

Allegato al numero di giugno
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-Henri
Cahier www.f1-photo.com),
Nicola Scaffidi (per gentile
concessione Archivio
fotografico storico Noccoal e
Pucci Scaffidi www.pucciscaffidi.com), Vittorio
Giordano (per gentile
concessione di www.targapedia.com)



55^a edizione



1971

L'ALFA ROMEO DICE "33"

DOPO SEI ANNI VINCE DI NUOVO VACCARELLA, IN COPPIA CON TOINE HEZEMANS, E DAVANTI AI COMPAGNI DE ADAMICH-VAN LENNEP. TERZA LA LOLA, LE PORSCHE SONO FUORI DAL PODIO

L'edizione 1970 ha chiaramente dimostrato che le curve delle Madonie sono congeniali alle 3 litri, motivo per il quale quest'anno non vengono iscritte auto di classe superiore, anche se il Mondiale Marche ammette per l'ultima volta le 917 e le 512. La Ferrari pur possedendo l'auto adatta, la nuova 312PB, deve ancora migliorarne messa a punto ed affidabilità. Di conseguenza diserta per l'ennesima volta la trasferta siciliana. Al contrario dell'Alfa Romeo che sa di avere un'auto robusta, matura e vincente, la nuova 33/3 che ha già ottenuto l'assoluto a Brands Hatch e

A destra: Vaccarella è il primo a partire grazie al miglior tempo in prova.

Sotto: il modellino di Provence Moulage, dalle linee corrette



55^a edizione



primeggiato nella classe in tutte le prove precedenti. Inoltre ha piloti tutti in grado di puntare alla vittoria. Primo tra tutti Nino Vaccarella per l'occasione affiancato all'olandese Toine Hezemans, quindi De Adamich-Van Lennep e Stommelen-Kinnunen. Una quarta 33 viene iscritta dalla Brescia Corse con due piloti siciliani di tutto rispetto: Nino Todaro e Ferdinando Latteri (Codones, lo pseudonimo). La Porsche punta invece sulla versione aggiornata della 908/MK3, affidate alle scuderie Gulf-Wyer e Martini, rispettivamente con Siffert-Redman, Muller-Rodriguez e Larrousse-Elford.

Anche nella classe sport 2000 la lotta è aperta, ma le nuove Lola T212 della scuderia Filipinetti appaiono sicuramente le favorite. Se in Classe Granturismo oltre 2000 le Porsche 911 non hanno rivali, nella classe fino a 2000 se la dovranno vedere con Le Opel 1900 GT al debutto in Targa e preparate dal "mago" Virgilio Conrero. Tornano in Sicilia le Alpine Renault che si contendono il primato di classe con le Lancia Fulvia HF 1300. Le Alfa Romeo GTA in classe superiore sfideranno invece le HF 1600, per l'occasione due "fanalone" ufficiali sono affidate alle esperte coppie di estrazione rallistica Munari-Claudio Maglioli e Pinto-Ragnotti.

Le 113 domande di iscrizione rendono necessarie le prove di qualificazione, i cui tempi determinano >

**PREMIATA LA TENACIA DELL'ING. CHITI.
113 ISCRITTI MA SOLO 73 SUPERANO
LE QUALIFICHE (CLASSIFICATI IN 41)**





Nino Vaccarelle e Toine Hezemans festeggiano la vittoria che all'Alfa mancava dal 1935. A sinistra: Andrea De Adamich con l'altra 33. Questo piazzamento resta il miglior risultato del pilota triestino sulle Madonie. Sotto: la Scuderia Filipinetti faceva base in un'officina in pieno centro a Cefalù



55ª Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

16 maggio 1971

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 11 giri 792 Km

Partenti: 74; arrivati: 38; classificati: 41 (3 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza minima 7 giri)

