

# LA PORSCHE 906 “CARRERA 6”

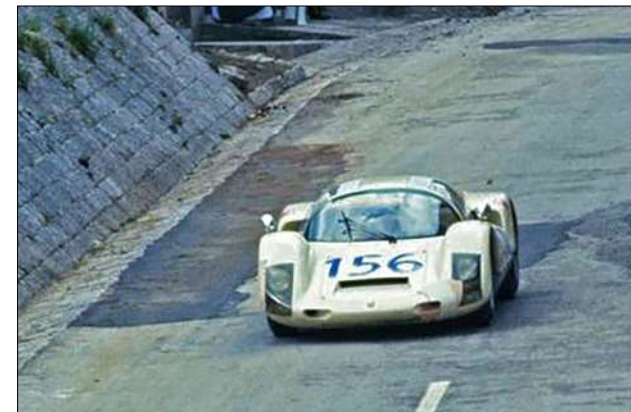
di Salvo Di Marco



È lo stesso Ignazio Capuano a raccontarmi come andò quel giorno. Fu una edizione della Targa molto movimentata per la coppia Latteri-Capuano, due bravi piloti palermitani che correvano con una Porsche 906 “Carrera 6” la Targa n°51. Era il maggio del 1966.

Già durante le prove si era verificato un incidente, un piccolo sassolino

si era incredibilmente conficcato nel meccanismo che governava l'acceleratore bloccandolo, la macchina era quindi uscita fuori strada, diciamo pure volò, senza procurare per fortuna danni al pilota e poca roba invece alla macchina. E ancora: la batteria andata durante la gara a causa di una intensa pioggia, perfino uno pneumatico bucato! Ebbene, malgrado tutti



questi imprevisti, la loro Porsche non ufficiale ma di una scuderia privata, la siciliana Pegaso, numero di gara "156", riuscì ad arrivare ottava in classifica generale e quarta in quella di classe, quasi un miracolo!

Ma veniamo al modello in scala. Pur continuando a occuparmi di aviazione italiana, in particolar modo la Regia Aeronautica, di cui sono profondamente appassionato, ho da qualche tempo fatto una piccola "deviazione" sulla storia della Targa Florio cominciando a realizzare qualche modello del periodo d'oro ('55-'73) di quella celebre corsa siciliana, che a tutt'oggi rimane la più prestigiosa e longeva gara automobilistica su strada del mondo.

Avevo trovato su internet la scocca in resina, cioè la carrozzeria, di una

Porsche 906 in 1/24 (la scala che ho deciso di adottare per la riproduzione di queste auto della Targa) corredata dai soli cerchi e da un abbozzo di trasparenti, secondo un mio amico la brutta copia di un vecchio kit Aoshima. Bisognava costruire solo il tutto il resto... una bazzecola! (ironico), ma ero carico di entusiasmo e nutro un certo ottimismo.

Ho cominciato da un foglio spesso di plasticard dove ho segnato grosso modo gli spazi nei quali avrei posizionato le ruote e sono andato avanti confrontandomi spesso con foto prese da internet di alcune Porsche restaurate o riprodotte ex-novo e, ovviamente, con la scocca in mio possesso. Non avevo foto e/o disegni del sotto della macchina, contavo su un discreto



