

Elio Celani e Pietro Laureati si danno il cambio mentre i meccanici lavorano sulla Giulietta SS ferma ai box di Floriopoli

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



Automobile Club di Palermo è ormai entrato di diritto nella organizzazione della corsa più antica del mondo ed il 1962 presenta novità regolamentari proposte da C.S.I e F.I.A. che sconvolgono il Campionato Mondiale Marche. La più determinante delle quali è la decisione di riservarlo alla Categoria Gran Turismo. Il timore degli organizzatori però è quello che un campionato senza vetture sport perda interesse e allontani i grandi costruttori. Viene pertanto istituito un indipendente Challenge Mondiale per Prototipi da 1000 a 3000 cc che gli organi sportivi internazionali sono costretti a riconoscere.

Il risultato finale è quello di un campionato che si presenta ingarbugliato nelle classifiche finali e nei regolamenti, motivi sufficienti a farne diminuire l'interesse sia per gli spettatori che per i partecipanti.

Pur con queste premesse poco incoraggianti la Ferrari iscrive alla Targa Florio tre Dino con motorizzazioni diverse: una "piccola" 2 litri, la 196SP per la coppia tutta italiana formata da Lorenzo Bandini e Giancarlo Baghetti; la 246SP di 2.400 cc per i velocissimi Willy Mairesse e Ricardo Rodriguez; ed una 268SP con un motore 8V da 2.600 cc per Phil Hill ed Olivier Gendebien, vettura che il pilota americano distruggerà in prova. Dragoni, DS Ferrari, decide quindi di fare salire anche Gendebien, già due volte vincitore sulle Madonie sulla vettura più potente rimasta in gara: la 246SP. Secondo il nuovo regolamento anche le GranTurismo apporteranno punti per la classifica del campionato, motivo per il

**CAMBIANO LE REGOLE INTERNAZIONALI:
SI DECIDE DI PREMIARE LE GRAN TURISMO,
E COSÌ NASCE IL CHALLENGE PROTOTIPI**

1962

LA TRIPLETTA DI GENDEBIEN

IL PILOTA BELGA, AFFIANCATO
A MAIRESSE E RODRIGUEZ SIGLA
IL SUO TERZO SUCCESSO
SULLE MADONIE.
SOLO TERZA LA PRIMA DELLE
PORSCHES PRIVATE,
CON VACCARELLA



Sopra: Ricardo Rodriguez prepara la rossa Dino 246 SP per affrontare il "Bivio Caltavuturo".
A fianco: il modellino della Jelge in scala 1/43, cattura fedelmente le linee della vettura vincitrice della 46° Targa

46^o edizione

Tre diverse espressioni per l'equipaggio vincitore: felice Ricardo Rodriguez, quasi impassibile Olivier Gendebien (al centro), sorridente Willy Mairesse.
A destra: Bandini verso la discesa da Caltavuturo a Scillato.
Sotto: Vaccarella sulla Porsche due litri



46^o Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

6 maggio 1962

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

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

Partenti: 46; arrivati: 23; classificati: 20

POS. PILOTA	VETTURA
1° Ricardo Rodriguez - Willy Mairesse - Olivier Gendebien	Ferrari Dino 246 SP
2° Giancarlo Baghetti - Lorenzo Bandini	Ferrari 196 SP
3° Nino Vaccarella - Joakim Bonnier	Porsche 718 RS61 2,0
4° Pietro Ferraro - Giorgio Scarlatti	Ferrari 250 GTO 3,0
5° Roger Delageneste - Jean Rolland	Ferrari 250 GT SWB 3,0
6° Hans Herrmann - Herbert Linge	Porsche Carrera Abarth GTL 1,6
7° Vito Coco - Vincenzo Arena	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
8° Piero Frescobaldi - Alessandro Federico	Lancia Flaminia Sport Zagato 2,5
9° Alfonso Thiele - Jean Guichet	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
10° Antonio Pucci - Edgar Barth	Porsche Carrera Abarth GTL 1,6
11° Giuseppe Virgilio - Giuseppe Sciacchitano	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
12° Francesco Susinno - Giulio Pernice	Alfa Romeo Giulietta SV 1,3
13° Alfonso Vella - Pietro Termini	Porsche 356 B Carrera 1,6
14° Giuseppe Dalla Torre - Girolamo Capra	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
15° Giancarlo Sala - "Kim" Sergio Pedretti	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
16° Raffaele Ciarpaglini - Ottavio Prandoni	Porsche 356 B Carrera
17° Angelo Bonaccorsi - Vito Sabbia	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
18° Francesco Tagliavia - Guido Garufi	Alfa Romeo Giulietta SZ 1,3
19° Carmelo Giugno - Leonardo Torrisi	Alfa Romeo 1900SS
20° Giuseppe Ramirez - Luigi Ramirez	Lancia Aurelia B 20 2,0