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Nino Vaccarella-Toine Hezemans	Alfa Romeo 33/3
2°	Andrea De Adamich-Gijs Van Lennep	Alfa Romeo 33/3
3°	Joackim Bonnier-Richard Attwood	Lola T212 1.8
4°	Bernard Cheneviere-Paul Keller	Porsche 911 S 2.4
5°	Mike Parkes-Peter Westbury	Lola T212 1.8
6°	Giulio Pucci-Dieter Schmid	Porsche 911 2.2S
7°	Antonio Nicodemi-Jonathan Williams	Lola T212 1.8
8°	Pierre Greub-Sylvain Garant	Porsche 911 2.2S
9°	Salvatore Calascibetta-Paolo Monti	Opel 1900 Gt
10°	Giorgio Shon-Girolamo Bertoni	Porsche 911S
11°	Renzo Ruspà-Maurizio Zanetti	Alfa Romeo Giulia Gta 1.6
12°	Erasmus Bologna-Giuseppe Spatafora	Lancia Fulvia Hf 1.6
13°	Willy Kauhsen-Gunther Steckkonig	Porsche 914-6 2.0
14°	Mario Barone-Maurizio Campanini	Fiat Abarth 1000 Sp
15°	Giovanni Boeris-Maurizio Roasio	Fiat Abarth 1000 Sp
16°	Stefano Alongi-Giovanni Rizzo	Alfa Romeo Giulia Gta 1.6
17°	Jean Sage-Jean Selz	Porsche 911 2.0
18°	Raffaele Restivo-"Apache" (Alfonso Merendino)	Lancia Fulvia Sport Zagato 1.3
19°	Mirto Antigoni-Giovanni Manini	Porsche 911S 2.0
20°	Stefano Buonapace-Demetrio Martino	Alfa Romeo 1.3
21°	Pasquale Anastasio-Florenzo Genta	Lancia Fulvia Sport Zagato Competizione 1.3
22°	Francesco De Gregorio-"Rousseau" (Paolo Russo)	Porsche 911S 2.2
23°	Francesco Cerulli Irelli-"Jokrysa"	Lancia Fulvia Hf 1.6
24°	Jaques Marche-Patrice Sanson	Porsche 911S 2.2
25°	Luigi Cabella-Alessandro Moncini	Porsche 911S 2.0
26°	Giuseppe Pizzo-Ignazio Serse	Porsche 911S 2.0
27°	Mike Knight-Richard Knight	Chevron B8 Bmw 2.0
28°	Settimo Balistreri-Pasquale De Francisci	Lancia Fulvia Hf 1.6
29°	Mario Ilotte-Maurizio Polin	Porsche 911S 2.2
30°	Francesco Cosentino-Gianluigi Verna	Ferrari Dino 246 Gt 2.4 3l
31°	Massimo Cavacorta-"Don Pedrito" (Gianfranco La Mazza)	Fiat 124 Sport Spider 1.4
32°	Girolamo Capra-Angelo Lepri	Alpine A110 Renault 1.3
33°	Ferdinand Boekmann-Peter Ocks	Porsche 911S 2.2
34°	Paolo Arlini-Luigi Chiaramonte Bordonaro	Lancia Fulvia Hf 1.3
35°	Franco Berruto-Angelo Mola	Porsche Carrera 6 906 6 2.0
36°	Mauro Formento-Michele Licheri	Porsche 911S 2.2
37°	Francesco Fiorentino-Gaetano Sidoti Abate	Matra Djet 5S Renault 1.3
38°	Jhon Raffo-Roy Seddon	Chevron B8 Bmw 2.0
39°	Vic Elford-Gerard Larrousse	Porsche 908 3 3.0
40°	Martin Davidson-Jack Wheeler	Jerboa Bmc 1.3
41°	Silvestre Semilia-"Harka" (Giuseppe Vassallo)	Alfa Romeo Giulia Gta 1.6