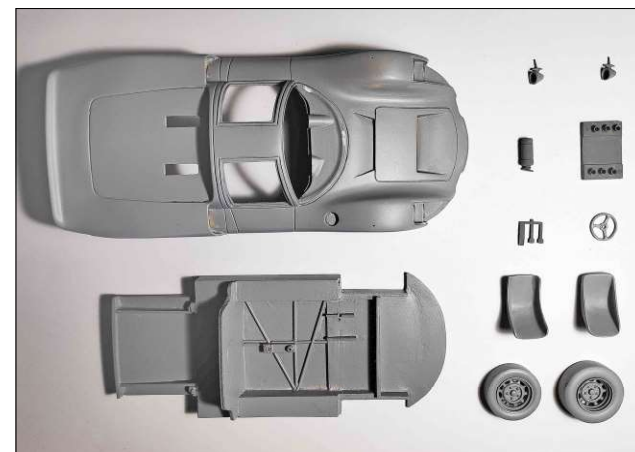


Sopra. A sinistra: iniziano i lavori sul modello della Porsche 906 in 1/24. Alcentro: la sistemazione e il perfezionamento della parte inferiore e dell'abitacolo. A destra: i seggolini autocostruiti.  
Sotto: A sinistra e al centro, i lavori di risagomatura del muso e la ripannellatura. A destra: il modello della 906 "Carrera" comincia a prendere forma e si vedono tutti i pezzi che la compongono ormai ultimati.

trittico portato in scala e sul mio occhio (miope!). Solo alla fine della mia opera ho recuperato un disegno che mi faceva capire bene l'andamento dello chassis; diciamo che ci sono andato vicino, un problema non grave visto che uso incollare i modelli nella base e quindi il piccolo misfatto non si sarebbe poi visto. Ho autocostruito: seggolini, estintore, pedali, cambio, freno a mano, cruscotto, telaio interno, laterali, parte posteriore con relativo trasparente e tubi di scappamento. I materiali usati: plasticard di varie forme e spessori, stucco epossidico Milliputt e acetato trasparente. Attenzione

alle due marmitte che avevano nel foro di uscita un disegno particolare. Per realizzare il volante ne ho modificato uno che possedevo in magazzino. Ho predisposto anche lo specchietto retrovisore, anch'esso autocostruito con un rettangolino di plastica sagomato e carta alluminio adesiva per la parte riflettente. Non vi dico le diverse e infinite prove di alloggiamento del "sotto" col "sopra"!... e l'uso di plasticard e stucco.

Finito il grosso ho modificato la parte anteriore della carrozzeria, era un po' più appuntita nella realtà, ovviamente risagomando la forma del cofano





A sinistra: l'autocostruzione dei fari anteriori. Al centro: gli pneumatici rifatti e verniciati. A destra: la pittura del condotto d'aspirazione. Tutte le fasi dei vari passaggi sono ben illustrate nel testo.

anteriore sotto il quale si trovava lo pneumatico di scorta. Ho realizzato la parte posteriore dietro l'abitacolo che chiudeva la zona che accoglieva il motore, tenendo conto dell'alloggiamento dei coni di aspirazione dello stesso (visibili), quest'ultimi realizzati con tubicini sagomati e aghi da insulina; il tutto pitturato con vernice cromata Alclad. Inizialmente, quando ancora non sapevo quale 906 avrei dovuto fare, avevo anche realizzato le due pinne stabilizzatrici poste lateralmente ai fari anteriori, dopo non utilizzate in quanto la macchina di Capuano-Latteri non ne era provvista. Ho poi realizzato con pezzettini di ago schiacciati e piegati dei piccoli ganci posti appena sotto il "muso" dell'auto, sicuramente adibiti ad un eventuale traino della stessa.

Altra nota dolente: i fari... anteriori e posteriori. Diciamo che mi sono divertito a industriarmi su come realizzarli, tutto in scratch casalingo. La scocca (chassis) dalla quale sono partito aveva la predisposizione per i doppi fari tondi, come in tante Carrera 6, la mia N°156 (giustamente!) aveva quelli inferiori rettangolari. Ho creato in quello superiore che era tondo un alloggiamento con una fresetta e per quello inferiore una base con un pezzettino di plasticard rettangolare, le misure?... a occhio! Qui adesso viene il bello. Ho preso una ruota di un caccia e l'ho montato su di una bacchettina per crearmi il supporto dopo averla stuccata per renderla liscia, il

