



Allegato al numero
di novembre 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),
Nicola Scafidi (per gentile
concessione di Pucci Scafidi -
www.pucciscafidi.com)
e di Vittorio Giordano
(Collezione Targapedia -
www.targapedia.com)

Lorenzo Bandini con un
improbabile occhialino
pinz-nez sorride
all'obbiettivo
di Bernard Cahier

48^a edizione



Il paesaggio è quello
caratteristico del ponte
al bivio di Caltavuturo.
La Porsche 904 è quella
dei vincitori Antonio
Pucci e Colin Davis.
A destra il modellino
della Tecnomodel
in scala 1/43

1964

NOBLESSE OBLIGE

1° ANTONIO PUCCI

A 15 ANNI DALL'ESORDIO NELLA CORSA MADONITA, E DOPO TANTI PRIMATI DI CLASSE, ARRIVA IL TRIONFO PER IL BARONE SICILIANO IN COPPIA CON L'INGLESE COLIN DAVIS. SUL PODIO, TERZO CON LA NUOVA ALFA ROMEO TZ, ANCHE NINO TODARO

La Targa Florio del 1964 vede la defezione della squadra ufficiale Ferrari. L'Ingegnere non si sente tutelato dalla C.S.I. (Commissione Sportiva Italiana), ed ha deciso di protestare. Sia facendo correre le sue vetture in Formula 1 con i colori americani, sia non partecipando ufficialmente alle competizioni. Un peccato considerando la competitività delle vetture sport di Maranello che Nino Vaccarella, ristabilitosi dall'incidente dell'anno precedente, non possa correre in Sicilia nell'anno del suo trionfo a Le Mans e al Nurburgring. L'assenza della Ferrari rende la vita facile alla Porsche che schiera le nuove 904 affidandole ad equipaggi affiatati e conoscitori delle Madonie. ➤



48^a edizione

Carroll Shelby (a sinistra) e Dan Gurney sembrano riflettere sulle reali chance delle GT americane.

Sotto: da sinistra Uschke Von Hanstein, Umberto Maglioli, Edgard Barth, e Joakim Bonnier



La Ford iscrive tre Shelby Cobra ufficiali, alle quali viene affiancata quella di Ford Italia ed una totalmente privata. La partecipazione della squadra statunitense desta molto interesse. Le potenti GT americane con motori da 4,7 litri si dovranno confrontare con le leggere e maneggevoli vetture tedesche e con le nuove Ferrari GTO della scuderia St. Ambroeus.

Inoltre è atteso il debutto della ATS, una GT con motore centrale da 2 litri e mezzo, nata dalla mente del vulcanico Ing. Chiti, che dopo la rottura con Ferrari decide di intraprendere una nuova avventura.

L'Alfa Romeo invece fa esordire nella classe

1600 la nuova Giulia con telaio tubolare carrozzata da Zagato. La Lancia inoltre schiera due prototipi realizzati sulla base della Flavia Zagato.

Nonostante la delusione per l'assenza della Ferrari e del pilota di casa, ci sono le premesse per una gara dai temi estremamente interessanti.

Cinque le Porsche ufficiali: la 904-8 di Barth-Maglioli, due 904 GTS con Balzarini-Linge e Pucci-



Davis, la 718 RS '61 per Bonnier-Graham Hill, ed una 2000 GS/GT affidata a Klass-Neerpasch. Quattro Cobra 289 Roadster FIA affidate, da Carroll Shelby, a Phil Hill-Bondurant, Gurney-Grant, Gregory-Ireland ed ai siciliani Coco-Arena. Sei le Ferrari: due GTO '64 (una per Facetti-Guichet, e l'altra per Ferlaino-Taramazzo), e quattro GTO '62.

