

Allegato al numero  
di febbraio 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](http://www.f1photo.com)),

Nicola Scafidi (per gentile  
concessione di Pucci Scafidi -  
[www.pucciscafidi.com](http://www.pucciscafidi.com))

e Vittorio Giordano  
(Collezione Targapedia -  
[www.targapedia.com](http://www.targapedia.com))



I colori dei box  
di Floriopoli: in primo  
piano la Porsche  
Carrera 6 di Michael  
De Udy e Peter De Klerk



# 1967

## LA FERRARI SI FERMA A COLLESANO

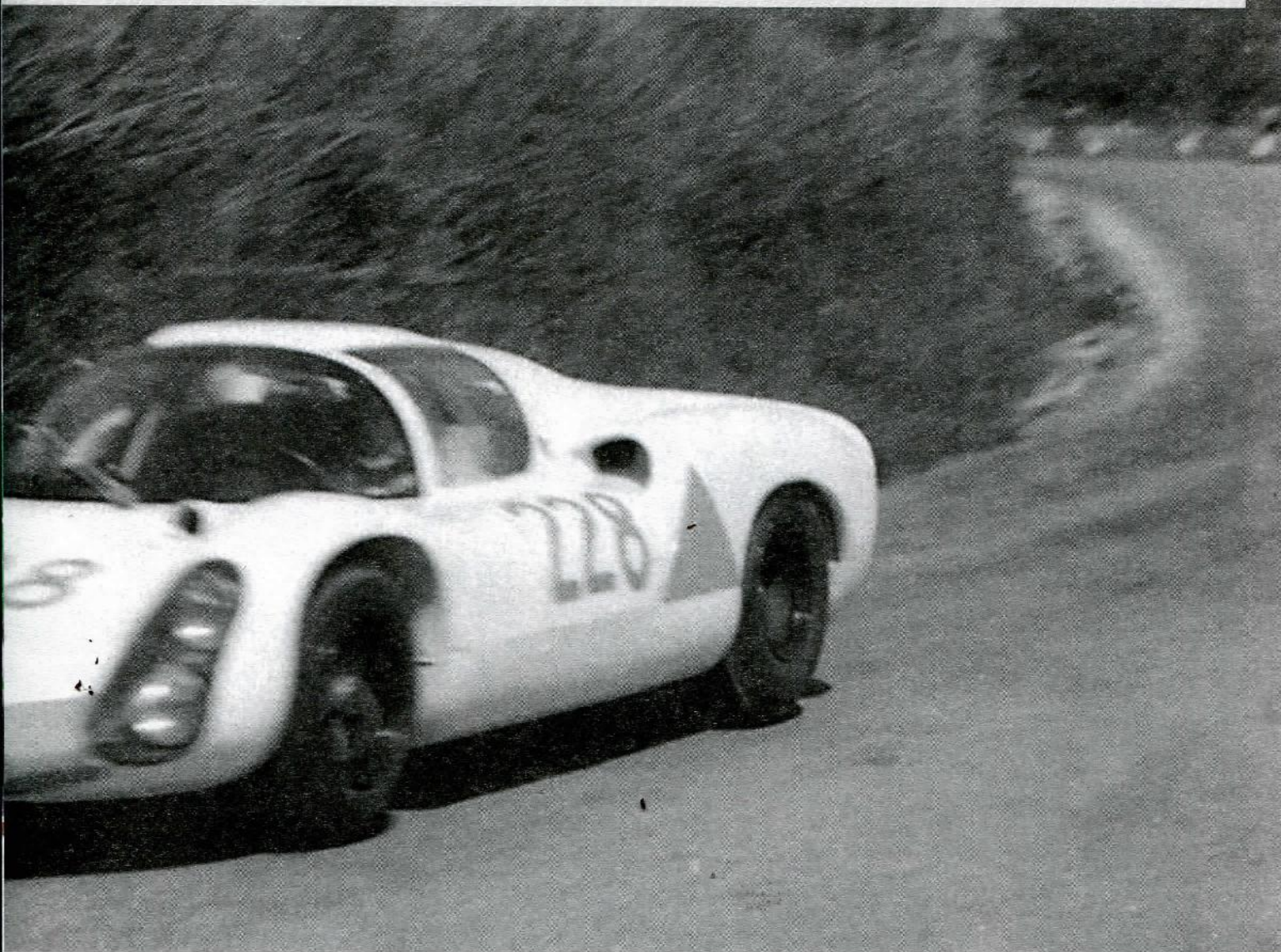
VACCARELLA TRADITO DAI FRENI, È COSTRETTO AL RITIRO, QUANDO ERA AL COMANDO CON LARGO MARGINE. FINISCE KO PURE L'ALFA 33, E COSÌ LA PORSCHE 910-8 DI STOMMELEN-HAWKINS BISSA IL SUCCESSO DELL'ANNO PRIMA



Sopra la Porsche 910-8 di Rolf Stommelen e Paul Hawkins.

A destra: il modellino della Provence, forse un po' piccola e schiacciata, rimane uno dei kit in resina più diffusi





**A**lla 51° edizione della Targa Florio sono iscritte tutte le auto che danno vita al Campionato Mondiale Marche, pronte a sfidarsi anche sul tortuoso circuito delle Madonie; dura palestra per gli uomini, inesorabile banco di prova per le auto. Una delle protagoniste più attese è la Chaparral 2F affidata a Phil Hill e Hap Sharp. La rivoluzionaria Sport di Jim Hall è caratterizzata dall'imponente alettone dinamico che sovrasta la vettura, e da un motore di circa 7.000 cc. Le caratteristiche di quest'auto sono più adatte a circuiti veloci, ma il costruttore americano accetta la sfida anche sulle curve siciliane. Un'altra sport di 7 litri è al centro dell'attenzione di un pubblico sempre più competente ed esigente: la nuova Lola T70 MK3 alla cui guida si alterneranno Jack Epstein e Hogh Dibley. Le Ford GT40 (5000 c.c.) schierate al via sono due, entrambe iscritte dalla Ford France con Greder-Giorgi e Schlessler-Ligier, la scuderia francese dispone pure di una Shelby GT 350, ma la grossa granturismo non potrà partecipare alla gara perché divorata

dalle fiamme conseguenti alla rovinosa uscita di strada in prova. Una leggenda non verificata, racconta che sia stato proprio il pilota Lego a darle fuoco per rabbia dopo lo scampato pericolo.