Giro veloce: Vic Elford 33'45"6 (4°) - Km/h 127,962

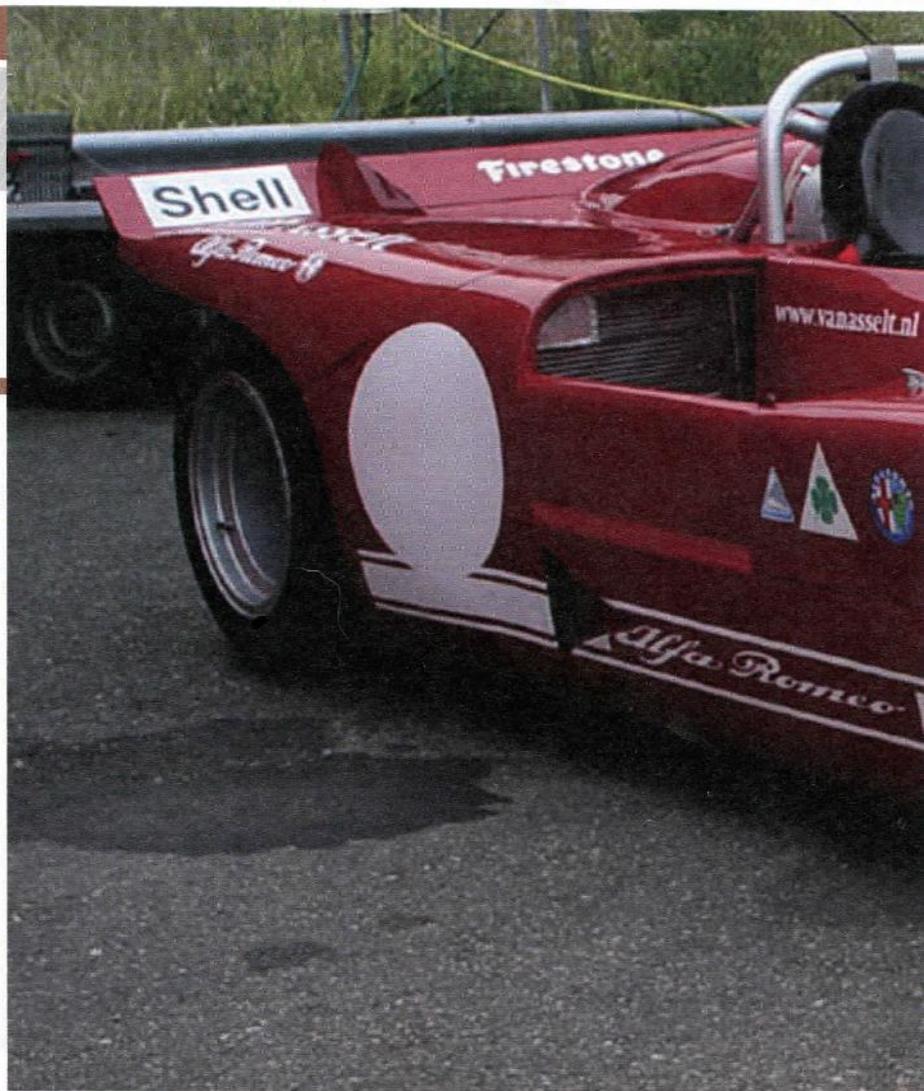


55ª edizione

ALFA ROMEO 33/3

L'Alfa Romeo 33/3 vincitrice del 1971 nasce da un lungo e progressivo lavoro che comincia nel 1967, quando Carlo Chiti progetta la prima sport 33 con motore 2 litri con la volontà di fare della casa milanese una delle protagoniste nel Campionato Mondiale Marche, un impegno diretto con ambizione di vittorie assolute che mancava all'Alfa dal lontano 1951.

La carrozzeria del 1971 si distingue per la forma squadrata del frontale e per il cofano motore aperto nella parte posteriore. Il telaio è stato completamente rivisto, una monoscocca con pannelli in alluminio e titanio, con un interasse più corto (2240 mm) rispetto alla vettura dell'anno precedente. Il motore è l'8 cilindri a V di 90°, quattro valvole per cilindro da 420hp, l'unità usata con risultati deludenti anche in Formula 1 sulle March, ma che sui prototipi si rivela affidabile e potente. Permettendo alla casa milanese tre vittorie assolute ed una serie di podi che permettono alla 33/3 di conquistare il campionato Mondiale Marche della classe 3000.



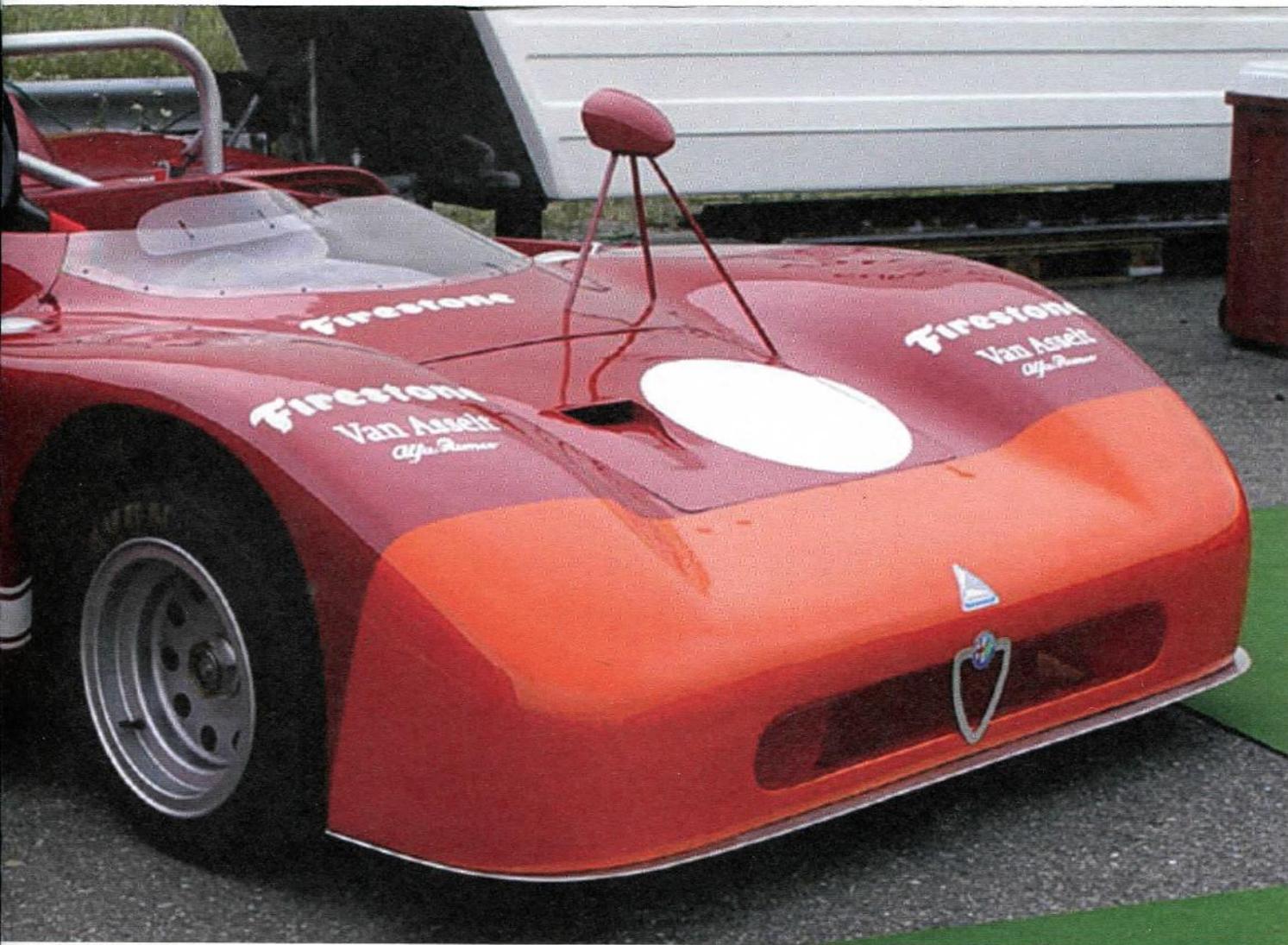
anche l'ordine di partenza dei 73 equipaggi che le hanno superate.