diametro un po' più piccolo del faro rotondo. Col solito sistema della stampa a caldo, vedi GMT 1 del 2021 report mio sullo Spit, ho ottenuto la giusta curvatura del trasparente. A onor del vero la ruotina è stata lineata con un taglia balsa creando dei rilievi che durante lo stampaggio avrebbero, più o meno, creato le tipiche rigature presenti nei vetri dei fari reali. Stessa tecnica con i fari rettangolari. Dopo aver ritagliato con cura i vetri e messo un po' di carta stagnola alla base dei supporti, ho proceduto all'incollaggio con colla vinilica... e la freccia presente tra il faro tondo e quello rettangolare? Un pezzettino di sprue trasparente sagomato e lucidato. Laddove necessario ho dato un velo di Tamiya trasparente lucido per il faro rotondo, arancione la freccia e giallo quello rettangolare. Su quest'ultimo mi è stato fatto osservare che era difficile potesse essere un "fendinebbia" ... lo non saprei: ho visto alcune 906 restaurate che avevano questo tipo di faro giallo e ho agito di conseguenza.

Cominciamo adesso la verniciatura. Gli interni erano di un grigio medio semilucido assimilabile all'Humbrol 40 molto schiarito, sono andato ad occhio. I seggiolini erano rivestiti di una specie di vellutino bordeaux ma non ci sono foto a colori chiare del tempo che fu, mi sono basato sulle auto ancora esistenti o ricostruite ex-novo. Per dare l'effetto corrugato del



A sinistra, in alto: la sistemazione dell'abitacolo. In basso: la prima mano di bianco che sarà anche il colore finale dell'auto.

A destra, in alto: le decals pronte per essere applicate. Al centro e in basso, la messa in opera decals e pitturazione a mano numeri di gara

tessuto ho passato della colla vinilica diluitissima su seggiolini e cosparso su di essa della segatura finissima, appena asciutto il tutto ho verniciato i seggiolini, colore rosso spento.

Il volante era in legno, verniciato con toni di marrone e alla fine una passata di Tamiya arancione trasparente (realistico!) e le razze, che ho forato, in metallo alluminio. Di solito le scocche vengono verniciate prima di mettere il sotto-scocca ma avendo realizzato il tutto in modo artigianale ho preferito già assemblarle per effettuare delle stucature laddove ce ne fosse stato bisogno. Mentre mi accingevo a passare una prima mano di primer, il mio amico Pippo mi ha consigliato: perché non usare direttamente il primer bianco Tamiya in bomboletta spray molto resistente e un po' lucido? Certo, la mia Carrera era bianca! Ottima soluzione e così ho proceduto. Dopo aver steso due mani di primer ho aspettato 24 ore e ho proceduto alla lucidatura del pezzo dopo aver tolto un paio di peluzzi con le apposite spugnette abrasive della Tamiya. L'operazione è stata effettuata con una pezzuola morbida e gli appositi polish lucidanti compound Tamiya. Adesso era il turno dei fari posteriori. Mi sono accorto subito che non erano centrati, cioè erano messi un po' sotto la linea di mezzaria del posteriore. In realtà la loro ubicazione era corretta, era il bordo superiore del cofano che era troppo stretto e dava questa sensazione sbagliata. Ho dovuto quindi inserire un pezzettino di plasticard,





Sopra, a sinistra: la sainatura del cruscotto. Al centro: la dima autocostruita e il trasparente stampato del parabrezza posteriore. A destra: punzonatori casalinghi per realizzare i rivettini. Sotto, a sinistra la parte inferiore della "906". Al centro, per finire, l'aggiunta di tutti i particolari finali: specchietti, tappi benzina, tergicristallo, anellini di estrazione cofano anteriore... e varie.



stuccarlo e sagomarlo appositamente. Ovviamente ho ripassato un paio di mani di vernice-primer in bomboletta. Asciutto il tutto ho verniciato a mano con il crome-argento a smalto Tamiya come base i due fari posteriori e successivamente, usando i colori trasparenti ho dato il rosso e l'arancione. Alla base dei fari c'era una fascetta metallica che ho riprodotto con un po' di alluminio adesivo in striscia. Incuraggiato dai discreti risultati, diciamo pure che ero soddisfatto, procedevo ancora più spedito.