La scuderia Autodelta porta ben quattro esemplari del nuovo prototipo 33/2 litri, con il quale l'Alfa Romeo avvia il tentativo di vincere l'ambito trofeo Costruttori. Sono affidate a De Adamich-Rolland, Baghetti-Bonnier, Giunti-"Nanni" e Todaro-"Geki", piloti che in Targa sono una garanzia. Se le Alfa sono quattro, bene sei sono le Porsche 910 ufficiali con le quali la casa di Stoccarda cerca di bissare il successo dell'anno precedente. Tre di queste sono spinte dall'8 cilindri boxer di 2.200 cc. Inserite quindi nella classe "oltre 2000" si batteranno contro vetture con cilindrata più che doppie ma che non godono della loro agilità e leggerezza; sono guidate da Hermann- ➤

**AL "VIA" CI SONO TUTTE LE CASE  
CHE SI CONTENDONO LA VITTORIA  
NEL CAMPIONATO MONDIALE MARCHE**





Siffert, Davis-Mitter e Hawkins-Stommelen. Le altre tre (guidate da Elford-Neerpasch, Biscaldi-Cella e Maglioli-Schutz), montano il 6 cilindri boxer da 2 litri

e contenderanno invece alle Alfa 33, ed alla Ferrari Dino 206S di Casoni-Klass la vittoria di classe. Queste sei Porsche sono caratterizzate da colori fluorescenti sui

musi e sui fianchi della carrozzeria per rendere gli equipaggi facilmente riconoscibili. Enzo Ferrari, in considerazione della sfortunata ma valida prova del-

la P3 dell'anno precedente, affida a Nino Vaccarella la nuova P4 di 4 litri. Il "Preside Volante" sarà affiancato nella guida da Lodovico Scarfiotti, una coppia collaudata che ha regalato alla scuderia di Maranello la vittoria al Nurburgring del 1964.

La scuderia elvetica Filipinetti affida a Herbie Muller (vincitore del 1966) e a Jean Guichet una 412P; altre due Ferrari private in gara: sono le Dino 206S della coppia siciliana Capuano-Latteri e l'altra di Venturi-Williams.

La categoria Gran Turismo vede le Lancia Fulvia HF protagoniste incontrastate della classe 1300 (una Fulvia HF è iscritta dalla Lancia nella categoria

**SUSCITA MOLTA CURIOSITÀ L'AVVENIRISTICA  
CHAPARRAL CON MOTORE 7000  
ED IL GRANDE ALETTONE SUPERIORE**





Floriopoli, scene dai box: a fianco della 910 di Cella-Biscaldi, la 911 S ufficiale di Cahier-Killy. In basso: Rolf Stommelen e Paul Hawkins, vincitori della 51° edizione. In basso: lo svizzero Jo Siffert, nuovo beniamino del pubblico siciliano dopo le vittorie ai GP. di Pergusa e di Siracusa, fotografato insieme alla compagna



## 51° Targa Florio

### CLASSIFICA ASSOLUTA

14 maggio 1967

**Campionato Mondiale Marche**

Validità: **Challenge Internazionale Prototipi**

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

Partenti: 62; arrivati: 25; classificati: 17

POS. PILOTA	VETTURA
1° Paul Hawkins-Rolf Stommelen	Porsche 910-8
2° Leo Cella-Giampiero Biscaldi	Porsche 910/6 2,0
3° Jochen Neerpash-Vic Eiford	Porsche 910/6 2,0
4° Vittorio Venturi-Jonathan Williams	Ferrari Dino 206 Sp
5° Henri Greder-Jean Michael Giorgi	Ford Gt 40
6° Hans Herrmann-"Jo" (Joseph Siffert)	Porsche 910-8 2,2
7° Bernard Cahier-Jean Claude Killy	Porsche 911 S
8° Alberto Girardini-Zeffirino Filippi	Lancia Fulvia Hf 1,3
9° Ted Workswick-Richard Bond	Austin Healey 3000
10° Raffaele Restivo-"The Tortoise" (Vittorio Oriando)	Fiat 124 Sport Spider
11° Robert Mackie-Dan Margulies	Porsche 911 S/2,0
12° Marco Crosina-Claudio Maglioli	Lancia Fulvia Hf/1,3
13° "Bigum" (Biagio Gumina)-Basilio Gusmà Piccione	Alfa Romeo Giulia Sprint Gt/1,6
14° Mario Facca-"Opicina" (Erasmus Crivellari)	Porsche 911 S/2,0
15° Giovanni Rigano-"Ramon" (Franco Lisitano)	Lancia Fulvia Hf/1,3
16° Giuseppe Garofalo-"Amphicar" (Eugenio Renna)	Lancia Fulvia Hf
17° "Harca" (Giuseppe Vassallo)-"Mp" (Michele Pusateri)	Fiat 124 Sport Spider/1,4

**Giro veloce:** Herbert Muller 37'09"(2°) - Km/h 116,285





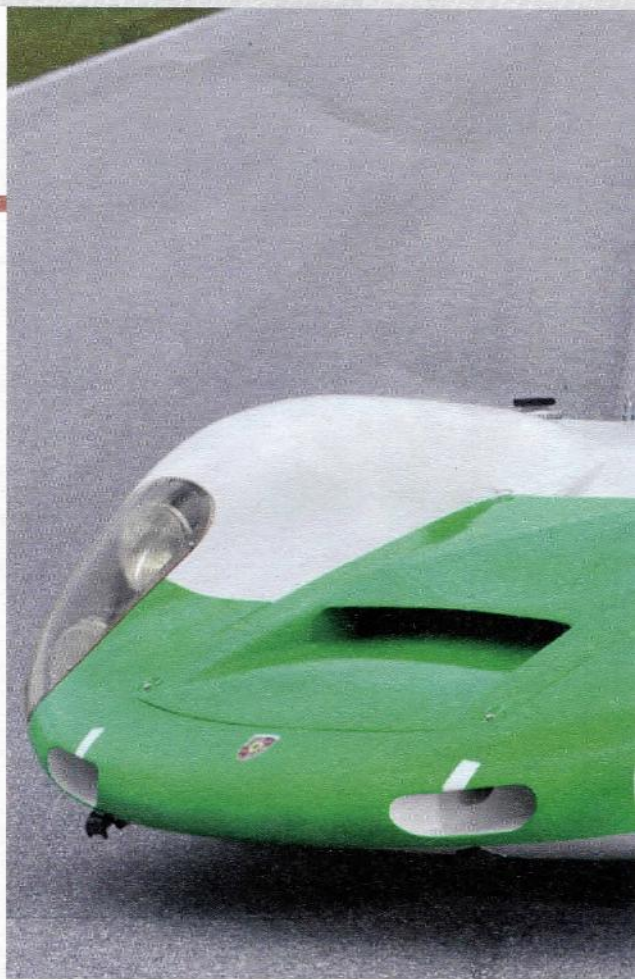
## PORSCHE 910

La 910, conosciuta anche come "Carrera 10", è la logica evoluzione della "Carrera 6". Sia dal punto di vista telaistico che motoristico, mentre la linea con l'abolizione del lunotto in plexiglass anticipa quelle delle future 907 e 908. Viene costruita per affrontare la stagione sportiva del 1967 nella categoria Sport-Prototipo.

La carrozzeria in vetroresina è incollata sul telaio a traliccio tubolare più leggero e resistente di quello della 906. Le porte sono incernierate sui parafranghi anteriori, e permette la rapida asportazione del tettuccio agevolando così i piloti di alta statura. Inediti i cerchi: non più in acciaio stampato, ma realizzati in fusione di magnesio con un unico grosso dado centrale; particolare che favorisce la rapidità dei cambi-gomme e che rimane una costante, anche nel disegno, su tutti i successivi modelli Porsche da competizione.