È proprio Nino Vaccarella con il suo tempo di 34'12"2"0 ottenuto in prova a partire per primo la domenica del 16 maggio. Se la nuova 33 è un modello affidabile e vincente, la 908/MK3 aggiornata nell'aerodinamica incute sempre timore e rispetto. Ma la fortuna che per cinque edizioni ha accompagnato le prestazioni della squadra tedesca oggi sembra girarle le spalle in gara, come durante le travagliate prove. Così nel corso del primo giro Rodriguez è costretto a fermare la sua vettura a Collesano dopo avere conosciuto anche lui la durezza dei marciapiedi del paese madonita; Redman invece incappa in un brutto incidente con incendio della vettura dalla quale riesce a trarsi in salvo chiudendo gli occhi e ripetendo le manovre che

ha imparato per uscire velocemente dalla 908 per il cambio di guida. Viene ricoverato all'ospedale di Termini con ustioni al viso. Suo compagno di sventura Alain De Cadenet, vittima nel corso del 4° giro di un incidente con vettura in fiamme nei pressi di Campofelice. Il pilota in questo caso riesce a salvarsi grazie al tempestivo e coraggioso aiuto di uno spettatore. Anche Rolf Stommelen è costretto a fermarsi al

DOPO 45 ANNI LA TARGA FLORIO È DI NUOVO A LUTTO: MUORE FULVIO TANDOJ. GRAVI INCIDENTI PURE A REDMAN E DE CADENET





SCHEDA TECNICA

Motore: V8 a 90°
Cilindrata: 2.998 cc
Iniezione: indiretta con pompa Lucas, 2 pompe elettriche
Distribuzione: 4 alberi, ruotanti su 5 supporti
Potenza: 420 cv a 9400 giri
Velocità: 330 km/h
Cambio: manuale a 5 velocità + RM
Telaio: scocca portante con pannelli in alluminio e titanio

Carrozzeria: in vetroresina
Sospensioni: anteriori e posteriori a bracci trasversali e barre, molle elicoidali e barra
Freni: a disco sulle 4 ruote, circuito idraulico doppio
Peso: 650 kg
Lunghezza: 3700 mm
Ampiezza: 1900 mm
Altezza: 980 mm
Carreggiata: 1500 mm
Passo: 2240 mm

Sopra: spartano e funzionale l'abitacolo della 33. A sinistra: Giulio Pucci, terza generazione di una famiglia di "nobili" piloti, con Schmid porta la sua 911 al 6° posto

primo giro per un incidente. Così rimangono in lotta una Porsche e tre Alfa Romeo. È proprio Larrousse che, anche approfittando di un testacoda di Vaccarella, per fortuna senza conseguenze, nei tornanti sotto Collesano a chiudere il primo giro con 4" di vantaggio sul pilota palermitano. Il quale riprende il comando già al secondo passaggio. Joakim Bonnier con la sua Lola segue il trio di testa completato da De Adamich. Un tragico incidente segna però la 55ª edizione: il triestino Fulvio Tandoj trova la morte schiantando la sua Alpine A110 contro un albero, poco distante dal Cippo Masetti. Nella lunga storia della Targa Florio è il secondo incidente mortale in gara, dopo quello del 1926 occorso al Conte toscano. Dopo il primo cambio di guide Elford si ritrova al comando sull'unica 908 superstite riuscendo consegnarla al settimo giro al compagno Larrousse con

