



1956-57

UNA PAUSA NECESSARIA

Sopra al Bivio Sclafani la bianca Porsche 550 di Umberto Maglioli alla sua prima vittoria sulle Madonie. A Floriopoli nel 1957, in una gara di regolarità necessaria per dare continuità e futuro alla Targa Florio si afferma con una normalissima Fiat 600 uno sconosciuto Fabio Colonna (a destra)

Il tragico incidente avvenuto alla 24 ore di Le Mans del 1955 ed i tanti lutti nel mondo dell'automobilismo, che oltre a Leveight piange Alberto Ascari, Clemente Biondetti e Luigi Fagioli, influenzano i calendari di tutte le competizioni sportive del 1956.

A fare le spese di questo clima sono soprattutto le gare su strada: molte di esse vengono addirittura soppresse. Forte della sua tradizione di gara sicura, la "Targa" non subisce particolari limitazioni se non per quanto riguarda la lunghezza del percorso, che viene ridotto a 720 km (dieci giri) distanza che non le permette di figurare nel calendario del Campionato Marche Sport di quest'anno, ma questa edizione vede comunque confrontarsi sui tornanti delle Madonie le squadre ufficiali Ferrari, Maserati, Osca e Porsche. È vera lotta e la piccola 1500 di Stoccarda affidata al velocissimo Umberto Maglioli coglie il primo di tanti successi in Targa Florio.

Il 1957 non riporta la serenità nell'automobilismo sportivo: la morte in prova di Eugenio Castellotti ma soprattutto la tragedia della Mille Miglia porta alla definitiva cancellazione delle corse su strada: inevitabili le conseguenze per la Targa Florio che per il secondo anno consecutivo non potrà essere iscritta come prova del calendario del Campionato Mondiale Marche. Don Vincenzo prende atto della nuova situazione e con la caparbia che tutti conoscono, pur di non perdere la continuità delle edizioni succedutesi ininterrottamente dal 1906, con l'unica eccezione delle pause dovute ai due conflitti mondiali, decide di organizzare la 41° Targa come una pacifica prova di regolarità, mortificandone lo spirito ma permettendole di guardare al futuro, una volta superato il clamore conseguenza dei tragici eventi. Sarà così possibile alla normalissima Fiat 600 dei regolaristi Fabio Colonna e Giulia Thellung aggiudicarsi la vittoria della gara.



400° - 41° Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA (primi 10)

10 giugno 1956
Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 10 giri (720 Km) 38
Partenti: 50; arrivati: 34; classificati: 34

POS.	PILOTA	VEETTURA
1°	Umberto Maglioli	Porsche 550 A RS 1500
2°	Luigi Villoresi	Osca MT 4
3°	Piero Taruffi	Maserati 300 S
4°	Olivier Gendebien - Hans Herrmann	Ferrari 860 Monza
5°	Giorgio Scarlatti	Maserati A6 GCS/53
6°	Franco Bordoni - Piero Carini	Maserati 300 S
7°	Carlo Pottino - Clemente Ravetto	Maserati 300 S
8°	Armando Zampiero - Mario Sacchiero	Mercedes 300 SL
9°	Aldo Pedini	Maserati A6 GCS/53
10°	Guido Cestelli - Giuseppe Musso	Mercedes 300 SL

Giro veloce: Eugenio Castellotti 44'54"0 - Km/h 96,213

24 novembre 1957
Gara di regolarità
Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 5 giri (360 Km)
Partenti: 136; arrivati: 129; classificati: 129

POS.	PILOTA	VEETTURA
1°	Fabio Colonna - Giulia Thellung	Fiat 600
2°	Piero Taruffi - Isabella Taruffi	Lancia Appia
3°	Mario Costantini - A. Thellung	Lancia Appia Zagato
4°	Piercarlo Borghesio	Fiat 600
5°	Giorgio Ciuffini	Fiat 110/103 Zagato
6°	Giovanni Caproni	Fiat 600
7°	Renato Giusti	A.R. Giulietta Berlina
8°	Vincenzo D'Amico	Fiat 600
9°	Nino Magistri	A.R. Giulietta
10°	Antonio Cassina	Fiat 600

Miglior prestazione: 0,8 penalità - spareggio 0,6

Allegato al numero di aprile 2012 di Sicilia Motori
Registrazione Tribunale di Palermo n° 7/97 del 25/26 febbraio 1997
Direttore Responsabile: Dario Pennica
Copia omaggio non in vendita separatamente dalla rivista

