

Vincenzo Florio in uno scatto di Scafidi a quella che sarà la sua ultima Targa. Il 6 gennaio 1959 il Cavaliere muore ad Epemay in Francia. Al nipote Vincenzo Paladino strappa la promessa di mantenere in vita la "sua" Targa



Allegato al numero di maggio 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

Testi Enzo Manzo - foto Bernard Cahier (per gentile concessione di Paul-Henry Cahier - www.f1photo.com)
e di Nicola Scafidi (per gentile concessione di Pucci Scafidi - www.pucciscafidi.com)

1959

PORSCHE E FERRARI COME DAVIDE E GOLIA

NEL RICORDO DI DON VINCENZO CONTINUA LA STORIA DELLA CORSA. DOPO IL PRELUDIO DEL 1956 LA CASA DI STOCCARDA SCRIVE IL SUO PRIMO TRIS NELL'ALBO D'ORO



La 43^a edizione della Targa Florio è a lutto per la scomparsa del suo "Cavalere". Il 6 gennaio ad Epernay, in Francia, Don Vincenzo Florio muore, ma la sua Targa che continuerà a vivere edizione dopo edizione fino ai giorni nostri, più delle tante testimonianze dell'operato della sua famiglia, sparse per tutta l'isola, contribuirà a rendere il nome dei Florio sinonimo di ingegno, di capacità imprenditoriale e di sportività.

Il mondo delle corse, pur commosso per la scomparsa del grande protagonista dell'automobilismo sportivo, si interroga anche sul futuro della gara. La risposta viene prontamente data dagli organizzatori che rassicurano tutti gli sportivi presentando il nuovo costituito Comitato Organizzatore, presieduto dalla moglie di Vincenzo Florio, Donna Lucia, affiancata dal nipote Vincenzo Paladino e da James Tagliavia ed altri appassionati. L'edizione del 1959 ricalca quella

precedente sia nel regolamento (vetture Gran Turismo e Sport divise in classi per cilindrata e la possibilità di iscrivere fino a tre piloti), sia nel tracciato da percorrere per 14 giri pari a 1008,00 km. Mantenuta la validità come prova del Campionato Mondiale Marche Sport, e che continuerà ininterrottamente per altri 14 anni. Ancora una volta è la sfida Ferrari-Porsche che galvanizza l'interesse, proponendo scelte tecniche completamente diverse. La casa italiana punta su vetture di grande potenza a motore rigorosamente anteriore e trazione posteriore: quella tedesca su cilindrata ridotta, motore centrale-posteriore con raffreddamento ad aria. Le auto di Stoccarda sono leggerissime e fanno proprio del favorevole rapporto peso/potenza e della guidabilità su un circuito tutto curve il loro ➤

**DONNA LUCIA ASSUME LA PRESIDENZA
DEL COMITATO ORGANIZZATORE AFFIANCATA
DAL NIPOTE VINCENZO PALADINO**



Sopra, la Porsche 718 RSK n.112 lascia Floriopoli diretta in piena velocità verso il primo paese da attraversare: Cerda. A fianco il modellino realizzato da un kit della Starter in scala 1/43



A sinistra Seidel con Cecé Paladino, erede di Vincenzo Florio. Sotto: la Porsche 550 A RS di Herbert Linge e Guido Scagliarini (2° assoluto)