una decina di secondi di vantaggio su Hezemans. Ma il pilota francese fora ben due volte nello stesso giro, danneggiando irreparabilmente una sospensione. Dai box Autodelta l'Ing. Chiti congela le posizioni e Nino Vaccarella taglia per la seconda volta vittorioso il traguardo di Floriopoli. Una vittoria comunque meritata sia per il Preside Volante che per l'Alfa Romeo che da quattro anni si è dedicata allo sviluppo di una 33 che nel 1971 vince anche a Watkins Glen, conquistando anche il titolo Marche per la classe 3000. Le due Lola della scuderia Filipinetti concludono al terzo e quinto posto con Bonneir-Attwood e Parkes-Westbury, mentre la Lola di Nicodemi-Williams si piazza al settimo posto. La Porsche si consola con il dominio nella classe GT oltre 2400, Calascibetta-Monti con la Opel 1900 GT vinceranno la classe fino a 2000 giungendo noni davanti alla 911 di Schon-Bertoni.

MONOGRAFIA MODELLISTICA



Bastano la sostituzione dei cerchi, veramente brutti, ed un attento lavoro di rifinitura e la 33 è pronta per la vetrina

Il primo ed unico die cast in scala 1/43 dell'Alfa Romeo 33/3 del 1971 è datato 2004 e nasce grazie all'iniziativa editoriale curata da Giuseppe Valerio della Fabbri Editore dedicata alle Alfa Romeo sportive. Modello in zamak, ben proporzionato e rifinito che viene ripreso qualche anno dopo dalla M4 che riproduce anche le altre 33 presenti in gara. In scala 1/16 ed 1/21, ma si tratta di giocattoli filoguidati o a retrocarica in plastica, esistono delle riproduzioni della ditta italiana Marchesini. Recentemente Slot-it ne ha fatto una bellissima slot car in scala 1/43.

Il primo kit in scala 1/43 è del napoletano Francesco De Stasio leggermente sottodimensionato, in white metal e completo di decals è quanto di meglio ed unico si poteva trovare nel 1975. Agli inizi degli anni 80 arrivano le riproduzioni in resina di Leader Kits e

Provence Moulage. Più dettagliato e ricco di fotoincisioni il primo, più indovinato nelle proporzioni il secondo. Con quest'ultima base la ditta artigiana palermitana HTM realizzò un elegante coffret dedicato a Nino Vaccarella, comprendente anche la Porsche 718 GTR del 1962 e la Ferrari P4 del 1967, la vetrinetta era autografata dal grande campione siciliano.

Sempre su questa base Enzo Manzo ha realizzato il modellino presentato nelle foto. Veramente poche le modifiche apportate per migliorare e personalizzare il risultato finale. Fondamentale la sostituzione dei brutti cerchi ruota presenti nel kit francese con dei cerchi torniti con inserti fotoincisi. Delle riproduzioni in resina in scala 1/24 merita di essere ricordato lo straordinario kit della casa giapponese MFH: assolutamente fantastico.

Allegato al numero
di luglio 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: Piergiorgio Ferreri,
John Gladders ed Effe Model
per gentile concessione
di www.targapedia.com

La Porsche 911 di
Barth-Keyser
fotografata nella
classica cornice della
gara siciliana



1972 ARTÙ, IL DRAGO E LA FERRARI

ASSENTE LA PORSCHE, FORGHIERI LANCIA LA 312PB,
AFFIDANDOLA A MERZARIO-MUNARI. STOMMELEN
E VACCARELLA SI ARRENDONO.
MARKO, SECONDO, È LA RIVELAZIONE

Assente la Porsche che non avendo un modello da tre litri realmente competitivo, in forma ufficiale non partecipa a nessuna gara del Campionato Marche '72, la 56ma edizione della corsa siciliana diventa un fatto privato tra Alfa Romeo e Ferrari. Sotto la guida di Mario Forghieri in Ferrari hanno creato finalmente una vettura vincente ed affidabile: la 312 PB, mossa da un tre litri boxer (lo stesso della F1) ✧





Arturo Merzario
supera il bivio
Sclafani ed affronta la
salita verso
Caltavuturo

56^a edizione

ed affinata durante la sfortunata stagione 1971. Di contro l'Ing. Carlo Chiti ha sviluppato l'idea (sulla carta vincente) della Porsche, realizzando la 33 tt3, dove "tt" sta per telaio tubolare, una vettura simile nel concetto e nelle forme alla rivoluzionaria sport tedesca. Ma i risultati di inizio stagione sono alquanto deludenti per la casa milanese: cinque successi Ferrari nelle prime cinque gare del campionato. Forte del largo margine di punteggio a Maranello si decide di portare in Sicilia una sola auto affidata all'inedita coppia Merzario-Munari. Un velocista ed un ralista entrambi debuttanti sulla 312PB, anche se Munari è reduce da una lunga serie di allenamenti a Fiorano e conosce bene la Targa Florio. In Alfa si giocano la possibilità di rilanciarsi in campionato ma soprattutto di bissare il prestigioso risultato del 1971 schierando quattro equipaggi assai forti: Stommelen-Vaccarella, Elford-Van Lennep, De Adamich-Hezemans e Marko-"Nanni". La classe 2000 delle sport vede in lotta diverse Chevron Ford B21 e Fiat Abarth (anche con validi equipaggi locali come Restivo "Apache" e Capuano-"Amphicar"), Fiat Abarth Osella, Lola T290, e la Daren BRM dei

