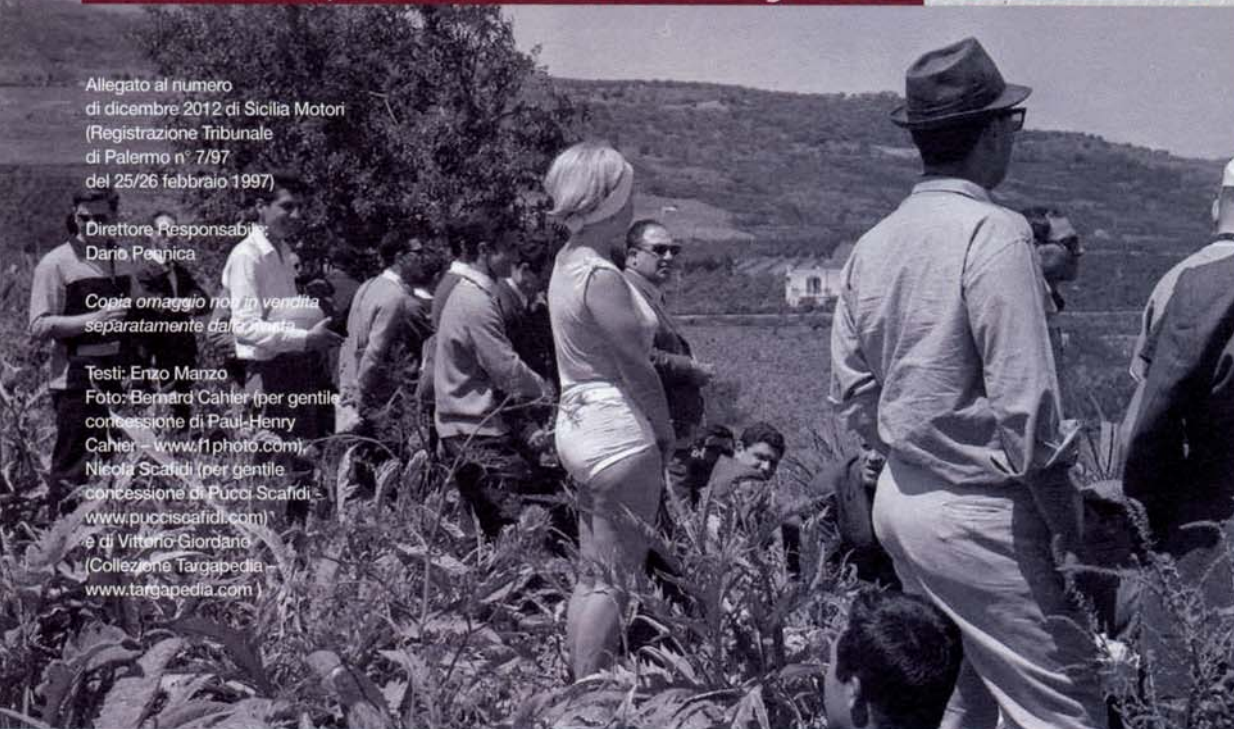


Allegato al numero di dicembre 2012 di Sicilia Motori (Registrazione Tribunale di Palermo n° 7/97 del 25/26 febbraio 1997)

Direttore Responsabile: Dario Pecanica

Copia omaggio non in vendita separatamente dalla rivista

Testi: Enzo Manzo
Foto: Bernard Cahler (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)



Il vero protagonista della Targa Florio, l'elemento che ha contribuito a renderla una gara unica: il suo pubblico!



49^o edizione

1965 VACCARELLA, FINALMENTE!

IL PILOTA SICILIANO, DOPO ANNI DI ATTESA,
OTTIENE LA VITTORIA TANTO DESIDERATA.
AL VOLANTE DELLA FERRARI CHE DIVIDE
CON BANDINI. UN SUCCESSO TUTTO ITALIANO



Lorenzo Bandini sul tratto che conduce alla discesa verso Scillato (a sinistra). In basso: il modellino realizzato partendo da una base Starter nella consueta scala 1/43

Il 1965 vede finalmente la Scuderia Ferrari determinata a vincere la corsa siciliana ed interrompere la momentanea egemonia della Porsche, ripetendo un copione iniziato nel 1956 e terminato nel 1973.