**MANCANO LE SPORT E LE FERRARI UFFICIALI,
MA LE GRAN TURISMO SI DANNO GRANDE
BATTAGLIA. ED È SPETTACOLO**



A fianco: Colin Davis ed Antonio Pucci uniti dalla corona d'alloro festeggiano la vittoria. A sinistra: ai box di Fioriopoli la 904 GTS di Linge-Balzarini (secondi). Sotto: l'Alfa Romeo TZ di Bussimello-Todaro, terzi assoluti



48° Targa Fiorio

CLASSIFICA ASSOLUTA

26 aprile 1964

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

Piccolo circuito delle Madonie (72 Km) - 10 giri 720 Km

Partenti: 64; arrivati: 28; classificati: 32

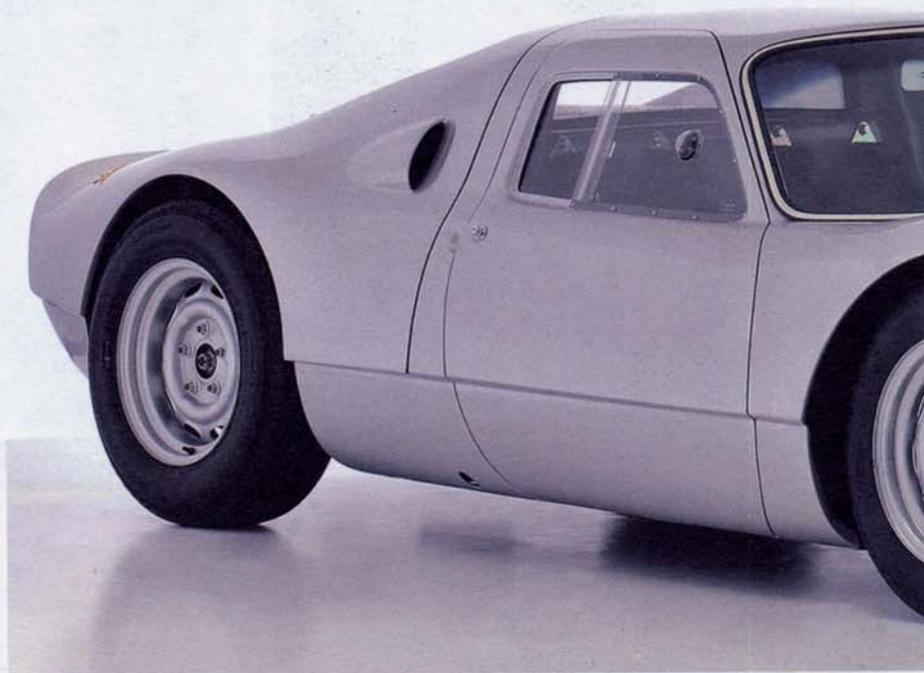
POS. PILOTA	VETTURA
1° Antonio Pucci - Colin Davis	Porsche 904 Carrera GTS 2.0
2° Gianni Balzarini - Herbert Linge	Porsche 904 Carrera GTS 2.0
3° Roberto Bussinello - Nino Todaro	Alfa Romeo TZ1 1.6
4° "Kim" Sergio Pedretti - Alfonso Thiele	Alfa Romeo TZ1 1.6
5° Corrado Ferlaino - Luigi Taramazzo	Ferrari GT0-64 3.0
6° Edgar Barth - Umberto Maglioli	Porsche 904-8 2.0
7° Gunther Klass - Jochen Neerpasch	Porsche 356 B Carrera Gs 2.0
8° Dan Gurney - Jerry Grant	Ac Shelby Cobra Ford 4.7
9° Ulf Norinder - Picko Troberg	Ferrari 250 GT0 3.0
10° Claude Bourillot - Michel De Bourbon Parme	Ferrari 250 GT0 3.0
11° Herbert Muller - Bernhard Rayers	Porsche 904 Carrera GTS 2.0
12° Mennato Boffa - Odoardo Govoni	Maserati 60 2.0
13° Egidio Nicolosi - Pierluigi Zanardelli	Ferrari 250 GT0 3.0
14° Baldassarre Taormina - Pasquale Tacci	Ferrari 250 GT Lusso 3.0
15° Jacques Rey - Jean Pierre Hanrioud	Porsche 904 Carrera GTS 2.0
16° Luciano Bianchi - Mauro Bianchi	Alpine M63B - Renault 1.0
17° Antonio Nicodemi - Francesco Lessona	Alfa Romeo Giulia TZ1 1.6
18° Pietro Laureati - Secondo Ridolfi	Abarth Simca 1300
19° Giovanni Rigano - Alfonso Merendino	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
20° Gregorio Garzone - Antonio Petrucci	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
21° Giuseppe Picciotto - "Bismark" (Checco D'Angelo)	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
22° Girolamo Capra - Giovanni Galli	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
23° Giuseppe Parla - "Ribot" (Salvatore Panepinto)	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
24° Francesco Santoro - Mario Raimondo	Lancia Flaminia Sport Zagato 2.5
25° Vito Sabbia - Gaetano Spampinato	Alfa Romeo Giulietta SZ 1.3
26° Phil Hill - Bob Bondurant	Ac Shelby Cobra Ford 4.7
27° Guido Garufi - Ignazio Capuano	Abarth Simca 1300
28° Vito Tipa - Nicolò Lombardo	Alfa Romeo TZ1 1.6
29° Vincenzo Mirtò Randazzo - Giuseppe Crisafi	Alfa Romeo Giulietta SS 1.3
30° Vito Coco - Vincenzo Arena	Ac Shelby Cobra Ford 4.7
31° Zourab Tchkotoua - Tommy Hitchcock	Ac Shelby Cobra Ford 4.7
32° Mario Nardari - Onorino Zarattin	Oscia 1600 Gt Zagato