Viene adottato il classico 6 cilindri boxer 2 litri (Tipo 901), e con l'8 cilindri di 2.000 e 2200 cc. Le due versioni erano distinguibili dalla presenza del foro sul cofano motore per la ventola di raffreddamento, che nel motore 8 cilindri era montata orizzontalmente tra le due bancate.

Inizia la sua carriera nel Campionato Europeo della Montagna, dotata della carrozzeria aperta tipo "Bergspyder" e motore 8 cilindri da due litri. I 270 cv di cui dispone non le permettono di affrontare ad armi pari le avversarie dirette per la vittoria assoluta nel Campionato Marche del 1967 (Ferrari, Ford, Chaparral), ma nonostante questo la 910 si aggiudica le vittorie assolute alla Targa Florio e per la prima volta al Nurburgring. Mentre non ha rivali nella classe 2000 dove conquista la seconda vittoria consecutiva del campionato. Viene sostituita nel 1968 dalla nuova 907, già collaudata durante la stagione '67, ma continua a correre affidata a scuderie private sino agli anni '70 non ottenendo più risultati di rilievo.



Sport con l'equipaggio "rallistico" Munari-Anderson). Nella classe "GT 2000" è la Porsche con le 911 che punta al successo: tra le tedesche spicca la 911 S ufficiale affidata al fotografo-pilota Bernard Cahier e all'olimpionico francese di sci Jean-Claude Killy. Per l'Alpine Renault la prova siciliana è diventata irrinunciabile ed anche quest'anno sono ben quattro le berlinette francesi iscritte alla gara. Non manca una nutrita rappresentanza inglese di vetture ufficiali e private. Per la prima volta dal 1948 non prende il via il Barone Antonio Pucci, che ha concluso l'anno prima la parte agonistica della sua carriera con un prestigioso podio; ma il barone siciliano continuerà ad essere presente ai box Porsche sino all'ultima edizione mondiale del 1973.

Il tempo di 37'12"4/5 ottenuto in prova da Nino Vaccarella, segna un divario incolmabile con gli avversari, anche con i più temibili, ed il pubblico locale è certo di vedere vincitore per la seconda volta il suo beniamino.

Alle ore 08.00 di domenica 14 maggio la Lancia Fulvia HF n.2 di Pinto-Marzi segna la prima delle 65 partenze che con distacchi di 20" si succederanno sino alla MGB n.230 di Hopkirk-Makinen.

Vaccarella è scatenato, già al primo giro negli allunghi tra Cerda e Caltavuturo recuperando facilmente

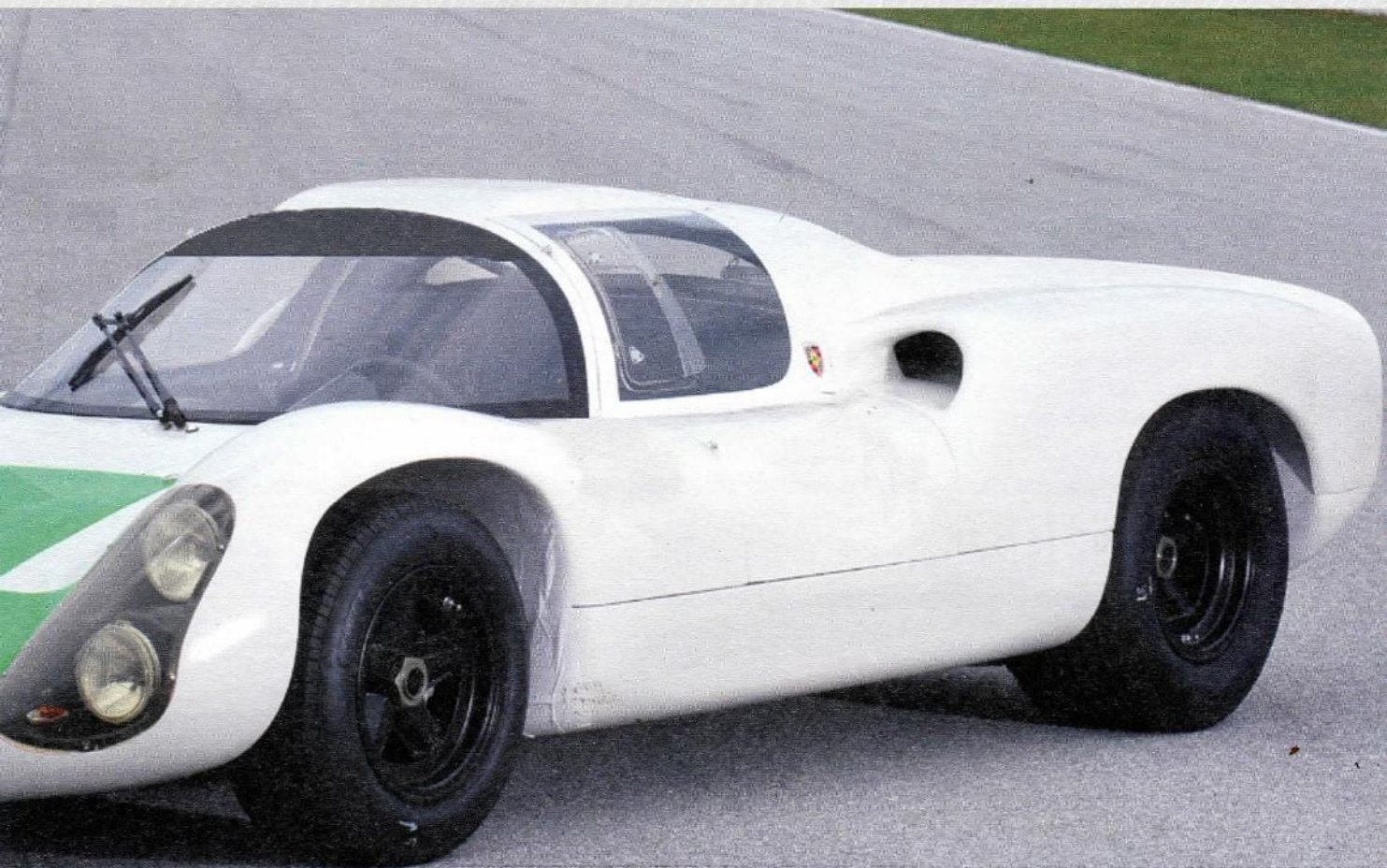
i 20" di ritardo raggiunge e supera Phil Hill e conclude il primo giro in 37'31"; distaccando di un minuto Mitter con la prima delle Porsche, seguito a sua volta da Siffert, Muller e Hill.