L'arma di Maranello è la 275 P2, auto considerata da Nino Vaccarella come indistruttibile. Ed è proprio il pilota siciliano reduce dai successi ottenuti a Le Mans e al Nurburgring nel 1964 a guidare una squadra che sembra imbattibile. Oltre a Vaccarella ne fanno parte Lorenzo Bandini, Lodovico Scarfiotti, Mike Parkes, Giancarlo Baghetti e Jean Guichet. Piloti che con i prototipi italiani sono una garanzia di successo. Il debutto in Targa di una sola Ford GT40, spinta da un potente v8 di 4,7 litri, nella versione roadster, adatta al caldo clima isolano, affidata a John Whitemore e a Bob Bondurant non sembra rappresentare un ostacolo alle ambizioni di vittoria di Vaccarella. Mentre in Porsche sono indecisi su quale vettura

LA SCUDERIA FERRARI SCHIERA TRE "275 P2" PER SPEZZARE L'EGEMONIA PORSCHE

puntare, sulla strana e sgraziata "Kangaruth" o sulla più filante 904, entrambe equipaggiate con l'8 cilindri boxer da 2 litri. Lo spyder è stato pensato per le gare del campionato europeo della montagna, gli sbalzi della carrozzeria ridotti a zero, e l'estrema leggerezza, ne fanno in teoria una vettura adatta anche al tortuoso tracciato delle Madonie. Verrà provato sia da Joachim Bonnier che da Graham Hill, ma i due esperti piloti non si trovano a loro agio e di fatto lo bocciano; preferendogli la versione coupé. Colin Davis e Gherard Mitter dimostreranno invece che la teoria di una macchina piccola, leggera, guidabi- ➤



49ª edizione

49ª Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

9 maggio 1965

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

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

Partenti: 59; arrivati: 35; classificati: 31

POS.	PILOTA	VETTURA
1°	Nino Vaccarella - Lorenzo Bandini	Ferrari 275 P2 3,3
2°	Colin Davis - Gerhard Mitter	Porsche 904/8 2,0
3°	Umberto Maglioli - Herbert Linge	Porsche 904/6 2,0
4°	Joakim Bonnier - Graham Hill	Porsche 904/8 2,0
5°	Antonio Pucci - Gunther Klass	Porsche 904 Gts 2,0
6°	Hans Herrmann - Leo Cella	Fiat Abarth 1600 Ot
7°	Luciano Bianchi - Jean Rolland	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
8°	Luigi Taramazzo - Oddone Sigala	Ferrari 250 Lm 3,3
9°	Giuseppe Sirugo - Vincenzo Arena	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
10°	Salvatore Calascibetta - Giuseppe Virgilio	Abarth Simca1300
11°	Andrew Hedges - Paddy Hopkirk	MG Midget 1,1
12°	Clemente Ravetto - Gaetano Starrabba	Ferrari 250 Gto-64 3,0
13°	Roger Delageneste - Jean Vinatier	Alpine A110 Renault 1,1
14°	Francesco Lessona - Antonio Nicodemi	Ferrari 250 Lm 3,3
15°	Rauno Aaltonen - Clive Baker	Austin Healey Sprite 1,3
16°	Girolamo Capra - Maurizio Pinchetti	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
17°	Giorgio Bassi - Giorgio Pianta	Asa 1000
18°	Claudio Maglioli - "MC" (Marco Crosina)	Lancia Flavia Sport Zagato 1,8
19°	Carlo Fabri - Pietro Laureati	Abarth Simca1300
20°	Paul Hawkins - Timo Makinen	Austin Healey 3000
21°	Alfonso Merendino - "Joselito" (Emanuele Trapani)	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
22°	Giuseppe Babbini - "Kim" (Sergio Pedretti)	Asa 1000
23°	Lodovico Denza - Paolo Gargano	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
24°	Giorgio Benini - Gennaro Froia	Alfa Romeo Giulia TZ1 1,6
25°	Gianni Carpinteri - Vincenzo Messina	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
26°	Claude Sage - Joseph Thomas	Alpine A110 Renault 1,1
27°	"Ben Hur" (Emanuele Benedetto) - "The Tortoise" (Vittorio Orlando)	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
28°	Pietro Lo Piccolo - Salvatore Sutura	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
29°	Tullio Sergio Marchesi - "Ulisse" (Luigi Mosca)	Ferrari 250 Gto 3,3
30°	Mario Casorri - Andrea De Adamich - Sergio Bettoja	Ferrari 250 Lm
31°	Bob Bondurant - John Whitmore	Ford Gt 40 4,7

Giro veloce: Nino Vaccarella 39'21" - Km/h 109,874

A destra: Nino Vaccarella e Lorenzo Bandini, con Nino Sansone, allora Presidente dell'Automobile Club Palermo. Sotto: nel corso del primo giro, a Caltavuturo, la Ferrari di Scarfiotti ha già raggiunto la Porsche di Maglioli e recuperato i 4 minuti che li separavano al "via"





le, con un ottimo rapporto tra peso e potenza è la carta vincente sul "Piccolo" circuito delle Madonie, non riuscendo comunque a contenere la fame di vittoria del Preside volante.