Giro veloce: Colin Davis 41'10"4/5 (6") Km/h 104,905

Poi due ATS (Zeccoli-Gardi e Frescobaldi-Baghet-
ti), altrettante Lancia Flavia prototipo (Crosina-Fre-
scobladi e Trautman-Cella), tre Alfa Romeo Giulia
TZ (Bussinello con il bagherese Nino Todaro,
"Kim"-Thiele e Nicodemi-Lessona), più una nutrita
rappresentanza di SZ, Simca Abarth e Alpine Re-
nault, assicurano la riuscita della 48° edizione. >

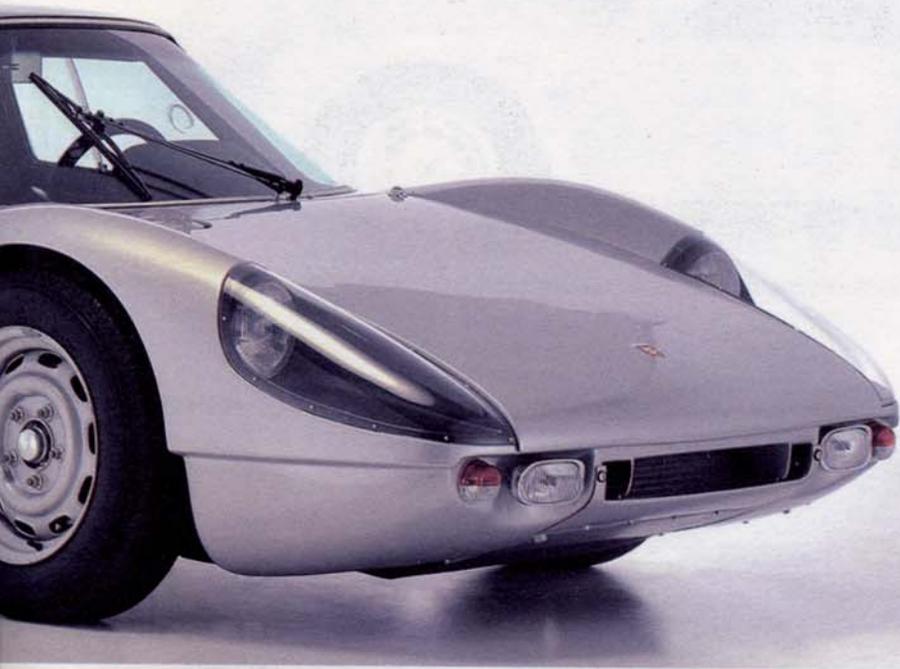
PORSCHE 904 GTS

Il suo nome ufficiale è Carrera GTS, il progetto ideato da Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche porta quello di 904, una vettura completamente nuova rispetto alle precedenti caratterizzata dalla leggerezza con un telaio misto ed una ottima aerodinamica (CX 0,34). La decisione di costruire una GT completamente nuova nasce per contrastare le nuove Abarth ed Alfa Romeo progettate specificamente per la classe GT. È la prima Porsche con carrozzeria in vetroresina che per avere maggiore rigidità viene incollata al telaio composto da due longheroni in acciaio. La carrozzeria, prodotta dalla casa aeronautica Heinkel, è coupé con due posti. Il motore, il primo ad essere montato in posizione centrale, è il quattro cilindri boxer della Carrera 2 da 180 CV. Successivamente vengono montate anche propulsori a 6 e 8 cilindri, tutti rigorosamente raffreddati ad aria. La prima vittoria importante è proprio quella ottenuta alla Targa Florio del 1964. Gareggia anche nei rally, classificandosi al 2° posto al Rally di Montecarlo del 1965.



Sopra: la Shelby Cobra 289 Roadster Fia iscritta dalla Ford Italia per i siciliani Coco-Arena. A destra: la Ferrari GTO versione '64 del napoletano Ferlaino (poi reso celebre dalla fortunata presidenza della squadra di calcio), che faceva coppia con Taramazzo. Si piazzarono al quinto posto





SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri Boxer raffreddato ad aria
Cilindrata: 1966 cc
Potenza: 180 CV (133 kW) a 7.200 1/min
Alimentazione: 2 carburatori Weber a doppio corpo
Cambio: 5 marce + retromarcia, differenziale autobloccante
Freni: a disco con doppio circuito
Carrozzeria: in vetroresina

