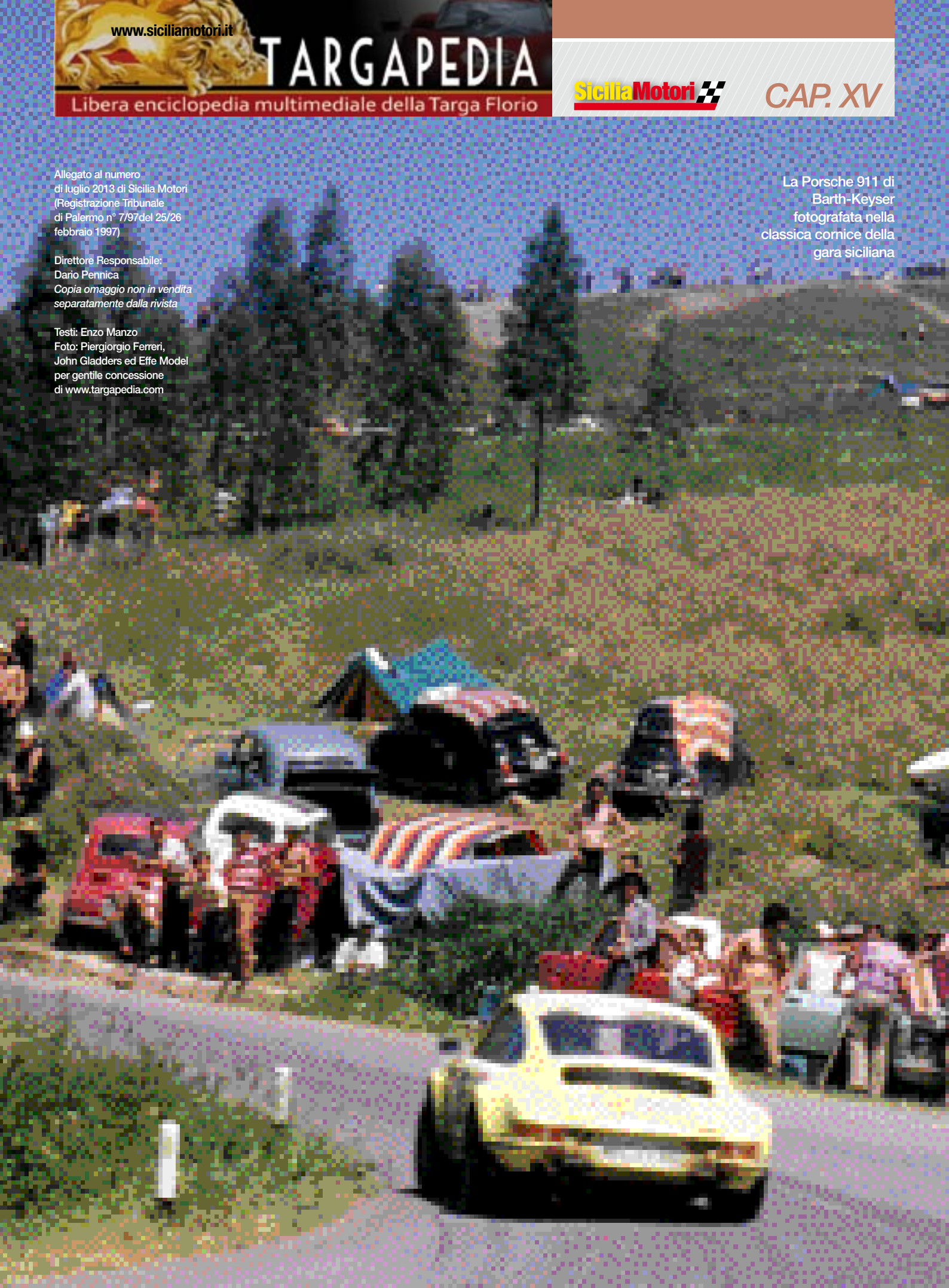


Allegato al numero
di luglio 2013 di Sicilia Motori
(Registrazione Tribunale
di Palermo n° 7/97 del 25/26
febbraio 1997)

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

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 rallista 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 giri)