1958

TORNA IL MONDIALE E PURE LA FERRARI

IL BELGA OLIVIER GENDEBIEN E L'ITALIANO LUIGI MUSSO, CONSEGNANO ALLA CASA DI MARANELLO, LA PRIMA VITTORIA IRIDATA IN SICILIA. BATTENDO LE DUE PORSCHE 718 RSK, UNA DELLE QUALI SI INSERISCE FRA LE QUATTRO 250 TESTAROSSA

di ENZO MANZO - foto di Bernard Cahier (per gentile concessione di Paul-Henry Cahier www.flphoto.com) e di Nicola Scafidi (per gentile concessione di Pucci Scafidi www.pucciscafidi.com)



L'obiettivo di Bernard Cahier immortalata in una rara foto a colori il passaggio della Ferrari vincitrice al Bivio Polizzi. Alla guida con l'iconfondibile casco giallo, Luigi Musso (sopra). A destra il modellino della Ferrari n.106 realizzato sulla base del kit di Starter

Che il vecchio Don Vincenzo avrebbe avuto ancora una volta ragione lo dimostreranno i fatti. "U Cavalieri" gioca tutte le sue carte e tutta la sua influenza ed autorevolezza presso la CSAI e la FIA riuscendo laddove erano fallite tutte le possibilità per la Mille Miglia conclusasi definitivamente l'anno prima. Don Vincenzo riesce a far passare l'idea che i 72 km siano effettivamente un circuito anche se stradale e che soprattutto le 832 curve che lo compongono e la conseguente media oraria bassa ne fanno la corsa più lenta e quindi la più sicura. Convincendo così la commissione interministeriale per la sicurezza delle manifestazioni sportive su strada, ottenendo il nulla osta per la 42° Targa Florio, che rientra a pieno titolo nel Campionato Mondiale Marche, presenza costante fino al 1973.

In virtù di questa validità, la 42° "Targa" viene articolata su un percorso di almeno 1000 km, cioè su 14 giri del Piccolo Circuito delle Madonie per complessivi 1008 km. Sarà la terza prova del campionato iridato 1958. Ad animare l'interesse è il duello tra la Ferrari e la Porsche che nel campionato sono divise da 8 punti a favore della scuderia di Maranello. La Ferrari è estremamente determinata a vincere in Sicilia e contro le due 718 RSK a motore posteriore-centrale di Behra/Scarlatti e Barth/Maglioli schiera un vero squadrone: ben quattro 250 testarossa alimentate dal mitico 12 cilindri affidate tutte ad equipaggi velocissimi ed affidabili composti da Collins / P. Hill, ➤

**DON VINCENZO CONVINCE TUTTI
ED I 72 KM VENGONO CONSIDERATI
UN VERO E PROPRIO CIRCUITO STRADALE**



Olivier Gendebien e Luigi Musso: trionfatori della 42^o Targa Florio. A destra, sulle curve delle Madonie, nelle prime fasi della corsa la Osca di Davis-De Tomaso e la Porsche di Behra-Scarlati si danno battaglia. La piccola tedesca sarà seconda assoluta



von Thips / Hawthorn, Munaron / Seidel e Musso/ Gendebien e tre 500 TR con i 4 cilindri da 2 litri ma dalle testate verniciate con il caratteristico rosso affidate a Peduzzi/Siracusa, Starrabba/Cortese e Cammarata/Tramontana.

La OSCA partecipa con le tre barchette di Davis/De-Tomaso, Cabianca/Bordoni e Mantovani/Scarfiotti. Boffa/Govoni difendono i colori della Maserati con una 200S mentre l'Aston Martin schiera una sola DBR1 affidata alla coppia britannica Moss/Brooks. Ma oltre le potenti vetture Sport la categoria Gran Turismo registra numerose vetture iscritte, tra le quali nella classe 1300 sono tante le Giulietta SV ed SVZ. Inizia proprio quest'anno la partecipazione costante delle Giulietta negli allestimenti sportivi per i clienti preparati dai carrozzieri Bertone e Zagato e con le preparazioni di Virgilio Conrero. Saranno il preludio sportivo che porterà la casa milanese alla ripresa dell'attività ufficiale nel 1965 e che le permetterà proprio sulle strade delle Madonie di prendersi molte soddisfazioni.