Alle tre Ferrari 275 P2 e alla 275 GTB/C "ufficiali", la Porsche oppone anche una 904/6 ed una 904/4 GTS affidate rispettivamente a coppie collaudate e fortissime come Hebert Linge ed Umberto Maglioli, e Gunther Klass ed Antonio Pucci.

Sono queste le vetture che aspirano a vincere la 49° edizione della Targa Florio, ma sono presenti anche diverse Ferrari 250 GTO, 250 LM ed una 500 TRC del 1957 adattata ai nuovi regolamenti. Il parco partenti è estremamente vario, con la partecipazione diretta delle case anche nelle classi minori. La corsa siciliana rappresenta un banco di prova insostituibile ed il ritorno pubblicitario di un successo, anche se solo di classe, interessa ogni marca automobilistica.

L'Alfa Romeo sempre più decisa a rientrare ufficialmente nelle competizioni affianca alle collaudate ed affidabili TZ la nuova TZ2, un'auto di concezione completamente nuova ed una GTA, entrambe mosse dal collaudato 1600 bialbero milanese.

L'Autodelta iscrive una TZ2 dall'inconsueto colore arancio affidandola al palermitano Nino Todaro ed a Roberto Businello, una GTA per la coppia siculo-argentina formata da Alessandro Federico - Marco Araujo Capral, e due TZ rispettivamente per Teodoro Zeccoli - Carlo Zuccoli e Lucien Bianchi - Jean Rolland. Altre cinque TZ private partecipano alla corsa.

L'Alpine Renault schiera tre agili berlinette A110 nella categoria GT fino a 1300cc ed un prototipo M65 a coda lunga (!) nella classe 1300.

DELUDENTE IL DEBUTTO DELLA FORD. CONVINCENTE QUELLO DELLA ALFA ROMEO TZ2 AFFIDATA A NINO TODARO

LA FERRARI 275 P2

È la naturale evoluzione della 275 P del 1964. La carrozzeria in alluminio appare più filante ed arrotondata nelle forme, un largo spoiler posteriore ne migliora la stabilità permettendo di scaricare meglio i 350 cv del 12 cilindri a V montato in posizione centrale. Il motore è lo stesso dell'anno precedente ma monta la distribuzione bialbero e i nuovi carburatori Weber a doppio corpo. Il telaio tubolare viene irrigidito senza aumentare sensibilmente il peso grazie all'applicazione di piastre di alluminio rivettate, una soluzione già adottata sulle Formula 1 di Maranello. È la prima volta che vengono sostituiti i cerchi a raggi con i nuovi in lega di magnesio. Vengono costruiti in tutto quattro telai che vengono successivamente aggiornati. Ragione per la quale oggi non esiste più nessuna 275 P2 nella configurazione originale del 1965.



Carlo Abarth iscrive tre Simca 1300, in lotta con le Alpine per il primato, ed una 1600 OT prototipo affidata ad Hans Hermann e Leo Cella.

La BMC affida alla coppia Timo Makinen-Paul Hawkins la potente Healey MKIII. Una MG Midget e una Healey Sprite preparata da John Sprinzel, completano la spedizione inglese che sarà immortalata nel celebre documentario "Mountain Legend" prodotto dalla Castrol.