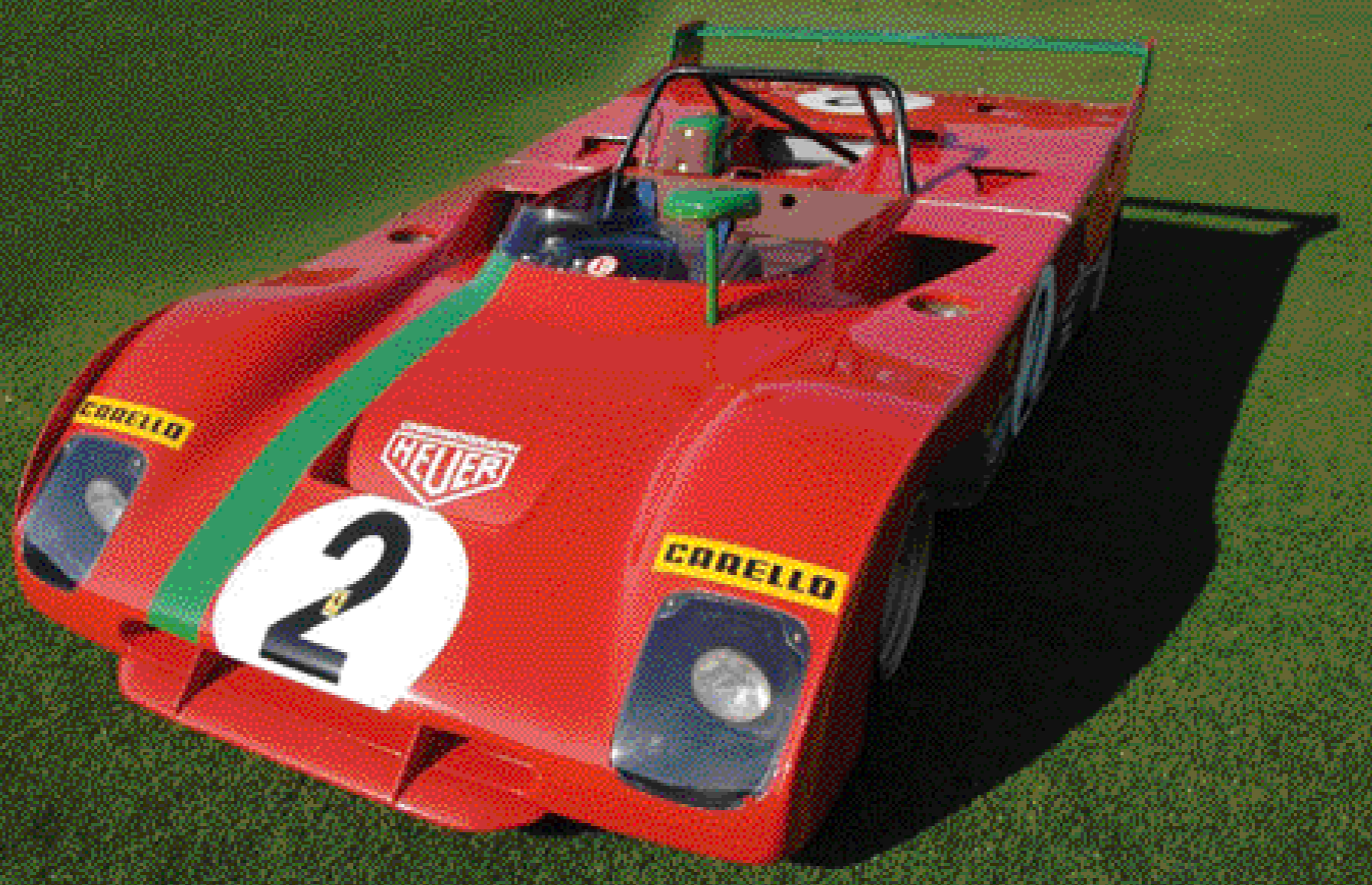
POS.	PILOTA	VEETTURA
1°	Arturo Merzario-Sandro Munari	Ferrari 312 P/B
2°	"Nanni" Giovanni Galli-Helmut Marko	Alfa Romeo 33 TT3
3°	Andrea De Adamich-Toine Hezemans	Alfa Romeo 33 TT3
4°	Antonio Zadra-Enrico Pasolini	Lola T 290
5°	Pino Pica-Gabriele Gottifredi	Porsche 911 S
6°	Gunther Stekkonig-"Von Huschke" 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 Floridia	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 ai 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.



SCHEDA TECNICA

Motore: 12c Boxer	rinforzato da vetroresina
Cilindrata: 2.991 cc	Sospensioni: (AV / AR) a quadrilatero articolato, molle elicoidali
Iniezione: Lucas	Freni: a disco auto ventilanti
Distribuzione: 4 valvole per cilindro, DOHC	Peso: 585 Kg
Potenza: 460 cv	Lunghezza: 3500 mm
Velocità: 330 km/h	Larghezza: 1880 mm
Cambio: manuale a 5 velocità + RM	Altezza: 956 mm
Telaio: monoscocca in alluminio e lega leggera	Carreggiata: (AV / AR) 1425 mm - 1448 mm
Carrozzeria: in poliestere	Passo: 2200 mm