Al secondo giro i sogni di vittoria di Vaccarella e dei suoi tifosi si infrangono sul marciapiede all'esterno di un tornante che immette nell'abitato di Collesano. Il pilota siciliano anche a causa dei freni sollecitati arriva "lungo". La grossa P4 scivola verso l'esterno della curva e nulla può il pilota. Il contatto con il marciapiede è disastroso, provocando la rottura di due cerchi. Il ritiro è inevitabile. A poco serve il calore dei collesanesi che lo accolgono a casa in attesa che l'elicottero

lo riporti a Floriopoli. La giustificazione dell'incidente fornita dai suoi tifosi, secondo i quali Vaccarella avrebbe salutato il suo pubblico perdendo il controllo della macchina, è stata sempre smentita dal pilota; il quale invece imputa ai freni e ad un suo errore di valutazione il ritiro. Fuori i favoriti è battaglia aperta tra chi è rimasto in gara. Le Alfa 33 sono troppo giovani e pur rimanendo nelle posizioni di testa con De Adamich-Rolland non superano l'ottava tor-

**UNA FERRARI CONTRO SEI PORSCHE,  
LA POTENZA CONTRO LA DETERMINAZIONE.  
DECIDERÀ PERÒ LA SORTE...**





## SCHEDA TECNICA

**Motore:** 8 cilindri boxer  
raffreddato ad aria  
**Cilindrata:** 2.195 cc  
Potenza: 270 CV (199 kW)  
a 8600 1/min  
**Alimentazione:**  
iniezione Bosch  
**Distribuzione:**  
2 valvole per cilindro,  
doppia accensione  
**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. 1.430 mm /  
post. 1.401 mm  
**Peso:** 600 Kg

Spartani ed essenziali gli interni delle 910: tutto è funzionale ed al posto giusto. A sinistra il collaudato motore 8 cilindri boxer da 2,2 litri



nata lamentando tutti i problemi alle sospensioni. La Ferrari 412 P della Filipinetti riesce a tenere la testa della gara sino al quinto giro, per poi perdere progressivamente terreno a favore delle Porsche. La n.228 di Stommelen-Hawkins sarà così prima, mantenendo il vantaggio sino alla fine. La Chaparral arriva al nono giro comportandosi dignitosamente, ma viene messa fuori gioco da una foratura. A riprova che in Targa Florio ogni dettaglio è messo a dura ed inesorabile prova, la vettura americana avrebbe potuto riprendere la gara, con la sostituzione della ruota. Se non fosse che questa si era letteralmente

liquetta, a causa dell'elevate temperature prodotte dal motore, perchè sistemata proprio... all'interno del vano motore, sopra il cambio!

Per la Porsche è il trionfo, Stommelen-Hawkins tagliano il traguardo per primi e le 910 di Cella-Biscaldi e di Elford-Neerpasch completano il podio tutto tedesco. Il quarto posto della Dino 206S di Nicodemi-Williams è una magra consolazione per la Ferrari. Quinta la Ford GT40 di Greder-Giorgi, sesta la 910 di Siffert-Hermann, settima la 911S di Cahier-Killy, ottava la Lancia Fulvia HF di Girardini-Filippi a riprova delle qualità della coupé torinese.

## MONOGRAFIA MODELLISTICA



La prospettiva della foto permette di osservare la ventola di raffreddamento, assente nel kit Provence Moulage, modifica resa necessaria per realizzare la versione 8 cilindri, vincitrice della Targa

Le prime ditte che hanno riprodotto la 910 in diecast sono state l'italiana Mebetoys e la tedesca Marklin. La Mebetoys dedica le sue attenzioni alla versione 6 cilindri. Provvisto di quattro parti apribili con una discreta realizzazione del motore, il modellino riporta stranamente impresse sullo stampo delle venature che fanno da guida agli stickers in carta adesiva che lo decorano. Particolare pure la scelta delle colorazioni che vanno dal bianco all'ocra. In un secondo tempo esce nella linea Mattel Gran Toros provvisto di "ruote veloci" con colorazioni metallizzate. La Marklin realizza la versione 8 cilindri, con il caratteristico foro della ventola sul cofano posteriore. Gli sportelli sono le uniche parti apribili, anche in questo caso svariati sono i colori disponibili, ed il modellino datato 1970 continua ad essere aggiornato con minime modifiche sino all'ultima del 1992 che lo vede insieme ad una 911 targa, ad una 914 e ad una 907 1h, tutte di colore argento, in un elegante cofret per la serie Marklin Museum. Molto bella la 910-6 di Ebbro anche se nessuna delle versioni riguarda la Targa. La Exoto

invece ha recentemente proposto la 6 cilindri in scala 1/18 proprio nelle tre versioni Targa Florio. È della Matchbox la riproduzione più piccola in scala 1/87.

L'unico kit in white metal è dell'italiana Dallari, in scala 1/43 con cofani apribili e riproduzione del motore. Si tratta di un modello datato, difficile da montare e troppo grossolano nella interpretazione delle linee. I kit in resina sono opera delle francesi Provence Moulage, Tenariv e Vroom.

Il primo, quello fotografato nell'articolo, pur riproducendo la n. 228 vincitrice della Targa 1967 non è esente da errori: il più grossolano è la motorizzazione, si tratta infatti del 6 cilindri, conseguentemente manca la ventola orizzontale e gli scarichi sono sdoppiati, ma anche le dimensioni non sono corrette, risulta più piccolo e le ruote troppo alte ne compromettono l'assetto, in ultimo le decals sono completamente errate nel carattere dei numeri e nei colori della banda frontale e dei triangoli laterali.

Il modellino di Tenariv appare senz'altro più corretto, le linee sono più soddisfacenti e si può montare senza eccessive modifiche per renderlo presentabile.

In assoluto ancora una volta è di Vroom la più bella realizzazione, interpretata correttamente nelle forme della bella carrozzeria, la finezza della resina e gli ottimi stampi permettono una riproduzione ben dettagliata che da molta soddisfazione a che si accinge a montarla. Le decals del kit sono quelle del Nurburgring, ma anche in considerazione che i numeri vanno realizzati manualmente, non è difficile rifinire la n. 228, anche perché il foglio delle decals riporta correttamente i colori fluorescenti delle bande che contraddistinguevano i tre equipaggi.



# 1968 TARGA FLORIO

La Porsche celebra le sue vittorie alla Targa Florio anno per anno con manifesti appositamente dedicati, divenuti icone della gara siciliana e della Casa di Stoccarda