Giro veloce: Willy Mairesse 40'00"3/5 (il terzo) - Km/h 107,373





LA PORSCHE CORRE SOTTO LA BANDIERA ITALIANA DELLA SCUDERIA REPUBBLICA DI VENEZIA. MA VON HANSTEIN CONTROLLA...

quale la Ferrari da diversi mesi sta sviluppando una vettura che diventerà leggendaria, la più bella delle Gran Turismo di Maranello: la 250 GTO.

In Sicilia una di queste auto è iscritta con Phil Hill e Mauro Forghieri, ma viene utilizzata esclusivamente come muletto. Una GTO dall'inedito colore marrone scuro con tetto bianco partecipa iscritta dal privato Pietro Ferraro in coppia con Giorgio Scarlatti. La Porsche preferisce iscrivere le sue vetture attraverso la Scuderia del Conte Volpi, la "SSS Repubblica di Venezia".

Le auto tedesche sono però dirette da Huschke Von Hanstein a dimostrazione che sono a tutti gli effetti

vetture ufficiali. Lo svedese Joakim Bonnier fa coppia con Nino Vaccarella su una 718 GTR rossa, mentre lo spyder 718 WRS viene affidato a Dan Gurney e Graham Hill.

Sono Porsche di nuova concezione dotate da un inedito motore di 2 litri boxer a 8 cilindri, base di partenza per le motorizzazioni degli anni '60, e con tre Carrera Abarth condotte da Hans Hermann ed Herbert Linge, Antonio Pucci ed Edgard Barth, Paul-Ernst Strahle ed Fritz Hahn Jr., tutte iscritte nella categoria Gran Turismo. Una Maserati tipo ❖

FERRARI DINO 246 SP

La Ferrari Dino 246 SP è stata prodotta dal 1961 al 1963 in meno di dieci esemplari. La vettura che vince la Targa Florio del 1962 deriva direttamente dall'aggiornamento del telaio 0796, lo stesso che con il n.164 aveva corso rimanendo danneggiato la gara siciliana nel 1961. La nuova Dino appare più bassa nella carrozzeria, ora più filante e leggera. La disposizione del motore resta posteriore/centrale. Il nuovo telaio sempre tubolare a traliccio in acciaio può montare sia i motori Dino 6 cilindri a V da 2.000 e 2.400 cc che il più potente 8 cilindri a V da 2.600 cc direttamente derivato da quello progettato nel 1954 dall'Ing. Jano per la Lancia. La leggerezza della vettura unita alla potenza e all'affidabilità dei motori ne prolunga la vita agonistica, riuscendo vincente anche nelle gare del campionato montagna.



64 corre con Carlo Maria Abate e Colin Davis sempre sotto la bandiera tricolore della scuderia veneziana.

I fratelli Maserati portano in Sicilia l'inedita Osca 498 DS (dove DS sta per la distribuzione di tipo desmodromica) guidata dalla coppia italiana composta da Lodovico Scarfiotti ed Odoardo Govoni. Tra le GranTurismo due Lancia Flaminia Sport Zagato, una delle quali condotta dallo stesso Elio Zagato, mentre con una vettura simile ma partecipante come prototipo prende il via un giovane Cesare Fiorio.

Bernard Cahier in coppia con il principe Paul Alfonso von Metternich partecipa con un'Austin Mini Cooper. Due Maserati Birdcage private, una Aston Martin DB2/4 ed una ventina di Giulietta SZ completano il parco dei 42 partenti.

