono stati costruiti 52 esemplari "standard": nove con iniezione diretta e quattro con motore 8 cilindri boxer da 2,2 litri.

La Carrera 6 che trionfa in Targa Florio, unica vittoria assoluta nel Campionato Marche 1966, è un modello "standard". Per la "24 ore di Le Mans" dove domina la classe occupando i primi tre posti, viene preparato un cofano posteriore allungato che caratterizzerà i futuri modelli Porsche per la classica francese.



"Shangri-La", Pinto-Todaro e Bianchi-Bussinello, conferma la volontà dell'Alfa Romeo di essere protagonista.

L'Alpine Renault è presente con quattro berline A110 iscritte nella categoria Sport. Tra le Gran Turismo spicca la presenza della nuova coupé Lancia, la Fulvia HF, una vettura che negli anni a venire sarà protagonista della sua classe.

Ancora una volta saranno le condizioni atmosferiche a determinare i ritmi della gara.

La pioggia incessante caduta durante la notte tra sabato e domenica

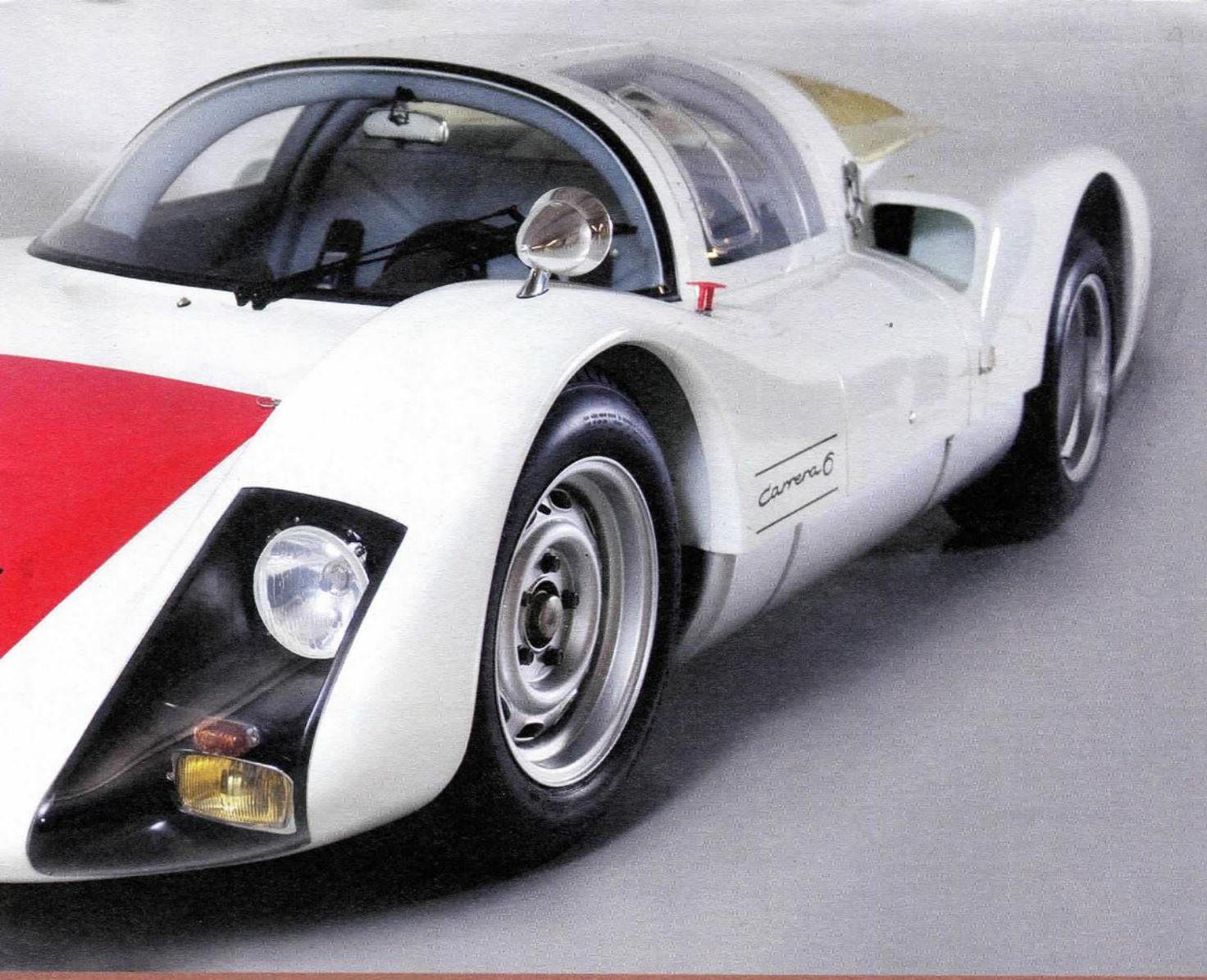
sconvolge i pronostici della vigilia. Le caratteristiche del circuito stradale fanno sì che fango e terra scendano verso l'asfalto, i 72 km di sviluppo alternano lunghi tratti di strada scivolosi ed umidi ad altri asciutti.