Telaio: doppi longheroni in acciaio
Sospensioni ant/post: quadrilateri deformabili, molle elicoidali con ammortizzatori, barra antirollio
Velocità max: 263 Km/h
Peso: 650 Kg
Passo: 2.300 mm
Carreggiata anteriore: 1316 mm
Carreggiata posteriore: 1318 mm



Che verrà ricordata come quella delle gran turismo. La gara inizia alle ore 8 di domenica 26 aprile con la partenza dell'Alfa Romeo Giulietta SZ di Tagliavia-Di Salvo, a seguire distaccate 30" l'una dall'altra le rimanenti 63 vetture, ultima l'ATS 2500 GTS di Baghetti-Frescobaldi.

È lo svedese Joakim Bonnier a prendere la testa della gara con la "vecchia" 718 RS 61, seguito dalla "giovane" 904-8 di Edgard Barth; a più di un minuto Dan Gurney e Phil Hill con le Cobra, separati dalla GTO di Jean Guichet.

Il primato della Porsche n.188 dura poco perché noie al cambio costringono il forte pilota svedese al ritiro. È Barth a prendere il testimone seguito dalle due Cobra; penalizzate soprattutto da sospensioni non adeguate alle prestazioni. Tra le Ford si contraddistingue l'equipaggio composto dai catanesi Enzo Arena e Vito Coco. I due non conoscono l'auto, avendola avuta solo poche ore prima della gara, ma le loro prestazioni sono di tutto rispetto, tanto da essere al quarto giro i più veloci della loro squadra.

La 904-8 di Barth-Maglioli è ora seguita dalla 904 GTS privata di Gianni Bulgari, e dalla Ferrari 250 GTO di Jean Guichet, entrambe le vetture iscritte dalla scuderia milanese St.Ambroeus

Al quinto giro Bulgari è primo (in seguito alla lunga sosta ai box della Porsche n.184 costretta a sosti-

tuire l'ammortizzatore posteriore sinistro), seguito dalla GTO di Carlo Facetti. Colin Davis con la 904 GTS è terzo a due minuti, quando consegna la Porsche al compagno.

Ed al sesto giro Antonio Pucci si ritrova in testa alla gara, dopo il ritiro di Bulgari (telaio ko), e Facetti (noie alla trasmissione). Il barone siciliano, veterano della Targa Florio che disputa dal '49, finalmente, e dopo tanti piazzamenti, ha la possibilità di vincere sulle strade tanto amate. Per le "piccole" Porsche è un trionfo: le due 904 Gran Turismo chiudono rispettivamente prima e seconda.