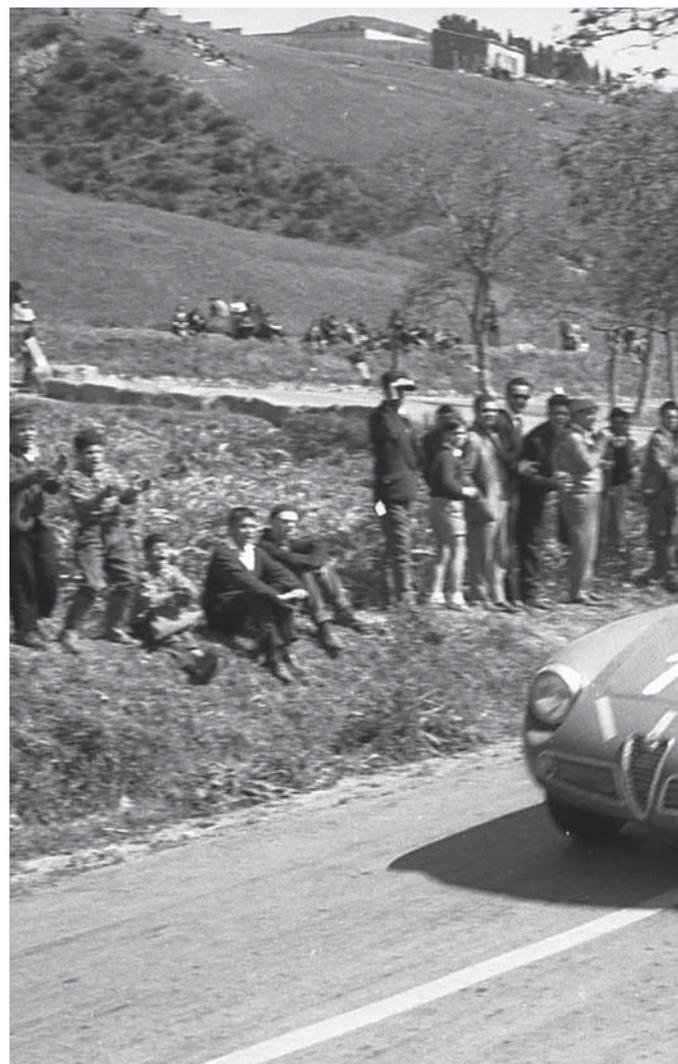
La gara non offre sorprese: la prima vettura a partire alle ore 07.30" di

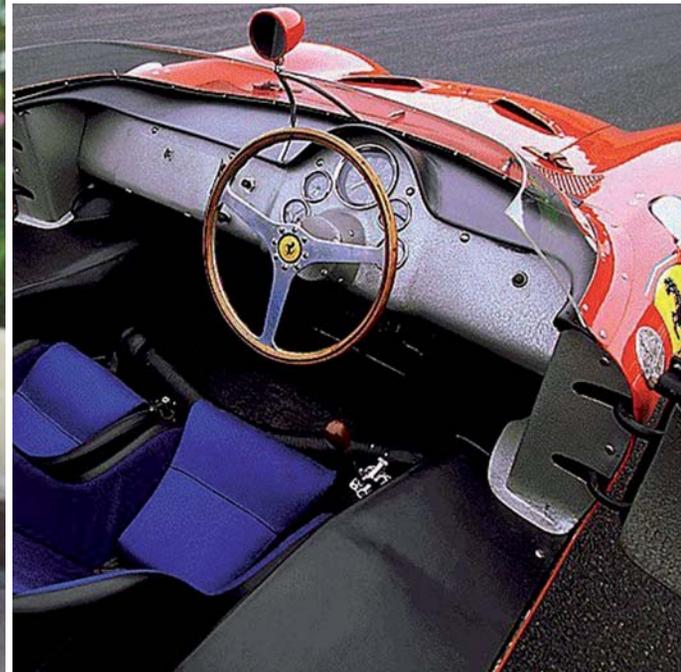
domenica 6 maggio è la SZ di Sala-"Kim" seguiranno gli altri 41 equipaggi staccati 30" l'uno dall'altro sino alla Maserati tipo 64 n.154 di Abate Davis, ma la Ferrari Dino 246SP n.152 di Mairesse-Rodriguez-Gendebien sarà in testa dal primo dei dieci giri previsti senza che il suo primato sia mai stato messo in discussione.

Il podio firmato Ferrari è completato dalla seconda Dino di Bandini-Baghetti, che concludono a poco più di 11' dai vincitori.