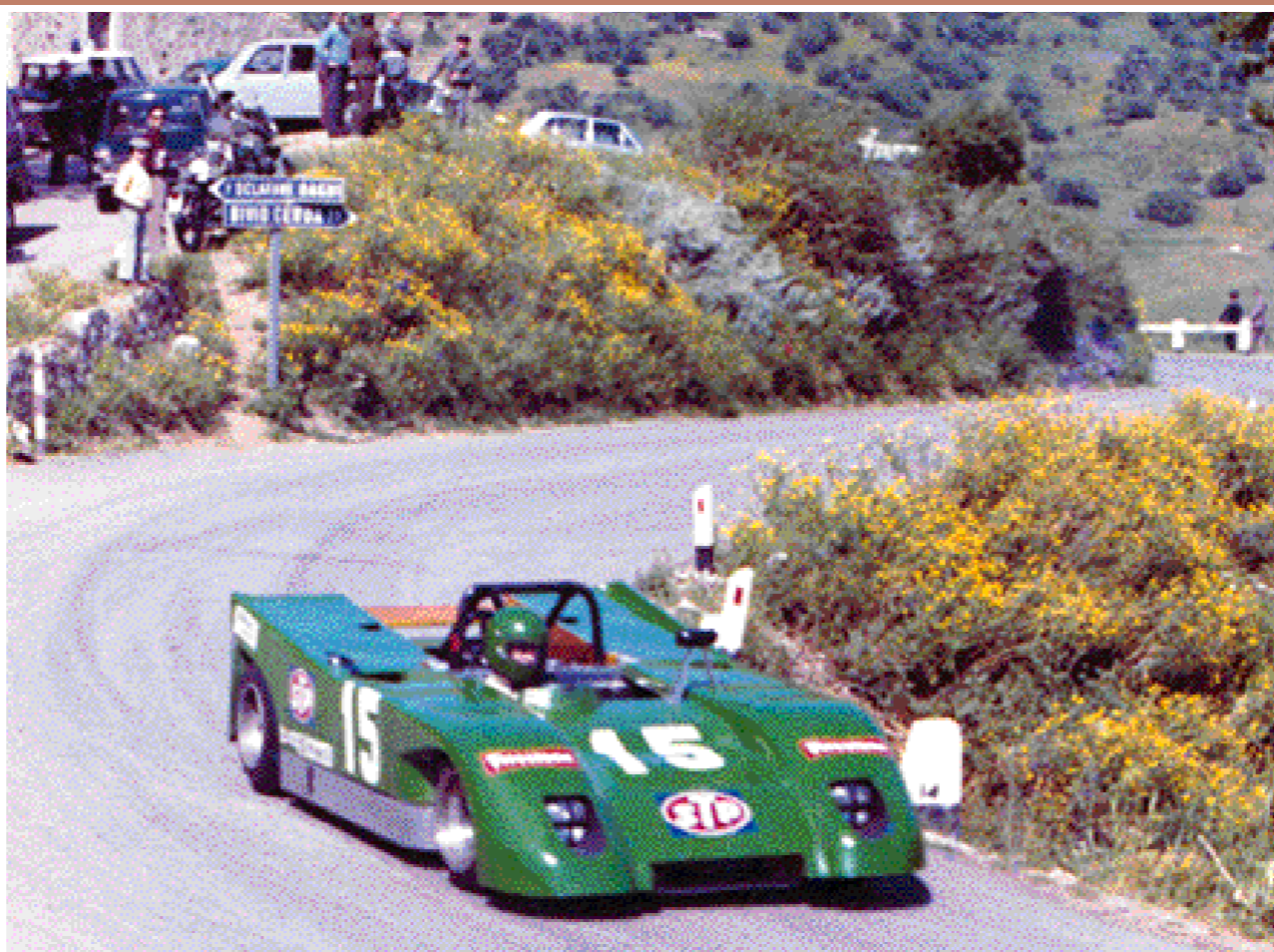


veterani inglesi Wheeler-Davidson che dal 1966 sono sempre presenti all'appuntamento siciliano. Se la Porsche diserta la categoria sport, di fatto monopolizza la GranTurismo nelle classi 3000 e 2000, contrastata in quest'ultima solo dalle Opel 1900 GT preparate da Conrero. Con una Porsche 911S 2.4 è 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



In alto il caratteristico pannello 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 Florida-Schmidt su Porsche 914/6 e decimi Barth-Keyser su Porsche 911S.

MONOGRAFIA MODELLISTICA

I primi die-cast in pressofusione in scala 1/43 sono di Mebetoy's, 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 Mebetoy's 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 adesivo al muso della 312.

La carrozzeria scomponibile permette di mostrare il super dettaglio del telaio