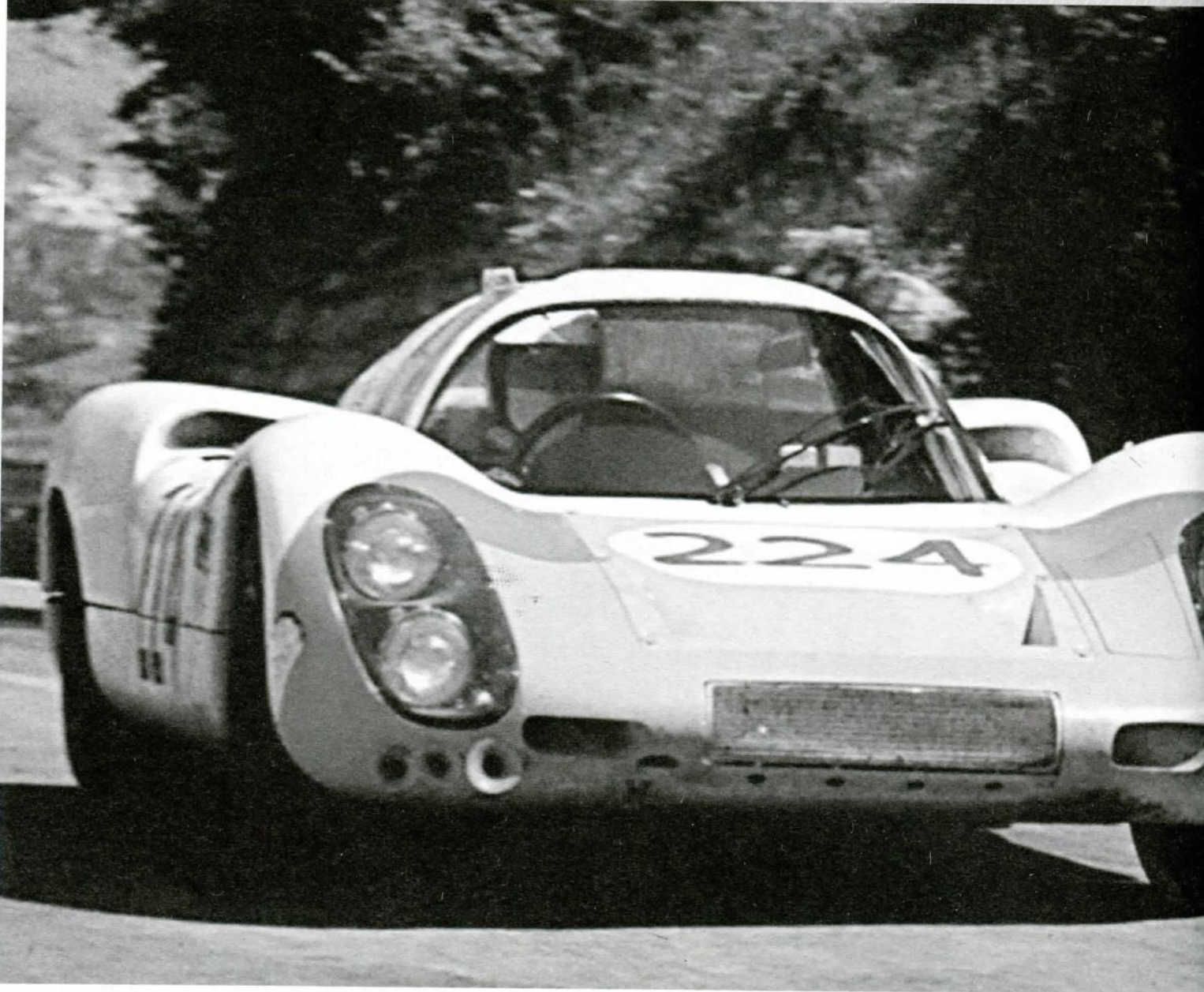
**CLASSIFICA ASSOLUTA**  
**1. ELFORD / MAGLIOLI 907**

SPORT  
1. BARDH WENDT / KAUSSEN 906  
GRAN TURISMO  
1. HALDI / GREUB 911 S

SHELL / DUNLOP

**PORSCHE**





**T**occa all'Alfa Romeo ricevere il testimone di sfidante della Porsche, almeno in Sicilia. Il 1968 vede infatti l'assenza della scuderia di Maranello. La Ferrari è rimasta praticamente esclusa dal Mondiale Marche non avendo vetture in grado di competere per la vittoria assoluta, riservata a Prototipi di 3 litri di cilindrata, come deciso dai nuovi regolamenti e l'unica Ford GT40 presente, appartenente ad una scuderia privata, non è assolutamente in lizza per il primo posto. La scuderia di Stoccarda per la terza volta consecutiva schiera uno squadrone formato da quattro nuove 907 spinte dal collaudato ed affidabile 8 cilindri boxer da 2,2 litri, ed affidati ad otto piloti conoscitori del circuito delle Madonie: Elford-Maglioli, Herrmann-Neerpasch, Siffert-Stommelen e Mitter-Scarfiotti, a dimostrazione delle chiare intenzioni di vince-

re la Targa 1968. Inoltre affidata a scuderie private ci sono tre 910-6, e tre "anziane" 906-6. Invece l'Autodelta, la scuderia guidata dall'Ingegnere Carlo Chiti al quale è affidata la gestione sportiva dell'Alfa Romeo, forte delle esperienze precedenti porta in Sicilia quattro esemplari della "33". La vettura di punta, spinta dal motore da 2,5 litri, è affidata alla coppia Vaccarella-Schutz, le 2 litri a Giunti-Galli, Casonni-Bianchi, e Baghetti-Biscaldi. La belga VDS (scuderia semiufficiale), iscrive altre due 33 per Gosselin-Trosch e Pilette-Slotemacker. La "vecchia" 250 LM di Vestey-Piper aggiornata ma comunque scarsamente competitiva, e la Dino 206 S di Christoffersson-Wangstre rappresentano >

**ASSENTE LA FERRARI TAGLIATA FUORI DAI  
 REGOLAMENTI DEL MONDIALE. IL COMPAGNO  
 DI VACCARELLA SBATTE PRIMA DI CERDA**



# 1968 ELFORD L'EROE MAGLIOLI IL MITO

L'ALFA ROMEO RISCHIA DI GUASTARE LA FESTA ALLA PORSCHE, MA ALLA CASA DI STOCCARDA ED AL PILOTA ITALIANO NON SFUGGE LA TERZA VITTORIA. LA MENO POTENTE 33/2000 OCCUPA LE PIAZZE D'ONORE CON I GIOVANI IGNAZIO GIUNTI E NANNI GALLI, SEGUITI DA CASONI-BIANCHI



Tris di vittorie consecutive per la Porsche, e terzo successo pure per Umberto Maglioli. A fianco: il modellino della Provence Moulage non trascura alcun dettaglio. Dagli avvisatori acustici supplementari al tetto tagliato per ospitare Maglioli. Particolari fedeli al vero, ed assenti nei die-cast in vendita