43^o Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

24 marzo 1959

Campionato Mondiale Marche

Validità: internazionale

Campionato Mondiale Marche Sport

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

Partenti: 51; arrivati: 23; classificati: 21

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Edgard Barth - Wolfgang Seidel	Porsche 718 RSK 1500
2°	Herbert Linge - Guido Scagliarini	Porsche 550 A RS 1500
3°	Antonio Pucci - Huschke Von Hanstein	Porsche 356 A Carrera
4°	Paul Ernst Strahle - Eberhard Mahle	Porsche 356 A Carrera
5°	Mennato Boffa - Piero Drogo	Maserati A6GCS/53
6°	Dario Sepe - Colin Davis	A.R. Giulietta SVZ
7°	Umberto Bini - Luciano Mantovani	Osca S273 1100
8°	Mario Cammarata - Domenico Tramontana	Ferrari 500 TR
9°	Salvatore Le Pira - Francesco Siracusa	Ferrari 250 GT
10°	"Solimecos" Giuseppe Alotta - Nino Vaccarella	Maserati A6GCS/53
11°	Domenico Rotolo - Gaspere Cavaliere	Osca MT/4 1,1
12°	Antonio Picone - Francesco Tagliavia - Sergio Mantia	A.R. Giulietta Spider 1,3
13°	Vito Coco - Vito Sabbia	A.R. Giulietta SV/1,3
14°	Ernesto Prinoth - Enrico Carini	Fiat Abarth 750 Zagato
15°	Carlo Bartoccelli - Giuseppe Parla - Salvatore Panepinto	Fiat 1200 Boano
16°	"IvanoheHE" Pietro Laureati - Ivo Pompei	A.R. Giulietta SV/1,3
17°	Sesto Leonardi - Alfredo Tinazzo	Osca
18°	Thomas Henry Wisdom - Bernard Cahier	Austin Healey Sprite/0,9
19°	Gustavo Laureati - Giuseppe Cetani	Osca S 750
20°	Giancarlo Rigamonti - Anna Maria Peduzzi	Osca S 750
21°	José Rosinski - Claude Bobrowsky	A.R. Giulietta SVZ

Giro veloce: Joakim Bonnier 43'11"3/5 - Km/h 100,015

punto di forza. La scuderia di Maranello schiera tre 250TR/59 spinte dai 3 litri 12 cilindri, affidate agli equipaggi Behra/Brooks, Gendebien/Hill e Gurney/Allison, ed una Ferrari Dino 196S di 2 litri per Cabianca/Scarlatti. La Porsche si presenta con ben cinque vetture: una 718RSK per Barth/Seidel e due 550 A per Linge/Scagliarini e Christian Goethals (tutte queste con motorizzazione da 1.5 litri), e due 718 RSK una 1,6 litri per Bonnier/von Trips e la 1.7 per Maglioli/Henmann.

Due le Maserati: con la longeva e sempre competitiva A6GCS/53 sono iscritti Boffa/Drogo e Alotta/Vaccarella, quest'ultimo alla sua prima Targa alla guida di una vettura Sport.

Ben dieci le Osca iscritte (otto quelle effettivamente partenti) nelle varie classi Sport.

Le due Porsche 356 A Carrera di von Hanstein/Pucci e Strahle/Mahle renderanno la vita impossibile alle due Ferrari 250 GT di Todaro/Alterio e La Pira/Siracusa iscritte nella classe 3000 e alle quattro Fiat 8V, ➤

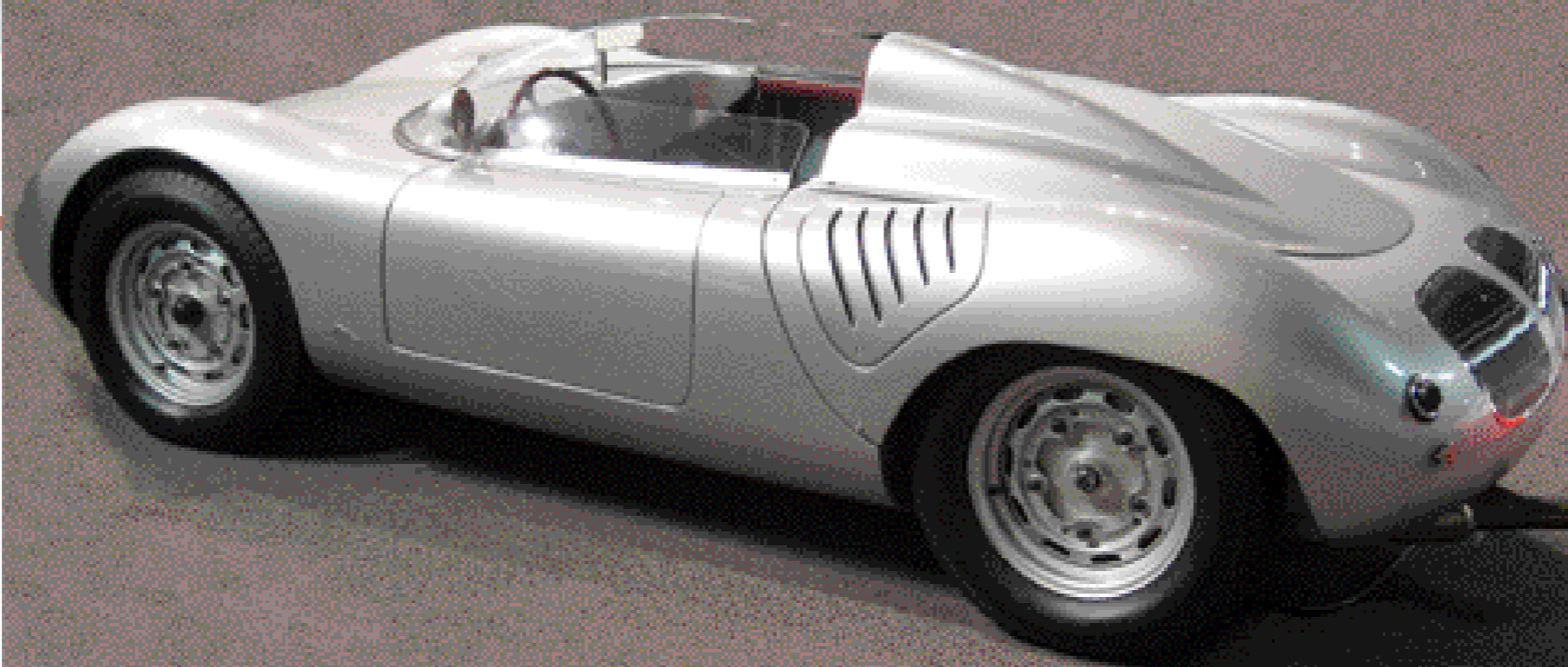
**QUATTRO POTENTI FERRARI CONTRO CINQUE
LEGGERE PORSCHE. DUE MASERATI E DIECI
OSCA FRA LE AUTO PIÙ COMPETITIVE**