UNA GARA AL CARDIOPALMO, INCERTA FINO AGLI ULTIMI 16 SECONDI. QUATTRO ALFA ROMEO NON POSSONO NULLA CONTRO L'UNICA FERRARI





Mentre Sandro Munari stappa lo champagne Arturo Merzario saluta il pubblico siciliano (in alto a sinistra). Caratteristico e colorato passaggio all'interno di Campofelice di Roccella per l'Alfa 33 TT 3 n° 4 di De Adamich-Hezemans (in alto a destra). A sinistra il velocissimo austriaco Helmut Marko alla sua prima ed unica Targa Florio si rivela la vera sorpresa della gara

56ª Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

21 maggio 1972

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 11 giri 792 Km

Partenti: 76; arrivati: 35; squalificato: 1; classificati: 38 (4 equipaggi ritirati ma classificati per percorrenza min.7 gin)

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Arturo Merzario-Sandro Munari	Ferrari 312 P/B
2°	"Nanni" Giovanni Galli-Helmut Marko	Alfa Romeo 33 TT3
3°	Andrea De Adamich-Toine Hezemans	Alfa Romeo 33 TT3
4°	Antonio Zadra-Enrico Pasolini	Lola T 290
5°	Pino Pica-Gabriele Gottifredi	Porsche 911 S
6°	Gunther Stekkonig-"Von Huschke" Giulio Pucci	Porsche 911 S 2.4 S
7°	Giuseppe "Beppe" Virgilio-Luigi Taramazzo	Abarth 2000 Sp
8°	Maurizio Zanetti-Ugo Locatelli	Lola T212 Ar
9°	Dieter Schmid-Armando Floridaia	Porsche 914S/6
10°	Jürgen Barth-Michael Keyser	Porsche 911 2.4 S
11°	Mario Barone-Francesco Cerulli Irelli	Ams Ford
12°	"Paul Cris" Giuseppe Di Cristoforo-Enrico De Franchis	Alfa Romeo Gta
13°	"Manuel" Giampaolo Baruffi-Giancarlo Galmozzi	Porsche 911
14°	O. Ferrari-Gianfranco Papetti	Porsche 911
15°	Alessandro Moncini-Luigi Cabella	Porsche 911
16°	Pasquale Anastasio-Giovanni Boeris	Chevron B19
17°	Girolamo Capra-Angelo Lepri	Porsche 911 S
18°	Emilio Paleari-Girolamo Bertoni	Alpine A110
19°	Michele Terminiello-Giuseppe Esposito	Alfa Romeo Gta
20°	Giovanni Marini-Mirto Antigoni	Porsche 911
21°	Guido Fossati-Piero Monticone	Porsche 911 S oltre 2.0
22°	Renato Giono-Mario Zanetti	Alfa Romeo Giulia Gta 1.6
23°	Marco De Bartoli-"Benny" Benedetto Rosolia	Lancia Fulvia Hf 1.3
24°	Romano Ramonio-Gianni Varese	Alpine A110 Renault L 3
25°	Mauro Formento-Eris Tondelli	Chevron B 19 Ford Cosworth Tondelli 1.6
26°	Giancarlo Galimberti-"Poker". Domenico Cedrati	Alpine A110 Renault 1.3
27°	Salvatore Barraco-"Popsy Pop" Luigi Sartorio	Alpine A110 Renault 1.6
28°	Toti Fenga-Franco Lisitano	Lancia Fulvia Sport Zagara Competizione 1.6
29°	Domenico Lo Bello-Vincenzo Traina	Lancia Fulvia Hf 1.6
30°	Antonio Palangio-Stefano Sebastiani	Ams Ford Cosworth 1.0
31°	Aldo Bersano-Duilio Truffo	Alpine A110 Renault 1.3
32°	Sergio Mantia-"Iccudrac" Gualberto Carducci	Alpine A110 Renault 1.3
33°	Salvatore Cucinotta-Domenico Patti	Lancia Fulvia Hf 1.6
34°	Matteo Sgarlata-"Tex Willer" Tarantino	Lancia Fulvia Speciale Spider Ts
35°	Giuseppe Crescenti-Silvestre Semilia	Alfa Romeo Giulia Gta 1.6
36°	Alfonso Di Garbo-Antonio Mascari	Simca 1300
37°	Ugo Barilaro-Alberto Fasce	Alpine A110 Renault 1.3
38°	Bruno Bonacina-Mario Fasce	Alpine A110 Renault 1.3