Prima di dedicarmi alle ruote, ho autocostruito i due tappi del serbatoio benzina con pezzettini



di plasticard sagomati e gli specchietti retrovisori che ho realizzato partendo da alcune bombe di aereo provenienti dal magazzino pezzi. Li ho sagomati, stuccati, lisciati e verniciati col cromo Alclad dopo aver predisposto anche un piccolo supporto per il loro posizionamento sulla carrozzeria. La superficie riflettente è stata simulata con scotch alluminio; su di esso ho applicato un tondino di acetato trasparente. Per quanto riguarda le ruote ho fatto riferimento al mio amico Ciccio Caltagirone, espertissimo in auto, che mi ha allargato i cerchi delle ruote posteriori essendo questi più larghi rispetto a quelli davanti. Ho inserito delle gomme che avevo in magazzino



che ben si adattavano e ho fatto delle copie in resina. Mi sono così ritrovato le quattro ruote da ripulire da qualche sbavatura quindi pronte per la verniciatura. Ho predisposto sul cerchione un forellino che successivamente avrebbe ricevuto il cappelletto della camera d'aria. Per colorare il cerchione ho utilizzato gli ottimi Lacquer LP della Tamiya più precisamente l'LP11 che ho un po' invecchiato con i soliti olii. Utilizzando poi delle mascherine fatte in casa con l'apposito attrezzo circolare ho protetto il cerchio e ho colorato lo pneumatico con una miscela di nero Humbrol e qualche goccia di bianco ottenendo un convincente colore grigio scuro gomma. Ho poi dato una mano sulle ruote pitturate con un semilucido Gunze. Il passo successivo è stato quello di predisporre i perni per fissare alla fine le ruote alla carrozzeria. La Porsche 906 era caratterizzata dalla presenza di fascioni laterali in alluminio che andavano da ruota a ruota ulteriormente fissati da fascette metalliche posizionate in modo asimmetrico. Ho carteggiato le fascette in resina un po' grossolane e li ho riprodotte con dello scotch Tamiya, dopo una mano di primer, fascioni e ... fascette sono state verniciate con LP 11

e qualche goccia di LP 20; il tutto fissato con la solita mano di semilucido Gunze.

Inizialmente la parte inferiore dell'auto era stata pitturata in bianco, ma la testimonianza di Capuano che mi ricordava come fosse nera, mi ha costretto a ripitturarla; non so se nel modo corretto ma la "piccola" prendeva sempre più forma.

Eccoci al momento delle insegne, cosa che mi attizza tanto perché le realizzo da me a mano e/o con la mia stampante Canon a getto di inchiostro (ci vuole un foglio di decal adatto, i Tauro non vanno bene). Ho cercato su internet gli stemmi della Porsche, della Pegaso e della ditta di olii Marathon; con Photoshop li ho acquisiti, modificati e predisposti in scala per la stampa. Stessa cosa per la targa e per i numeri. Per quest'ultimi ho dovuto agire in modo particolare. Dopo aver messo ben 4/5 mani leggere di satinato trasparente sulle decals (altrimenti appena messe in acqua si sciolgono gli inchiostri), i numeri di gara sono stati ritagliati uno per uno non in modo preciso... perché? Semplice: per un certo periodo, i numeri di gara furono



applicati sulle auto partecipanti alla Targa, manualmente da un artista locale (bravissimo!) al costo di 1.000 Lire per auto, o da studenti delle Belle Arti di Palermo. Si usavano delle tempere di colore bianco, nero o un azzurro caratteristico ottenuto mescolando all'acqua un pigmento, l'azolo, un ossido. Per cui i numeri realizzati, lavabili e ... levabili con l'acqua, si somigliavano fra di loro essendo realizzati a regola d'arte a pennello, ma non erano mai affatto uguali l'uno all'altro, proprio perché realizzati a mano. Dopo aver posizionato gli stemmi, guardando le poche foto a disposizione, ho messo in posizione i numeri con i liquidi 1 e 2 Superscale e, appena perfettamente adesi, con un pennellino e tanta pazienza li ho ripassati a mano, facendoli ora "magri" ora "robusti" come nella realtà. Ho fatto una miscela con colori Humbrol molto diluiti usando principalmente un enamel matt Humbrol N°25 schiarito, il risultato finale mi è sembrato molto realistico.