LA PORSCHE 718 RSK

Nasce nel 1957 ed è la prima auto costruita a Stoccarda ad avere un telaio tubolare realizzato con tubi di piccolo diametro considerevolmente più leggero e fino a cinque volte più rigido di quello in acciaio della "550". La parte anteriore del telaio anteriore ricorda la lettera K, da qui la denominazione "RSK" aggiunta al nome del nuovo progetto. Le sospensioni, anche se tradizionali, sono state adattate al nuovo telaio. Grazie all'aumentata rigidità è stato possibile adottare una carrozzeria estremamente leggera e più aerodinamica. La vettura è stata inoltre progettata con la possibilità di trasformarla con poche e veloci modifiche in monoposto, così da poter correre anche nella categoria di Formula 2. Il motore tipo 547/3 ha la classica struttura boxer a 4 cilindri, con cilindrata di 1500 cc.

Le caratteristiche di questa vettura ne hanno permesso una lunga carriera agonistica rimanendo sempre competitiva grazie anche a successivi incrementi nella potenza del motore, soprattutto dove era importante la leggerezza e la guidabilità.



SCHEDA TECNICA

Motore: tipo 547/3 boxer 4 cilindri montato centralmente, 2 valvole per cilindro

Cilindrata: 1.498 cc

Alimentazione: 2 carburatori Weber 46 IDM

Potenza max: 142 cv a 7500 giri/m

Coppia max: 146 Nm a 6300 giri/m

Rapporto di compressione: 9,5:1

Alesaggio/Corsa: 85 mm/66 mm

Trazione: posteriore

Cambio: 5 rapporti

Carrozzeria: in alluminio

Telaio: tubolare in acciaio

Sospensione anteriore: braccetti paralleli, barre di torsione, ammortizzatori telescopici, barra antirollio

Sospensione posteriore: assi oscillanti, Watt-linkage, molle elicoidali più ammortizzatori telescopici

Peso: 576 Kg

Passo: 2098 mm.

Carreggiate: 1290 - 1250 mm

dominando la categoria Gran turismo e completando il dominio Porsche nella 43^o Targa Florio, mentre la piccola Giulietta SVZ di Sepe/Davis chiuderà 6^o assoluta, davanti ad auto più potenti e di categoria superiore, dimostrando il potenziale delle Alfa Romeo Giulietta in una gara dalle caratteristiche uniche.

Da segnalare l'esordio come pilota di Bernard Cahier, compagno del veterano Thomas Whisdom su uno spyder inglese rivoluzionario: la minuscola e simpatica Frog Eye dell'Austin, con la quale termineranno 13^o assoluti.

Bernard, che aveva già seguito da fotoreporter la Targa Florio ed era divenuto amico di Don Vincenzo Florio, che lo invitava personalmente in Sicilia dal 1953, da quest'anno non riesce a resistere al fascino di correre sulle Madonie fino ad ottenere risultati a dir poco lusinghieri. Le sue foto, messe a disposizione dal figlio Paul-Henri, fotoreporter del Circus della F1 accompagnano ancora adesso queste cronache.