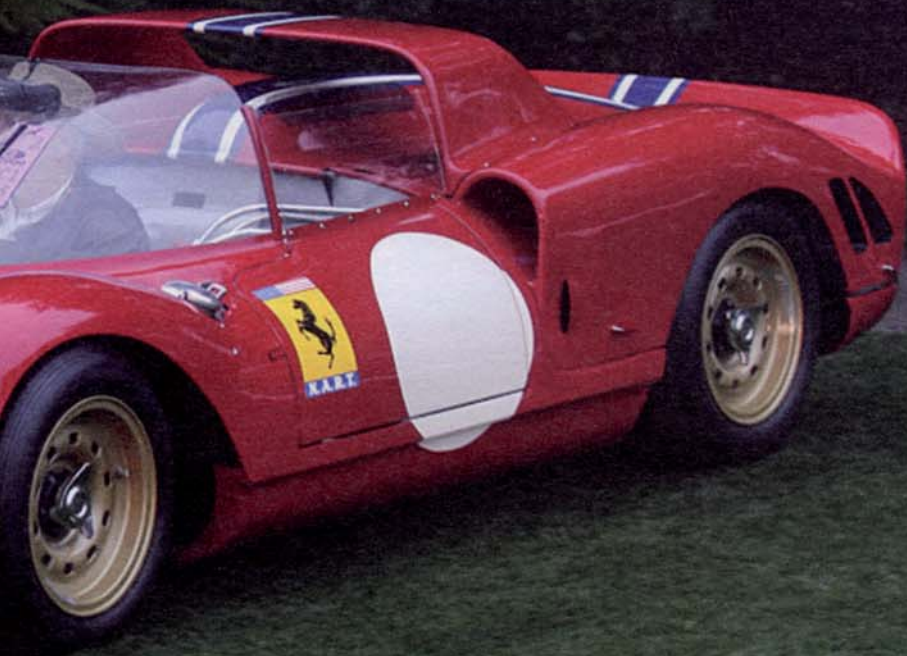
Desti curiosità e qualche perplessità la Sumbeam 260 Alpine Tiger, motorizzata con un Ford da 4.700 cc, guidata dal reverendo inglese Rupert Jones.

Alle ore 8.00 di domenica 9 maggio è l'azzurra Alpine A110 n.2 di Jean Sage ad aprire le partenze, intervallate di 30" l'una dall'altra sino alla Ferrari 275 P2 n. 204 di Jean Guichet. Nino Vaccarella im-

pone immediatamente il ritmo alla gara prendendone la testa, seguito dai compagni Scarfiotti e Guichet separati dalla Ford GT40 dell'americano Bondurant. Scarfiotti tocca un paracarro e nel corso del secondo giro deve abbandonare la corsa. Al terzo dei 10 giri è sempre Vaccarella in testa seguito da Guichet; mentre le Porsche di Bonnier e Maglioli cominciano a scalare le posizioni trovandosi rispettivamente al quarto e al quinto posto.

Lorenzo Bandini sale per il suo turno sulla Ferrari n.198 deciso a seguire le raccomandazioni del suo compagno. Bandini sa quanto Vaccarella tenga a >

TRA I PRIMI DIECI CI SONO ANCHE ARENA, CALASCIBETTA E VIRGILIO. UNA VERA E PROPRIA "SPEDIZIONE" QUELLA INGLESE



SCHEDA TECNICA

Motore: 12 cilindri a V di 60° in posizione centrale longitudinale

Cilindrata: 3285,72 cc

Potenza: 350 cv

Alimentazione: 6 carburatori doppio corpo Weber 40 DCN2

Distribuzione: bialbero a camme in testa 2 valvole per cilindro

Accensione: doppia

Cambio: 5 rapporti

Frizione: multi disco

Velocità max: 300 Km/h

Telaio: traliccio in tubi di acciaio irrigiditi

da pannelli in alluminio

Sospensioni, ant. e post.:

a quadrilateri deformabili

Freni, ant. e post.: a disco

Carrozzeria: in alluminio

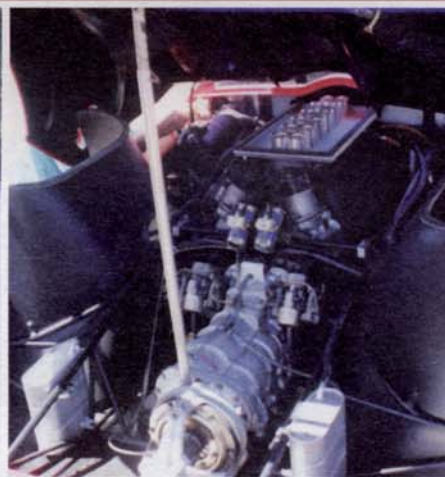
Interasse: 2.400 mm

Carreggiate:

ant. 1.400 mm

post. 1.370 mm

Peso: 790 Kg



In alto da sinistra: il prototipo di Carlo Abarth, 6° assoluto con Hans Hermann e Leo Cella; la Renault Alpine A110 di Jean Sage e Joseph Thomas, primi alla partenza (26° all'arrivo).