Alle ore 8.00 di un 8 maggio che promette ancora pioggia è la Lancia Fulvia HF n.2 di un giovane e promettente Vincenzo Mirto Randazzo ad aprire le partenze. Nonostante Vaccarella riesca, dopo il primo giro, a mantenere il primo posto, la ripresa della

**LA PORSCHE FIRMA LA VITTORIA NUMERO 6.
LA FERRARI MASTICA AMARO. AL QUARTO
POSTO L'ALFA ROMEO TZ2 DI NINO TODARO**



pioggia rende la grossa sport inguidabile, consigliando una guida più prudente in attesa della fine delle precipitazioni. Nelle posizioni di testa si alternano i piloti Porsche sino a quando le condizioni meteo cambiano, e la strada comincia ad asciugarsi. La P3 riprende a guadagnare posizioni tanto da delinearsi un nuovo successo della Ferrari, quando una incomprensione - mai completamente chiarita - durante un sorpasso tra Lorenzo Bandini ed il pilo-



SCHEDA TECNICA

Motore: 6 cilindri boxer
raffreddato ad aria
Cilindrata: 1.991 cc
Potenza: 210 cv (155 kW)
a 8.000 1/min
Alimentazione:
2 carburatori Weber 46
IDA 3C
Distribuzione: 2 valvole
per cilindro, 1 albero
a camme in testa
Cambio: 5 rapporti
+ retromarcia

Velocità: 280 Km/h
Telaio: traliccio in tubi
di acciaio
Sospensioni: ant. e post.
a quadrilateri deformabili
Freni: freni a disco - doppio
circuito
Carrozzeria: in fibra di vetro
Interasse: 2.300 mm
Carreggiate:
ant. 1.338 mm
post. 1.402 mm
Peso: 617 Kg

ta locale Matteo Marsala, provoca la disastrosa uscita di strada della P3 con cappottamento e ritiro. È il settimo dei dieci giri previsti, e nel corso dello stesso si autoeliminano le Porsche di Mitter e Klass. Anche Mike Parkes è vittima di un incidente che mette ko la sospensione posteriore destra della sua Dino. È così che la Porsche Carrera 6 della scuderia svizzera Filipinetti, guidata da Herbert Muller e Willy Mairesse, può vincere la gara, seguita dall'ultima

Ferrari ufficiale superstita: la Dino di Jean Guichet e Giancarlo Baghetti. Ancora una volta sul podio il Barone Antonio Pucci, stavolta in coppia con Vincenzo Arena; sorprendentemente quarta assoluta la TZ2 del bagherese Nino Todaro (con Enrico Pinto); sesta e settima le Alpine A110 di Delageneste-Rosinski e Vinatier-Orsini mentre la MG ufficiale del rallysta Timo Makinen terminerà al nono posto assoluto.

Primi di classe ed 11° assoluti: Cella-Marzi segnano il debutto della Lancia Fulvia HF 1200 (sopra a sinistra)

50^a edizione



MONOGRAFIA MODELLISTICA

La Carrera 6 è stata riprodotta in molteplici versioni sia statiche che slot, die-cast, kit o scatole di montaggio, in tutte le scale immaginabili, a dimostrazione di quanto questa vettura è stata importante sia nella storia della Porsche che nell'immaginario dei collezionisti di auto in miniatura e dei modellisti. In questa monografia ci limitiamo a tracciare una breve cronologia dei modellini statici. In assoluto il die-cast più bello prodotto fino agli anni 90 rimane il Solido. La ditta francese è stata la prima a cimentarsi nella riproduzione in scala 1/43, con uno splendido modellino in zamak provvisto dell'apertura ad "ali di gabbiano" delle portiere, queste ultime realizzate in plastica. Le linee erano ben catturate, i cerchi per l'epoca erano molto realistici, fari anteriori e posteriori in plastica trasparente.

Lo stesso stampo sarà commercializzato alla fine degli anni 80 con il marchio Verem.

Mercury, Dinky Toys France e Corgi Toys presentarono anch'esse la loro interpretazione della Carrera 6. La Mercury nella serie Speedy la fece anche in scala 1/66 provvista anche di ruote "veloci".

Nonostante la vittoria più prestigiosa sia stata ottenuta alla Targa Florio, nessuna delle ditte citate realizzò questa versione. Tutti i modellini erano invece presentati con decorazioni e colori non riferibili ad alcuna gara in particolare.

In effetti negli anni '60 nelle miniature in scala non venivano riprodotte le versioni specifiche di una o di

un'altra gara. La tecnica delle decals e della verniciatura aveva ancora dei limiti che facevano desistere i produttori da questa possibilità.

Negli anni '90 è la portoghese Vitesse che presenta una bella versione della Carrera 6, ripresa negli stampi da Schuco ed ultimamente riproposta sotto il marchio Solido. Questo stampo è stato utilizzato anche per alcune serie da edicola e rappresenta una base economica per realizzare buone rielaborazioni. La prima Carrera 6 con la livrea della Scuderia Filipinetti ed il numero 148 è della Ebbro, che intorno al 2009 realizza un bel modellino in scala 1/43. DVA Models, una ditta americana, mette in vendita la versione che effettua le prove, caratterizzata dai numeri dipinti nel classico colore azzurro.

Gli estremi delle scale sono interpretati da Schuco che inserisce nel suo catalogo per la serie Piccolo una deliziosa miniatura in scala 1/90, e da Minichamps che nella scala 1/18 offre ai collezionisti un modello super dettagliato provvisto di tutte le parti apribili.

Il kit della Carrera 6 della francese Provence Moulage, ormai introvabile nei negozi specializzati, è in resina, ben riprodotto e con tutte le decals necessarie per ottenere la vettura di Mairesse-Muller. In scala 1/87 esiste anche il kit di Hight Tech Model. Il modellino fotografato è stato realizzato su una base Provence Moulage. Praticamente non è stato cambiato nulla e gli sforzi del modellista si sono concentrati esclusivamente sulla rifinitura attenta dei particolari.

Tra le poche modifiche necessarie, la sostituzione dei fari posteriori, nel kit riportati sulla carrozzeria in resina, con altri in plastica rossa trasparente reperibili tra gli accessori in vendita nei negozi specializzati o su internet