Giro veloce: Helmut Marko 33'41" (11°) - Km/h 128,253



FERRARI 312 PB

Il suo nome è 312 P, come consuetudine indica la cilindrata complessiva ed il numero di cilindri, alla P (prototipo) viene aggiunta la B per indicare il motore tipo boxer. Ne vengono costruite 14 esemplari. Sviluppata nel corso della stagione 1971 raggiunge la completa maturità e competitività nel corso del 1972 dove vince tutte le gare (12), eccetto la 24 ore di Le Mans, dove non viene schierata. La linea è bella e filante è stata disegnata dall'ingegnere Caliri, si distingue dal modello precedente soprattutto per la presenza dei fari (mantenuti in tutte le gare) e per l'ampio alettone di coda, la carrozzeria in poliestere rinforzata da vetroresina viene costruita a Torino da Cigala & Bertinetti. Il motore centrale da 3 litri, lo stesso che dal 1970 è montato sulle Formula 1, viene adattato alle gare di durata dall'Ing. Rocchi, ora esprime un'ottima coppia motrice sviluppando la straordinaria potenza di 450 Cv a 11.200 giri al minuto. Il suo baricentro basso, grazie al 12 cilindri boxer ed alla sistemazione dei 4 serbatoi di benzina, la rende stabile ed efficace. Tutta la squadra dei progettisti è diretta da Mauro Forghieri vero padre della 312PB, vettura con la quale la Ferrari conquista il suo tredicesimo titolo mondiale marche.



veterani inglesi Wheeler-Davidson che dal 1966 sono sempre presenti all'appuntamento siciliano. Se la Porsche diserta la categoria sport, di fatto monopolizza la GranTurismo nelle classi 3000 e 2000, contrastata in quest'ultima solo dalle Opel 1900 GT preparate da Conrero. Con una Porsche 911S 2.4 è iscritta la coppia Jurgen Barth-Michael Keyser. Il primo è il figlio di Edgard vincitore dell'edizione 1959, il secondo, appassionato di video e film realizzerà con due videocamere montate sul muletto un documentario che contribuirà a tramandare il Mito della Targa Florio nel tempo. Alfa Romeo GTA, Alpine Renault A110, Lancia Fulvia HF si contendono la vittoria nella classe GT 1600, la berlinetta francese e quella torinese si sfidano anche nella classe 1300.

Ancora una volta Elford segna il miglior giro in prova (34' 06" 2/10) seguito da Stommelen, cosa che fa ben sperare in casa Alfa. Merzario terzo, ha un ritardo di mezzo minuto.

La gara inizia alle ore 09.00 di una calda domenica di maggio, le vetture partono con distacchi di un minuto ed è Merzario a chiudere in testa il primo giro ➤

GRAN RIMONTA DI MERZARIO. ELFORD COSTRETTO AD ABBANDONARE LA GARA. DE ADAMICH CONQUISTA IL TERZO POSTO

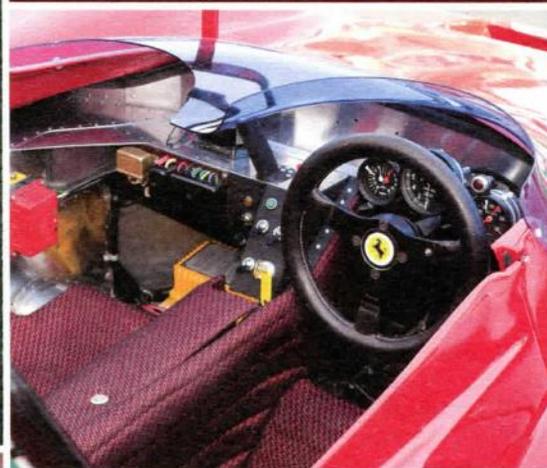




SCHEDA TECNICA

Motore: 12c Boxer
Cilindrata: 2.991 cc
Iniezione: Lucas
Distribuzione: 4 valvole
 per cilindro, DOHC
Potenza: 460 cv
Velocità: 330 km/h
Cambio: manuale
 a 5 velocità + RM
Telaio: monoscocca
 in alluminio e lega leggera
Carrozzeria: in poliestere

rinforzato da vetroresina
Sospensioni: (AV / AR)
 a quadrilatero articolato,
 molle elicoidali
Freni: a disco auto ventilanti
Peso: 585 Kg
Lunghezza: 3500 mm
Larghezza: 1880 mm
Altezza: 956 mm
Carreggiata: (AV / AR)
 1425 mm - 1448 mm
Passo: 2200 mm