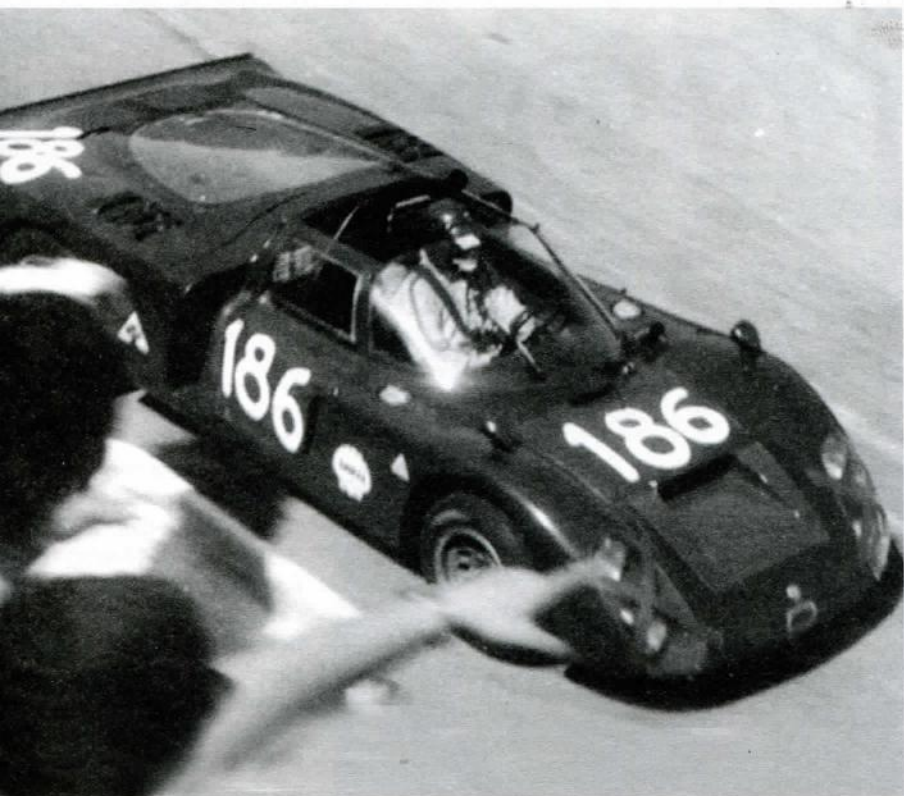


i colori della Ferrari. Il 1968 segna il debutto in "Targa" di una nuova Lancia: una granturismo dalla linea originale disegnata da Zagato, la Fulvia Sport competizione, che monopolizza la classe 1300; mentre con due Fulvia Zagato prototipo, Munari-Pinto e Claudio Maglioli-Crosina sono iscritte nella categoria sport prototipo. Sei Porsche 911 si sfidano nella classe 2000 della categoria granturismo, mentre le Abarth si contendono il primato nella classe 1300 sport. Tre Austin Healey Sprite, una Big Healey ed una MGB rafforzano infine la rappresentanza inglese. Assenti le Alpine Renault.

Durante le prove l'eccentrico pilota inglese Vic Elford mette a segno un tempo eccezionale: 36'47"7/10, ma anche gli altri piloti della Porsche dimostrano con le loro prestazioni che non si tratta di un caso isolato. L'ordine di partenza prevede sempre che siano le vetture delle classi minori a prendere per prima il via separate da 20" l'una dall'altra, così la domenica del 5 maggio alle ore 8.00 la prima a partire è la Lancia Fulvia sport Zagato n.2 di Locatelli-Porretti seguita da altre sette Lancia; nel mezzo di queste c'è anche la Matra Djet di Fiorentino-Pirrone. Ultima ad avviarsi è la Porsche 907 di Scarfiotti-Mitter. È proprio il pilota italiano che si trova in testa alla fine del primo giro, agevolato pure dall'incidente occorso alla vettura gemella ➤

La corona d'alloro è solo per Maglioli ed Elford, ma anche Ignazio Giunti (sotto al volante dell'Alfa 33) e Nanni Galli sono festeggiati sul podio e dal pubblico avendo disputato una corsa memorabile

**DOPO LE PROVE LE PORSCHE LASCIANO  
INTENDERE COME FINIRA' LA GARA.  
RICCA DI COLPI DI SCENA**







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

### CLASSIFICA ASSOLUTA

5 maggio 1968

#### Campionato Mondiale Marche

Validità: **Challenge Internazionale Prototipi**

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

Partenti: 66; arrivati: 43; classificati: 54

(11 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min. 5 giri)

POS. PILOTA	VEETTURA
1 <sup>o</sup>	<b>Vic Eford - Umberto Maglioli</b> Porsche 907 - 8
2 <sup>o</sup>	"Nanni" Giovanni Galli - Ignazio Giunti Alfa Romeo 33/2 2,0
3 <sup>o</sup>	Mario Casoni - Luciano Bianchi Alfa Romeo 33/2 2,0
4 <sup>o</sup>	Hans Hermann - Jochen Neerpasch Porsche 907 - 8 2,2
5 <sup>o</sup>	Teddy Pilette - Rob Stotemaker Alfa Romeo 33/2 2,0
6 <sup>o</sup>	Giancarlo Baghetti - Giampiero Biscaldi Alfa Romeo 33/2 2,0
7 <sup>o</sup>	Karl Von Wendt - Willy Kaufsen Porsche Carrera 6 - 906 - 6 2,0
8 <sup>o</sup>	Claude Haldi - Pierre Greub Porsche 911 S 2,0
9 <sup>o</sup>	Rico Steinemann - Rudi Lins Porsche 910 - 6 2,0
10 <sup>o</sup>	Antonio Nicodemi - Carlo Facetti Porsche 910 - 6 2,0
11 <sup>o</sup>	Sandro Munari - Raffaele Pinto Lancia Fulvia Zagato Prototipo 1,4
12 <sup>o</sup>	Andrew Hedges - Paddy Hopkirk Mg B 1,8
13 <sup>o</sup>	"Ypsilon" Armando Florida - Vincenzo Mirto Randazzo Porsche 911 S 2,0
14 <sup>o</sup>	Sergio Barbasio - Giuseppe Giacomini Lancia Fulvia Sport Zagato Comp. 1,3
15 <sup>o</sup>	Marco Crosina - Claudio Maglioli Lancia Fulvia Zagato Prototipo 1,4
16 <sup>o</sup>	Corrado Ferlaino - Gaetano Starrabba Porsche 911 S 2,0
17 <sup>o</sup>	Sylvain Garant - Jacques Rey Porsche 911 S 2,0
18 <sup>o</sup>	Joseph Siffert - Rolf Stommelen Porsche 907 - 8 2,2
19 <sup>o</sup>	Rosadele Facetti - Pat Moss Lancia Fulvia Hf Prototipo 1,4
20 <sup>o</sup>	Claude Laurent - Jaques Marche Porsche 911 T 2,0
21 <sup>o</sup>	Enzo Buzzetti - Secondo Ridolfi Porsche Carrera 6 - 906 - 6 2,0
22 <sup>o</sup>	Evert Christoffersson - Hans Wangstre Ferrari Dino 206 Sp 2,0
23 <sup>o</sup>	Giuseppe Garofalo - "Amphicar" Eugenio Renna Lancia Fulvia Sport Zagato Comp. 1,3
24 <sup>o</sup>	Peter Brown - Tony Fall Mg B 1,8
25 <sup>o</sup>	Ugo Locatelli - Cesare Poretti Lancia Fulvia Sport Zagato Comp. 1,3
26 <sup>o</sup>	Roland Lefevre - Patrice Sanson Porsche 911 S 2,0
27 <sup>o</sup>	Giorgio Danieli - Zeffirino Filippi Lancia Fulvia Sport Zagato Comp. 1,3
28 <sup>o</sup>	Girolamo Capra - Giancarlo Sala Alfa Romeo Duetto 1,6
29 <sup>o</sup>	Richard Bond - Ted Worswick Austin Healey 3000
30 <sup>o</sup>	Gaetano Lo Jacono - Sergio Mantia Lancia Fulvia Sport Zagato Comp. 1,3
31 <sup>o</sup>	"Nano" - "Snoopy" Lancia Fulvia Sport Zagato Comp. 1,3
32 <sup>o</sup>	Mark Koenig - Tony Lanfranchi Nomad Mk1 Ford 1,6
33 <sup>o</sup>	Pietro Lo Piccolo - Salvatore Sutura Alfa Romeo Giulia Tz1 1,6
34 <sup>o</sup>	Francesco Jemma - Raffaele Restivo Alfa Romeo Duetto 1,6
35 <sup>o</sup>	Matteo Calabrò - "Ramòn" Franco Lisitano Lancia Fulvia Sport Zagato 1,3
36 <sup>o</sup>	"Sancho" - "Zorba" Alfa Romeo Giulia Spider 1,6
37 <sup>o</sup>	Stefano Alongi - Giovanni Rizzo Abarth Simca 1300
38 <sup>o</sup>	Francesco Cosentino - Gianluigi Verna Fiat 124 Sport Spider 1,4
39 <sup>o</sup>	Francesco Fiorentino - Giuseppe Pirrone Matra Djet 6 Renault 1,3
40 <sup>o</sup>	Francesco Patané - "Oras" Orazio Scalia Fiat Abarth 1000 Sp
41 <sup>o</sup>	Salvatore Barraco - "Black And Withe" Francesco Troia Alfa Romeo Giulia Ss 1,6
42 <sup>o</sup>	Aldo Bersano - Sergio Morando Alfa Romeo Giulia Giulia TZ1 1,6
43 <sup>o</sup>	Cesare Bruno Di Belmonte - "Don Pedrito" Gianfranco La Mazza Fiat Abarth 1000 Ots
44 <sup>o</sup>	Salvatore Calascibetta - Vincenzo Ferlito Fiat Abarth 1000 Sp
45 <sup>o</sup>	Federico Giunta - Romano Ramoino Fiat Abarth 1300 Ot
46 <sup>o</sup>	Gianfranco Padoan - Giuliano Savona Minimach Cooper Mnc 1,3
47 <sup>o</sup>	Giuseppe Parla - Del Sette Fiat Moretti 850 1000 Ss
48 <sup>o</sup>	Antonio Ferrato - Giuseppe Valenza Abarth Simca 1300
49 <sup>o</sup>	Gerhard Mitter - Lodovico Scarfiotti Porsche 907 - 8 2,2
50 <sup>o</sup>	Salvatore Panepinto - Giuseppe Virgilio Fiat Abarth 1300 Ot
51 <sup>o</sup>	Adriano Reale - "Harka" Giuseppe Vassallo Porsche 356 S 1,6
52 <sup>o</sup>	Michele Paratore - Giovanni Rigano Fiat 124 Sport Spider 1,4
53 <sup>o</sup>	Rauno Aaltonen - Clive Baker Austin Healey Sprite 1,3
54 <sup>o</sup>	Terry Drury - Terry Sanger Ford Gt 40 4,7