Nonostante le premesse e le promesse di una gara sicura, la morte durante le prove libere del pilota ➤



42^o Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

11 maggio 1958

Campionato Mondiale Marche

Validità: internazionale

Campionato Mondiale Marche Sport

Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 14 giri (1008 Km)

Partenti: 38; arrivati: 18; classificati: 13

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Olivier Gendebien - Luigi Musso	Ferrari 250 TR
2°	Jean Behra - Giorgio Scarlatti	Porsche 718 RSK 1500
3°	Wolfgang Von Trips - Mike Hawtorn	Ferrari 250 TR
4°	Peter Collins - Phil Hill	Ferrari 250 TR
5°	Giulio Cabianca - Franco Bordoni	Osca S 1500 TN
6°	Huschke Von Hanstein - Antonio Pucci	Porsche Carrera 356 A
7°	Gaetano Starrabba - Franco Cortese	Ferrari 500 TRC
8°	Nino Todaro - "Nessuno" Ernesto Dagnino	A.R. Giulietta SVZ
9°	Carlo Maria Abate - Gianni Balzarini	A.R. Giulietta SVZ
10°	Bernardo Cammarata - Dom. Tramontana	Ferrari 500 TR
11°	Antonio Di Salvo - Domenico Minnici	Fiat Raor 1100 Sport
12°	Casimiro Toselli - Armando Filippa	A.R. Giulietta SVZ
13°	Rosario Montalbano - Gaspare Bologna	Fiat 8V

Giro veloce: Stirling Moss 42'17"5/10 (il 4°) - Km/h 102,147

Un passaggio sotto lo striscione del traguardo di Peter Collins alla guida della Testarossa n. 98

LA FERRARI 250 TR

A destra la "Pontoon Fender" caratterizzata dai parafranghi anteriori staccati dalla carrozzeria per favorire il raffreddamento dei freni

In Ferrari si lavorava per affiancare alla due litri Testarossa una vettura con un motore più potente inserito in un telaio simile, mantenendone le doti di maneggevolezza. Il nuovo motore da tre litri le avrebbe permesso di avere le armi già pronte per le nuove normative richieste per il campionato Sport. La base di partenza fu il collaudato e robusto V12 della 250 Gran Turismo, revisionato radicalmente nella sua struttura e corredato di sei carburatori doppio corpo. Questa volta ad essere verniciati di rosso furono solo i coperchi delle valvole, ma il nome rimase Testa Rossa. La nuova vettura vinse il Mondiale Costruttori del 1958.



SCHEDA TECNICA

Motore: 12 cilindri a V di 60°	Distribuzione: 2 valvole per cilindro, un albero a camme in testa
Cilindrata unitaria: 246,10 cm ³	Telaio: tubolare
Cilindrata totale: 2953,21 cm ³	Sospensione anteriore: ruote indipendenti, quadrilateri deformabili, molle elicoidali
Alesaggio e corsa: 73 x 58,8 mm	Sospensione posteriore: ponte rigido, molle elicoidali
Installazione: anteriore longitudinale	Trasmissione: frizione monodisco a secco fichtel-sachs; cambio 4 velocità + RM; differenziale autobloccante ZF
Rapporto di compressione: 9,8:1	Freni: a tamburo a comando idraulico
Potenza max: 300 CV a 7000 giri/min	Serbatoio: 140 lt
Coppia max: 30,2 kgm a 5.950 giri	Carreggiate: anteriore 1.308 mm; posteriore 1.300 mm
Alimentazione: 6 carburatori Weber 38 DCN desmodromico	
Accensione: mono, 2 spinterogeni	

A fianco, da sinistra, la Osca S 1500 TN di Giulio Cabianca e Franco Sbordoni, quinta assoluta al traguardo, e il palermitano Nino Todaro lanciato verso la conquista di un prestigioso 8° posto assoluto con la piccola Alfa Romeo Giulietta SV



torinese Sergio Der Stephanian su Ferrari 250 GT funesterà questa edizione. Der Stephanian era in piena velocità sul rettilineo di Buonfornello. Insieme a lui un giovane ventenne, a cui aveva dato passaggio per raggiungere Cerda, scampato miracolosamente all'uscita di strada della Ferrari. Conseguente alla presenza di un camion che sbucava improvvisamente da una stradina di campagna. Le prove a circuito aperto che caratterizzano la Targa Florio hanno da sempre rappresentato un'incognita assai rischiosa per i piloti, che avevano comunque la necessità di provare e di trovare punti di riferimento per una gara così lunga e particolare. La Fiat 1100/103 TV n. 2 di Sergio Mantia (il medico siciliano che diventerà una presenza costante per