La Porsche 718 GTR di Bonnier-Vaccarella nonostante i problemi meccanici ai freni e fisici al pi-

**RISULTATO SCONTATO: LA FERRARI IPOTECA
FIN DALL'INIZIO I PRIMI DUE POSTI.
E LA NUOVA "GTO" INIZIA A SORPRENDERE**





SCHEDA TECNICA

Motore: Dino 6 cilindri a V 65° montato centralmente

Cilindrata: 2.417,33 cc

Alimentazione: 3 carburatori Weber 42 DCN

Potenza: 275 cv

Trazione: posteriore

Cambio: 5 rapporti

+ retromarcia

Carrozzeria: in alluminio

Telaio: tubolare a traliccio in acciaio

Sospensione anteriore: indipendente con quadrilateri trasversali deformabili, molle

elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici, barra antirollio

Sospensione posteriore: indipendente con quadrilateri trasversali deformabili, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici idraulici

Freni: a disco

Peso: 590 Kg

Passo: 2.320 mm

Carreggiata anteriore:

1.310 mm

Carreggiata posteriore:

1.300 mm



Braccio fuori dal finestrino per salutare il pubblico: la Giulietta SZ dei siciliani Enzo Arena e Vito Coco è lanciata verso un prestigioso 7° posto assoluto (a sinistra). A fianco: un particolare del gruppo motore-cambio-sospensioni della Ferrari 246 SP

lota siciliano chiude con un onorevole terzo posto assoluto.

La sorpresa giunge dalla GTO che inizia a dare soddisfazioni alla casa italiana. Ferraro e Scarlatti chiuderanno al quarto posto assoluto e primi di classe raccogliendo punti importanti per la vittoria finale nel Campionato Marche. Il quinto posto della Ferrari 250 GT SWB di Delageneste e Rolland certificano il dominio assoluto del cavallino rampante.

Il settimo posto dell'equipaggio tutto siciliano composto da Vincenzo Arena e Vito Coco che con la

loro piccola SZ concluderanno a pieni giri la corsa ed il nono assoluto Thiele-Guichet sempre su SZ confermano la competitività della Granturismo milanese su circuiti difficili e selettivi come la Targa.

Un risultato lusinghiero anche per il Barone Antonio Pucci che taglia il traguardo decimo assoluto e secondo di classe, concludendo ancora una volta la corsa.

Per il campione belga Gendebien è la terza vittoria in Targa Florio, la quarta in Sicilia con il Giro di Sicilia del 1957. Successi ottenuti tutti alla guida di una Ferrari.

MONOGRAFIA MODELLISTICA



Un'inquadratura che mette in risalto alcuni dettagli del modellino come le belle ruote a raggi fotoincisi e i terminali degli scarichi in acciaio tornito, tutti particolari presenti nel kit di Jelge

La Solido è stata la prima casa modellistica a riprodurre in scala 1/43 in die cast la Dino vincitrice. Il modellino in zamak apparso nei primi anni 60 apparteneva alla mitica "serie 100", verrà successivamente replicato da Verem. Nel catalogo di Art Model è presente un bel die cast, interamente made in Italy, completo di ruote con raggi fotoincisi. Lo stesso modellino è stato distribuito in serie limitata con riproduzione del pilota ed una confezione dedicata al centenario della Targa Florio da MiniMiniera. Ad oggi non esistono die cast in scale superiori. Il primo kit in scala 1/43 in white metal, risalente alla seconda metà degli anni '70 è di Dannini, riprodotto sullo stampo del modellino della

Solido, ma è André Marie Ruf che realizzerà uno dei suoi capolavori, sempre in white metal, mentre è di Jelge la riproduzione di un kit in resina di buona qualità. È proprio su questa base che Enzo Manzo ha realizzato il modello presentato nelle foto. È bastato sostituire i brutti fari originariamente in resina trasparente piena con le parabole "lucenti" e con cupolette in acetato termoformato, eliminare tramite fresatura le retine presenti nello stampo della carrozzeria e sostituirle con retine in maglia d'acciaio, allo stesso modo è stato fatto con la retina del caratteristico muso a squalo ed aggiungere gli avvisatori acustici sulla sinistra del muso per dare maggior realismo al risultato finale.