**Giro veloce:** Vic Eford 36'02"3/10 (3<sup>e</sup>) - Km/h 119,872



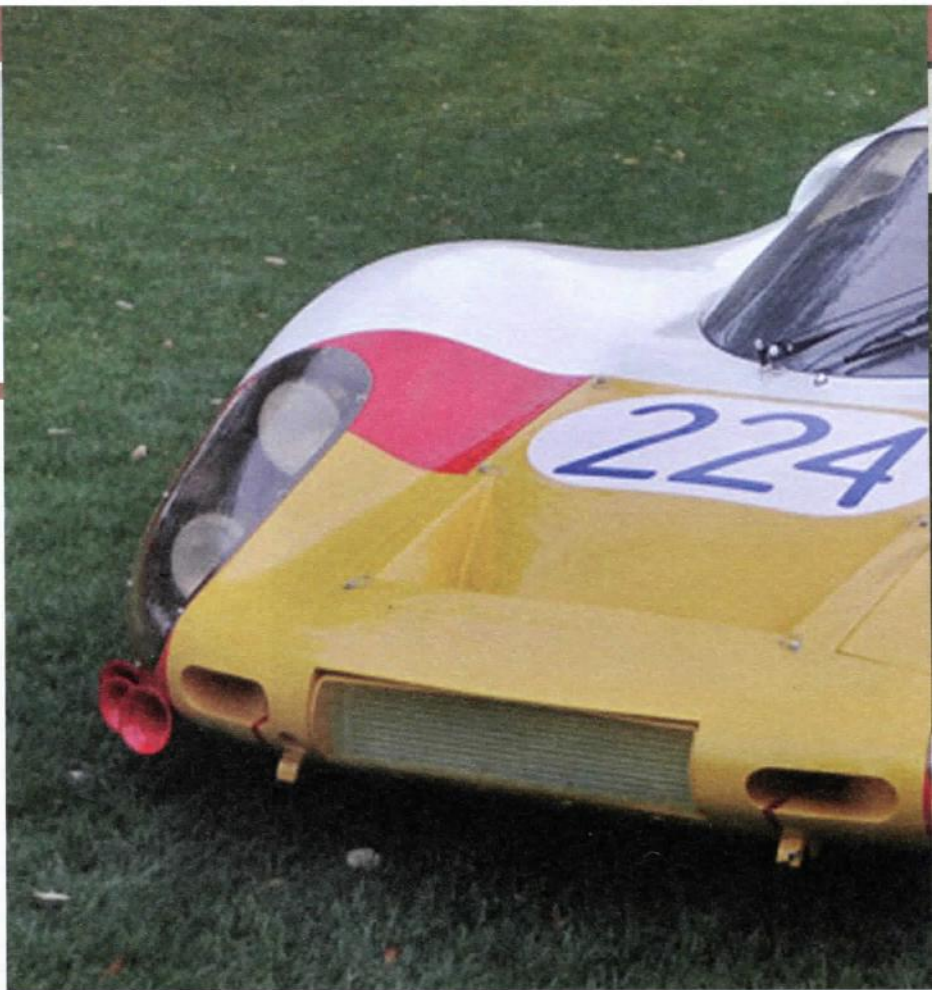
52<sup>a</sup> edizione

## PORSCHE 907

La Porsche 907 è una vettura completamente nuova, soprattutto nel telaio e nella evoluzione aerodinamica. Le esperienze positive nelle cronoscalate hanno infatti convinto gli ingegneri tedeschi a realizzare un telaio tubolare in alluminio in sostituzione di quello in acciaio; a parità di rigidità il guadagno in termini di peso è notevole. Il motore è l'affidabile unità tipo 771, l'8 cilindri boxer raffreddato rigorosamente ad aria, secondo la tradizione Porsche.

La 907, può adottare due diversi tipi di coda, in funzione del tracciato, il cofano corto è inoltre provvisto di una bandella regolabile che aumenta l'altezza dello spoiler al fine di migliorare l'aderenza del retrotreno.