Ma a sorprendere è anche l'altro incredibile risultato dell'Alfa Romeo che con la nuova TZ ottiene la terza e quarta piazza assoluta rispettivamente con Bussinello-Todaro e "Kim" - Thiele, davanti la Ferrari 250 GTO di Ferlaino-Taramazzo. Dello squadrone americano di Shelby l'unica superstite è la vettura di Gurney-Grant: ma solo ottava e con più di mezz'ora di ritardo sui vincitori. Nona e decima altre due GTO, quella svedese di Troberg-Norinder e quella svizzera di Bourillot-De Bourbon. Sia le ATS che le Lancia invece non riescono a vedere il traguardo.

AL SESTO GIRO PUCCI SI RITROVA IN TESTA E CONCLUDE VITTORIOSO, DAVANTI ALL'ALTRA 904 DI BALZANI-LINGE. KO ATS E LANCIA



MONOGRAFIA MODELLISTICA

La Porsche 904 GTS è stata riprodotta nelle varie scale sia in die cast che in kit da diverse marche ed in diversi materiali. L'italiana Politoys nella serie M realizzò un bel die-cast con quattro aperture, il caratteristico 4 cilindri boxer dettagliato con estrema attenzione, ammortizzatori posteriori con molle funzionanti. Il modellino, in scala 1/43 ed in zamak, non riproduceva una versione particolare ma era qualcosa di veramente rivoluzionario nella scala 1/43 per la metà degli anni 60! Una ventina di anni dopo sarà la portoghese Vitesse a mettere in vendita la stessa versione 4 cilindri, con cofano apribile e fine riproduzione della meccanica. In questo caso le linee della 904 sono meglio catturate e la rifinitura complessivamente migliore. Sempre in die-cast la consueta versione allegata alle serie da edicola, stesso identico modellino che si può trovare anche con il marchio Solido o Schuco, ottima base ad un prezzo contenuto per una semplice rielaborazione. LookSmart ha in catalogo uno speciale, montato proprio nella versione Targa. L'ultima bella realizzazione in 1/43 è opera di Ebbro. Wiking negli anni 90, e Bub più di recente, hanno presentato la loro versione nella scala 1/87. Per chiudere la parentesi die-cast non si può non citare il modello in scala 1/18 di Minichamps, scegliendo la versione di colore argento con minimo sforzo si può avere un maxi modello della vincitrice della 48^a Targa Florio. Questa vettura era talmente innovativa ed interessante che furono realizzate anche diverse scatole di montaggio in plastica: dalla scala 1/32 all'1/24 sia in esclusiva versione statica (Aurora, KB) che con la possibilità di avere anche una versione slot (Monogram, Revell). La Monogram acquistò gli stampi Aurora (in scala 1/25) sostituendolo negli anni 90 nel catalogo al suo, ed aggiungendo le



decals per riprodurre sia la n. 86 che la 84. Attenzione al colore della banda del cofano erroneamente grigia nelle decals! Oggi è la Revell (che ha rilevato la Monogram) che continua a produrre lo stesso modello e con decals corrette. L'italiana Marchesini (Marc Toys) ne fece un giocattolo di discreta fattura, con carrozzeria in plastica e interno in lamiera stampata in scala 1/21 provvisto di carica a frizione. I kit in 1/43 sono stati realizzati soltanto in resina, prima da Record e successivamente da Starter, MA Scale Models e da Tecnomodel. È proprio il bel modellino realizzato dalla ditta italiana che è stato oggetto delle consuete cure del modellista Enzo Manzo. In verità il modellino di per sé ben dettagliato e rifinito richiede poche accortezze, ma è bene ricordare che la banda colorata sul cofano che distingueva la n.86 dalla n.84, rispettivamente prima e seconda all'arrivo, era verde e rigorosamente fluorescente.

Il modellino della Tecnomodel è ben fatto. Ricco di fotoincisioni, compresa la caratteristica griglia sul cofano posteriore. Come nella realtà i numeri di gara sono stati dipinti a mano libera usando il tipico colore azzurro