In alto il caratteristico panno rosso riveste da anni i sedili delle Ferrari da corsa; sopra il 312 boxer Ferrari, lo stesso che equipaggia le Formula 1, adattato alle esigenze delle gare di durata Jack Wheeler e Martin Davidson dal 1966 non mancano il tradizionale appuntamento con la Targa, quest'anno sono alla guida di una Sport 2000, la Daren BRM

in 36'08", seguito dalle tre Alfa di "Nanni" Galli (a 42"), Vaccarella (a 1'03") e De Adamich (a 1'11"), mentre Elford uscito di strada a Campofelice è costretto ad abbandonare la gara. Un giro è sufficiente a Nino Vaccarella per recuperare il minuto di ritardo e raggiungere il secondo posto mantenuto sino alla prima sosta ai box. È in questo frangente che alla Ferrari perdono tempo facendo ripartire Munari con ben 1' e 45" di ritardo. La rottura di una valvola ferma la 33 di Stommelen che ha appena sostituito Vaccarella, ed è così che l'altra 33 n. 5 di Marko termina in testa il 4° giro con circa 30" di vantaggio sulla Ferrari di Munari. Inizia il duello tra le due vetture che caratterizzerà la 56° Targa Florio facendola ricordare come una delle più entusiasmanti. La sosta ai box per fare risalire Merzario permette al pilota austriaco dell'Alfa di aumentare il vantaggio ad 1' e 26". Ma Merzario riesce a recuperare fino a riprendere la testa della corsa approfittando della sosta ai box degli avversari, restituendo la Ferrari all'ottavo giro al suo compagno. Complice anche una sosta di rifornimento volante ai limiti del regolamento l'Alfa Romeo n.5 pur entusiasmando il pubblico non riesce a raggiungere la Ferrari concludendo a soli 16" da questa. Alla fine di una gara che passerà alla storia come una delle più combattute.

De Adamich-Hezemans concludono terzi staccati da più di 20 minuti, quarti Zadra-Pasolini sulla Lola T290 (vincono la classe 2000), quinta e sesta le Porsche 911 di Pica-Gottifredi e Steckkonig-"Von Huschke" (pseudonimo usato da Giulio Pucci in omaggio al mitico DS), settimi Virgilio-Taramazzo su Fiat Abarth Osella, ottavi Locatelli-Zanetti su Lola Alfa Romeo, noni Floridia-Schmidt su Porsche 914/6 e decimi Barth-Keyser su Porsche 911S.

MONOGRAFIA MODELLISTICA

La carrozzeria scomponibile permette di mostrare il super dettaglio del telaio

I primi die-cast in pressofusione in scala 1/43 sono di Mebetoys, decisamente brutto ed approssimativo e di Norev. Il modellino francese appare più indovinato, le ruote di tipo veloce non sono corrette riproducendo un cerchione a cinque razze. Polistil e Mebetoys fanno anche una riproduzione in scala 1/24 ed 1/28 circa. Si tratta più di giocattoli che di veri e propri modelli da collezione. Brumm mette di recente in catalogo la sua versione della 312 PB nell'allestimento Targa Florio, che si distingue oltre che per le decorazioni anche per il doppio specchietto retrovisore (necessario per le differenze di altezza tra Munari e Merzario) e per l'alloggiamento della ruota di scorta sporgente dal lato sx. della vettura, tutti particolari fedelmente. Attualmente in vendita la si può trovare anche inserito in un piccolo diorama raffigurante la caratteristica segnaletica e con la riproduzione di Merzario alla guida. Nei primi anni 90 appaiono i primi kits di Tameo e Scale Racing Car. La ditta italiana presenta un modellino che cattura perfettamente le linee generali, ed è rifinito con cura. Recentemente la ditta francese Piranha Models usando questa base ha migliorato il dettaglio dei particolari.

Il modellino di SRC è ben fatto, presenta la completa riproduzione del telaio con le parti meccaniche. Tutto è realizzato in metallo bianco, senza uso di fotoincisioni, come nella tradizione dei kit inglesi, ma le fusioni sono fatte così bene che il risultato finale è veramente notevole, soprattutto se rapportato all'età del modellino. Il lavoro del modellista Enzo Manzo si è limitato al superdettaglio come il posizionamento di cinture di sicurezza in stoffa con fibbie foto incise, i fili elettrici o i dadi delle ruote in alluminio tornito. Molto bello il "coffret" di Slot-it che riproduce in scala 1/32 le due versioni prova e gara della 312 PB realizzati grazie alla documentazione messa in rete da Targapedia.com. Microspeed ha in catalogo un kit in resina in scala 1/24 ma è quello in white metal di Model Factory Hiro che grazie alle centinaia di dettagli riprodotti offre grandi soddisfazioni nel montaggio. Un vero capolavoro in scala 1/18 la realizzazione di GMP. La 312 PB è stata riprodotta anche in scala 1/12 dalla ditta italiana MG Modelplus, uno speciale messo in vendita già montato, con la riproduzione del giornale che raccolto durante la gara era rimasto adeso al muso della 312.