Nel corso della stagione la 907 viene affiancata e sostituita dalla 908, modello quasi identico nella carrozzeria ma con un motore di 3 litri.



nel turno di guida di Siffert, il quale danneggia una sospensione. Vaccarella riesce nelle prime fasi della gara a tenere il passo della Porsche di testa, con un distacco di circa 20", mentre al terzo posto Giunti accusa un ritardo di 3'. In ogni caso le 33 dell'Auto-delta tengono viva una corsa che sembrava essere stata ipotecata dalla Porsche. Inizia anche la rimonta della 907 di Elford che al terzo giro abbassa di 45" la prestazione in prova, siglando il giro record della gara con una media di poco inferiore ai 120 km/h! Poi iniziano i colpi di scena: Udo Schutz subentrato a Vaccarella, dopo pochi chilometri dai box, superando una vettura più lenta in un punto proibitivo, esce fuori strada rompe una sospensione posteriore ed è costretto al ritiro. Vic Elford subito dopo l'abitato di Cerda fora una ruota. La sostituzione, anche a causa di un insufficiente serraggio del cerchio comporta un ritardo che

sembra incolmabile: circa 17'. Al quinto giro Mitter, che intanto ha sostituito Scarfiotti alla guida della Porsche n.230 rompe la trasmissione ed abbandona la corsa. Questa serie di eventi fa sì che contro tutti i pronostici della vigilia siano le Alfa Romeo 33 di Giunti-Galli e Casoni-Bianchi a trovarsi saldamente in testa, occupando le due prime posizioni con distacchi di tutta sicurezza dalle due 908 superstiti. Ma nel corso degli ultimi due giri il "postino volante" Vic Elford, subentrato a Umberto Maglioli, girando al limite, riesce a raggiungere e superare le Alfa Romeo,

La Ferrari 250 LM Vestey-Piper (a fianco) non era neanche un outsider. Dopo tre giri sarà protagonista di una disastrosa uscita di strada.

A destra: la Lancia Zagato di Locatelli-Porretti, 25° assoluta e 3° di classe

vincendo così anche la Targa Florio e permettendo al biellese Maglioli di scrivere per la terza volta il suo nome nell'albo d'oro. I complessivi 720 km della gara vengono percorsi in 6.28'47"9/10, alla media di 111,111 km/h. A meno di 3' Nanni Galli ed Ignazio Giunti.

La coppia italiana riceve i complimenti della scuderia avversaria, e per la prima ed unica volta nella storia della corsa siciliana i secondi arrivati vengono festeggiati, insieme ai vincitori, sulla terrazza soprastante i box, ricevendo l'applauso degli sportivi siciliani. Il terzo posto delle 33 di Casoni-Bianchi, il quinto di Baghetti-Biscaldi ed il sesto di Pilette-Slotemacker confermano la raggiunta competitività dell'Alfa Romeo che con il podio e la vittoria di classe completano un percorso iniziato quattro anni prima.

**PER LA PRIMA ED UNICA VOLTA  
I VINCITORI DIVIDONO IL PODIO CON LA COPPIA  
SECONDA CLASSIFICATA**





## SCHEMA TECNICA

**Motore:** 8 cilindri boxer  
raffreddato ad aria  
**Cilindrata:** 2.195 cc  
**Potenza:** 270 CV (199 kW)  
a 8600 giri/min  
**Alimentazione:** iniezione  
Bosch  
**Distribuzione:** 2 valvole  
per cilindro,  
doppia accensione  
**Cambio:** 5 rapporti  
+ retromarcia

**Velocità:** 325 Km/h  
**Telaio:** traliccio in tubi  
di alluminio  
**Sospensioni:** ant. e post.  
a quadrilateri deformabili  
**Freni:** a disco  
doppio circuito  
**Carrozzeria:** in fibra di vetro  
**Interasse:** 2.300 mm  
**Carreggiate:** ant. 1.338 mm /  
post. 1.402 mm  
**Peso:** 600 Kg



L'interno della Porsche 907 mostra la razionalità dei progettisti tedeschi e lascia intuire la leggerezza della vettura





## MONOGRAFIA MODELLISTICA

La Porsche 907 non è stata riprodotta in die-cast in scala 1/43 se non in tempi recenti. È stata la Schuco che ha colmato questa incredibile lacuna realizzando ben due versioni, la n.224 di Elford-Maglioli e la n.222 di Hermann-Neerpash rispettivamente prima e quarta classificate, caratterizzate dai colori del muso rosso/giallo e rosso/blu fluorescente che le distinguevano. Il modellino di buona fattura, costruito in Cina, non è comunque provvisto dell'apertura sul tetto presente sulla n. 224, apertura resasi necessaria per ospitare Umberto Maglioli. Nella serie Piccolo sempre Schuco propone una deliziosa riproduzione in scala 1/87 della n.222.

Ad oggi non esistono die-cast in scala 1/24 o 1/18. Diverso il discorso per quanto concerne i kit. Di Mini Racing un kit in white metal la cui discreta qualità deve essere comunque rapportata alla sua età. Datati sono anche i kit in resina di Provence Moulage e Tenariv. Ma la qualità in questo caso è migliore. Se il P.Moulage presenta errori simili alla 910, modello un po' sottodimensionato, schiacciato e senza riproduzione della ventola orizzontale con rispettivo foro sul cofano, di contro ha come corredo l'intera planche di decals per fare le quattro versioni che hanno corso la Targa. Più corretto appare il Tenariv, deficitario invece nella rifinitura complessiva. In quest'ultimo kit è stata usata come base di partenza per la realizzazione del prototipo la 908 coda lunga della Solido con le opportune modifiche, conservandone come spesso

accade in questi casi pregi e difetti. Le realizzazioni di Axel's e di MA Scale Models sono cloni del Provence Moulage, così come quella di Pit, che comunque ha corretto alcuni difetti, realizzando in white metal il telaio e la parte meccanica. Il modellino fotografato è stato ricavato da un kit Provence Moulage con le modifiche opportune per correggere gli errori e migliorarne il realismo. Il tetto è stato allungato nella parte posteriore di circa 2,5 mm con del plasticard ed aperto in corrispondenza del posto pilota, per adattare come nella realtà l'abitacolo all'altezza di Maglioli, sono state asportate le luci posteriori in resina originarie e sostituite con delle luci in plastica trasparente rossa, analogamente sono stati asportati i ganci ferma cofano stampati sulla carrozzeria sostituendoli con elementi fototoincisi. Sulla parte inferiore sinistra del frontale, sotto i fari sono state realizzate le trombe acustiche, aggiunte nella vettura reale per allertare il pubblico presente sul circuito. Sono state asportate le retine che coprivano le trombette di aspirazione, erroneamente simmetriche nel modellino, le stesse sono state incollate nella posizione corretta a modello verniciato. È stato realizzato il foro presente sul cofano per alloggiare la ventola di raffreddamento. Le decalcomanie del kit sono state usate in minima parte, preferendo verniciare a mano sia i caratteristici colori fluorescenti del muso sia i numeri di gara. Particolare attenzione è stata prestata sull'assetto finale del modellino.

Accorgimenti come la realizzazione della ventola ed il corretto posizionamento asimmetrico delle trombette di aspirazione correggono gli incredibili errori presenti nel kit