Apriamo il capitolo per me più fastidioso: i trasparenti. Non essendo questi in acetato come nei kit stampati in plastica a iniezione, lavorare il PVC è una gran "rottura di cabbasisi" come diceva il buon commissario Montalbano. Di quelli in dotazione alcuni andavano bene, altri li ho ristampati facendo un master con i vecchi e realizzandoli col solito sistema artigianale. Non saranno mai perfetti ma nell'insieme possono andare. Sui trasparenti laterali ho simulato i deflettori con un sottilissimo filino di decal trasparente posta in modo da riprodurre la caratteristica forma quasi trapezoidale. Altra nota dolente: il plexiglas posteriore era giallino trasparente, come fare? Una volta preparato il "vetrino" a misura, pronto per essere incollato, con l'aerografo ho spruzzato un paio di leggerissimi strati di vernice molto diluita di giallo trasparente Tamiya (ho fatto alcune prove non tutte andate a buon fine) e con un tagliabalsa ho inciso con precisione laddove c'erano le fessure di aerazione per dare un effetto più realistico al tutto simulando così le aperture. Con un punzonatore casalingo, un ago da siringa opportunamente tagliato, ho fatto pressione sullo scotch di alluminio poggiato su una superficie morbida, ricavando tanti piccoli bulloncini che con molta pazienza ho applicato laddove necessario.

Una chicca che molti non fanno e che renderà il modello ancora più originale: Capuano mi raccontava che per lui e Latteri erano stati motivi di incas... disturbo alcune piccole discriminazioni. Per esempio: la loro Porsche era un 6 cilindri, mentre quelle della scuderia ufficiale ne avevano 8, quest'ultime avevano anche il parabrezza anteriore fumé, quella dei palermitani no. Cosa fecero i due piloti? Presero del nastro adesivo di colore verde e lo posero nella parte alta del vetro anteriore. Io ho realizzato quest'ultimo con una decal trasparente Tauro (ottimo effetto in scala) che ho verniciato finemente con aerografo con un verde medio; tagliato poi il nastro in sottili striscette le ho poste in loco.

Ho quindi ultimato la mia Carrera con gli specchietti retrovisori esterni, il tergicristallo



(grazie Ciccio che me lo hai realizzato!) e i morsetti che bloccavano il cofano posteriore alla carrozzeria, tutto autocostruito. Siamo quasi alla fine di questo lungo lavoro. Sul cofano anteriore, sullo sportello che dava l'accesso alla ruota di scorta, ai quattro lati (ho voluto farmi del male!) erano presenti dei piccoli anellini che consentivano l'apertura dello stesso realizzati con sottilissimo filo di argento. Come ultimo intervento ho sporcato leggermente un po' il modello, mettendo anche in rilievo le pannellature e rilucidato la carrozzeria laddove possibile.

La Porsche da me realizzata riproduce più o meno fedelmente la 906 del giorno di prova, poco prima che uscisse fuori strada. Se avessi dovuto

riprodurre la "Carrera 6" come era durante la gara o addirittura alla fine, questa sarebbe stata irriconoscibile: piena di fango e con i numeri di gara "squagliati" dalla pioggia e grossi rappezzi di scotch sul muso per riparare i danni del fuori pista del giorno prima! Il posizionamento sulla apposita basetta con relativa targhetta, impreziosita dalla firma del suo pilota, ha concluso l'impegnativa ma appagante opera.

L'autore ringrazia l'amico Francesco Caltagirone, il dott. Enzo Manzo e il sito TARGAPEDIA, punto di riferimento per gli amanti della Targa, per le foto storiche