A fianco, la sgraziata 904/8 spyder detta "Kangaruth", concluderà al secondo posto

vincere in Sicilia ed ha paura di commettere errori che sulle Madonie sarebbero irreparabili; proprio come è successo a Scarfiotti.

Lorenzo riesce a tenere la testa della gara per il suo turno di guida seguito a circa 6' dalla Ferrari di Baghetti. La "brutta" Kangaruth di Mitter si affaccia al terzo posto. A dimostrazione che le previsioni possono essere stravolte, anche la vettura di Baghetti è costretta al ritiro al settimo giro per problemi elettrici.

La strategia di gara prevede solo tre giri per Bandini, sarà quindi il pilota palermitano Vaccarella a riprendere il volante della 275 P2 alla settima tornata per concludere vittoriosamente la gara con un tempo complessivo di 7h 01'12". Davis-Mitter

con la Kangaruth sono secondi a più di 4' dai vincitori, Le Porsche 904 di Linge-Maglioli e di Bonnier-Hill attardati da vari problemi concluderanno rispettivamente al terzo ed al quarto posto, mentre il barone Antonio Pucci otterrà ancora una volta una vittoria di categoria e di classe con il quinto posto assoluto nella classifica generale.

Al sesto la sorprendente Fiat Abarth 1600 prototipo di Cella-Hermann, al settimo la coppia francese Bianchi-Rolland sulla TZ, all'ottavo la 250 LM di Taramazzo - Oddone, al nono ancora una TZ, quella di Sirugo-Arena mentre i siciliani Calascibetta-Virgilio vinceranno la classe 1300 con la gialla Simca-Abarth classificandosi al decimo posto assoluto.

MONOGRAFIA MODELLISTICA

L'unico Die-cast prodotto in scala 1/43 è quello della Best, proposto in edizione "Centenario" della Targa Florio da MiniMiniera con scatolino dedicato, riproduzione del pilota e rifiniture più accurate. Il modellino non sfigura in una vetrina ma insieme a dettagli curati quali la riproduzione fine dei cerchi, le luci posteriori, il tergicristallo e le cinture in fotoincisione presenta alcune imperfezioni quali le linee dello stampo ancora presenti, le calotte dei fari anteriori in plastica piena, il roll-bar staccato dal corpo della carrozzeria.

Nel 1965 la Mercury aveva realizzato una P2, ma il modellino altro non era che una 250 LM con alcuni particolari diversi il cui valore è esclusivamente collezionistico essendo completamente diverso dalla vera P2.

Non sono stati riprodotti Die Cast nelle scale superiori o minori, mentre esistono diverse riproduzioni, alcune molto belle, slot car nelle consuete scale 1/32 ed 1/24.

Diverso il discorso per quanto riguarda i kit in white metal o in resina. È stato l'artigiano napoletano De Stasio ad avere riprodotto per primo la 275 P2 in scala 1/43. Il modellino non riprende fedelmente le linee ed è anche decisamente sottoscala. Anche John Day ha realizzato la sua versione (in realtà si tratta della 330 P2 ma le carrozzerie erano identiche), questo modello risulta sicuramente più fedele dell'FDS pur presentando diverse imperfezioni comunque perdonabili visto il periodo nel quale viene messo in vendita.

Alla fine degli anni 80 FDS ripropone la P2 prima in white metal, successivamente in resina migliorandolo notevolmente nelle linee e nelle



dimensioni e corredandolo di fotoincisioni e particolari in alluminio tornito tra i quali i cerchioni. Gli artigiani francesi, maestri nell'uso della resina, non mancano e danno la loro versione della 275 P2. Il modellino di Tenariv, anche se datato è forse quello che meglio cattura le linee della macchina reale, Starter forse non rispetta le proporzioni dell'abitacolo, mentre Renaissance lo fa un po' troppo tondeggiante nella parte anteriore anche se il kit è ricco di particolari e fotoincisioni. Il modellino fotografato è stato realizzato dal modellista palermitano Enzo Manzo usando la base di Starter. Veramente pochi gli accorgimenti usati per migliorarlo: si limitano alla solita sostituzione dei fari anteriori in resina con le parabole lucenti e le calotte trasparenti in acetato termoformato e alla sostituzione dei cerchi, decisamente brutti quelli originali, con quelli del modellino della Best. L'effetto complessivo ne guadagna sensibilmente.

I particolari modificati aumentano il realismo finale. Anche se il modellino risulta però troppo "stretto" nelle dimensioni dell'abitacolo