tutte le edizioni della Targa) prende il via alle ore 6.30 di domenica 11 maggio. Con distacchi di 30" l'una dall'altra seguiranno le rimanenti 37 vetture, ultima delle quali la n.106, la Ferrari 250TR di Luigi Musso ed Olivier Gendebien che sarà sempre in testa fino al taglio del traguardo dopo 10.37'58" di gara. Staccata di circa 6 minuti la Porsche di Jean Behra e Giorgio Scarlatti, mentre la Testarossa di Wolfgang Von Trips e del campione del mondo di Formula 1 Mike Hawthorn sarà attardata da un incidente e concluderà al terzo posto. Prestigioso il 7° posto assoluto e primo di classe del giovane principe palermitano Gaetano Starrabba che ha diviso la sua Ferrari 500 TR con l'esperto Franco Cortese. Un giovanissimo ed ancora poco conosciuto Nino

A destra, il Principe Starrabba durante le prove del sabato, con la sua 500 TRC divisa con Franco Cortese coglierà il suo migliore risultato alla Targa: settimo assoluto



Vaccarella, al suo esordio in una Targa Florio di velocità (il battesimo sulle Madonie era avvenuto l'anno prima) con la sua Lancia Aurelia B20 sarà costretto al ritiro. La presenza di Stirling Moss sarà ricordata oltre che per il giro mozzafiato con la consorte durante le libere, esclusivamente per un effimero record sul giro. Il pilota inglese abbasserà il primato che aveva ottenuto con la Mercedes, compiendo il quarto giro in 42'17"5, alla media 102,147 km/h, ma distruggendo la meccanica e la trasmissione della sua DBR 1.

DOMENICA 11 MAGGIO ALLE ORE 6.30 PRENDE IL VIA LA VETTURA N. 1: LA FIAT 1100/103 TV DEL MEDICO SICILIANO SERGIO MANTIA

42^o edizione



MONOGRAFIA MODELLISTICA



1956

Poche le riproduzioni in scala ridotta della Porsche 550 A RS vincitrice della 40° Targa Florio. La ditta napoletana Jolly Model ne ha realizzato un modellino in resina venduto già montato, in scala 1/43 dalla qualità mediocre. Un kit nella inconsueta scala 1/87, con tanto di cofano apribile e riproduzione del caratteristico 4 cilindri boxer viene realizzato da High Tech Model. Questo bel modellino in scala 1/43 è opera del modellista palermitano Piergiorgio Ferreri ottenuto rielaborando l'ottimo die-cast della Minichamps

1957

Non esistono riproduzioni die-cast della Fiat 600 di Fabio Colonna. Recentemente comunque, varie iniziative editoriali hanno messo a disposizione dei modellisti dell'ottimo materiale ad un prezzo veramente contenuto per potere realizzare anche le protagoniste di questa edizione di regolarità. La Fiat 600 è stata realizzata dal modellista Luciano Conti, partendo da una base prodotta per Hachette

dalla francese Norev. Poche le modifiche necessarie per farla diventare la vincitrice della 41° Targa Florio.

1958

Molte le riproduzioni in scala ridotta della Ferrari 250 TR n.106. In die-cast è da segnalare la bella riproduzione in scala 1/43 della ditta italiana Bang. Il modello realizzato in pressofusione è ben rifinito con cerchi torniti e raggi riprodotti in fotoincisione, parabole in plexi e fari riprodotti. Nei primissimi anni 90 ci aveva provato la romana Progetto K, con un modello con carrozzeria in plastica e telaio in zamak, dalle linee troppo squadrate. Uno43, Renaissance, Record e quindi Starter hanno riprodotto dei buoni kit in scala 1/43 in resina con ruote a raggi fotoincisi. MG Modelplus ha invece affrontato la sfida modellistica in scala 1/12 realizzando una serie limitata e molto ben fatta. Il modellino presentato è opera del modellista Enzo Manzo, realizzato partendo da un kit della francese Starter, poche le migliorie apportate per un kit praticamente ineccepibile.

In alto: il modellino in scala 1/43. Sopra a sinistra: la Porsche 550 vincitrice nel '56 su base Minichamps (1/43). A fianco la Fiat 600 derivata da un modellino Norev in scala 1/43