La gara inizia alle ore 05.00 di domenica 24 marzo. La prima vettura a prendere il via è la n° 4: auto dalla carrozzeria celeste e di forma inconsueta spinta da un piccolo motore di 700 cc: è la DB Panahard di

**DOMENICA 24 MARZO PARTONO IN 51
MA 30 VETTURE SARANNO COSTRETTE
AL RITIRO NEL CORSO DEI 14 GIRI**



Laureau/Jaeger. Con intervalli di 1' seguiranno tutte le altre sino alla rossa Ferrari 250TR/50 n° 154 di Dan Gurney. Delle 51 macchine al via solo 21 vedranno poi il traguardo a riprova di una gara massacrante e combattuta.

Fin dal primo giro la Ferrari vede ridursi il suo potenziale per il ritiro di Gendebien. Il pilota belga abbandonerà per noie al cambio e per un principio d'incendio che rallenta la corsa della Dino di Giulio Cabianca. Il vantaggio delle due Ferrari di Gurney e Behra è ➤

Il palermitano Nino Vaccarella debutta nella categoria sport sulla Maserati A6 GCS/53 di Giuseppe Allotta. Nonostante una gara travagliata saranno decimi assoluti



La Porsche 356 A Carrera di Antonio Pucci e di Huschke Von Hanstein fotografata alla partenza. I due piloti concluderanno terzi assoluti, sarà il primo "tris" mondiale Porsche alla Targa Florio

43^o edizione

comunque minimo, inferiore al minuto, sulle Porsche di Bonnier e Maglioli. E già al secondo giro il forte pilota svedese prenderà il comando della corsa per cederlo a soli 23 km dalla fine della gara alla Porsche 718RSK di Barth/Seidel.

Per la Ferrari quella del 1959 è una *débacle* completa con tutte le vetture di punta fuori dopo cinque giri! A riprova di una corsa combattuta anche l'abbandono di tre delle cinque Porsche Sport.

Il secondo posto di Linge/Scagliarini ed il terzo e quarto delle 356 Carrera di von Hanstein/Pucci e Strahle/Mahle completano il trionfo tedesco. Seguono nell'ordine la Maserati di Boffa/Drogo, la Giulietta di Sepe/Davis, l'Oscia di Bini/Mantovani, le Ferrari di Cammarata/Tramontana e di Le Pira/Siracusa e decima la Maserati di Allotta/Vaccarella.

Una Targa Florio da dimenticare per la Ferrari, tutte ritirate le tre Testarossa e la Dino 196 S di Giulio Cabianca e Giorgio Scarlatti, qui fotografata durante le prove con i meccanici al lavoro



MONOGRAFIA MODELLISTICA



Pochi gli accorgimenti che sono stati necessari per ottenere un bel modellino partendo dall'ottimo kit di Starter (ormai introvabile). Per un maggiore realismo i numeri di gara vanno dipinti rigorosamente a mano!

L'unica riproduzione die-cast della piccola 718 RSK n.112 è quella in scala 1/43 della ditta napoletana Jolly Model.

Il modellino in resina non è di facile reperibilità, inoltre la qualità di riproduzione e di finizione non è delle migliori. Non esistono altri modelli die-cast né in 1/43 né in scala superiore, né ad oggi è stata riprodotta una versione della 718 RSK dalla quale sia possibile realizzare la vettura vincitrice.

Diverso il discorso per quanto riguarda i kit. Sin dalla metà degli anni 70 John Day, l'artigiano inglese pioniere dei kit in white metal aveva in catalogo questo modello, logico non attendersi la qualità di kit più recenti, come quella di Record prima e di Starter successivamente, due produttori

francesi che con l'uso della resina hanno rivoluzionato il settore. Ultimamente anche l'americana MA ha rispolverato il vecchio stampo di Starter. Va detto comunque che questi kit non si trovano più sul mercato e si possono reperire, se si è fortunati e disposti a spendere, soltanto su internet. Il modellino di queste foto è stato realizzato dal modellista palermitano Enzo Manzo partendo appunto da un kit di Starter. Poche le modifiche necessarie per renderlo più realistico, una di queste la sostituzione dei fari (quelli del kit sono in resina trasparente) con delle parabole reperibili nei negozi specializzati e le calotte trasparenti realizzate in acetato termoformato.