



Allegato al numero di gennaio 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: 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)

1966: durante le prove al muretto dei box Porsche, Joakim Bonnier (in piedi a destra) e Willy Mairesse

50^a edizione

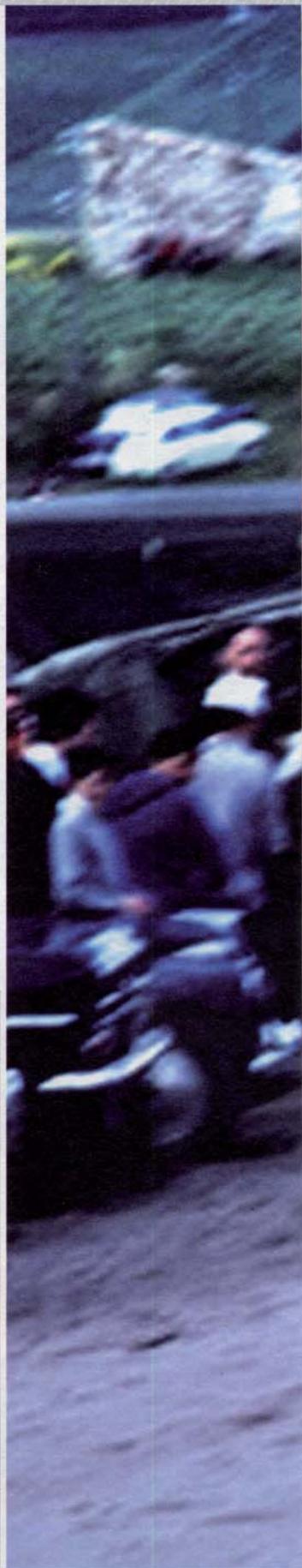
La Targa Florio compie i suoi primi 50 anni. Anniversario che viene celebrato anche con il Trofeo Marathon: un raduno di auto d'epoca, tra le quali spicca una folta rappresentanza di Bugatti capitanate da Elizabeth Junek, la pilota cecoslovacca che negli anni 20 corse sulle Madonie con una Bugatti 35 di colore giallo. Per l'occasione sono presenti Alessandro Cagno, primo vincitore della Targa, e Piero Taruffi l'ingegnere romano che ha legato la sua fama anche alle tante vittorie ottenute nelle gare siciliane. Nonostante le vetture della categoria Sport-Prototipi vengano costruite espressamente per la pista, il circuito stradale di 72 km rimane un banco di prova formidabile per testarne la resistenza. E se alcune case automobilistiche preferiscono disertare la trasferta siciliana, altre ne fanno un punto d'orgoglio e la ricaduta pubblicitaria di una vittoria in Targa Florio continua a valere quanto, se non più, della conquista del Campionato Mondiale.

**A FLORIOPOLI È FESTA.
PER IL COMPLEANNO DELLA CORSA
RITORNA PURE ALESSANDRO CAGNO**

Ancora una volta le protagoniste assolute sono la Ferrari e la Porsche; l'una pronta a bissare il successo dell'anno precedente, l'altra a prendersi la rivincita.

Le intenzioni della casa di Maranello sono chiare: su espressa richiesta di Nino Vaccarella, che ha testato sul circuito anche la "piccola" Dino da 2 litri, viene preparata una 330 P3 con carrozzeria spyder. Vaccarella predilige guidare auto potenti ed è sicuro, nonostante le perplessità di Enzo Ferrari, della sua scelta.

La 696 2000 della scuderia Filipinetti vince una gara condizionata dal meteo variabile. Sotto: la "lavatura" dei cerchi contribuisce a dare realismo alle ruote del modellino



1966

“PRIVATA” MA SEMPRE PORSCHE

CON LA VITTORIA DI MAIRESSE-MULLER
ED IL TERZO POSTO DI PUCCI E ARENA INIZIA
IL DOMINIO TEDESCO NELLA GARA SICILIANA.
FERRARI SECONDA CON LA DINO



50^a edizione

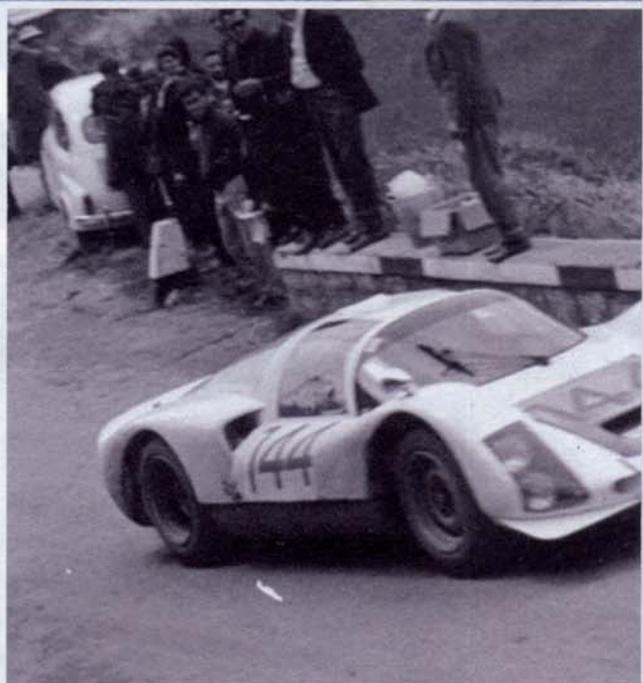
Alla "4 litri" condivisa con Lorenzo Bandini vengono affiancate due Dino 206 S, affidate ad equipaggi di sicura esperienza: Baghetti-Guichet e Parkes-Scarfiotti; Casoni-Biscaldi guidano invece una terza Dino privata.

La Porsche iscrive quattro nuove Carrera 6: la 906 con motore 8 cilindri di 2200 cc con Davis-Klass, e le versioni spinte dal 6 cilindri (2000) affidata a Bonnier-Mitter, Hermann-Glemser e Arena-Pucci. Oltre alle quattro vetture ufficiali, sono presenti altre sei esemplari di privati: Mairesse-Muller, Maglioli-Bourillot, De Klerk-De Udy, Sperry-Bungener, Kuhinis-Heini, e l'altra coppia siciliana formata da Capuano-Latterì.

La Ford France schiera una GT40 con Greder-Liggier.

La scuderia Autodelta con quattro TZ2 condotte da piloti esperti come Zeccoli-"Geki", Federico- ➤

**IL PROFESSORE CONVINCE L'INGEGNERE:
LA FERRARI PUNTA SULLA P3 4 LITRI.
PRIMA SINO ALL'INCIDENTE DI BANDINI**





Sopra la Dino 206 di Guichet-Baggetti sfeccecia a Floriopoli. A fianco la 906 di Pucci e Arena



La coppia elvetico-belga formata da Herbie Muller (a destra) e Willy Mairesse

50° Targa Florio

CLASSIFICA ASSOLUTA

8 maggio 1966

Campionato Mondiale Marche

Validità: Challenge Internazionale Prototipi

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

Partenti: 70; arrivati: 44; classificati: 41

POS. PILOTA	PILOTA	VEETTURA
1°	Willy Mairesse - Herbie Muller	Porsche 906 Carrera 6
2°	Jean Guichet - Giancarlo Baghetti	Ferrari Dino 206 S
3°	Antonio Pucci - Vincenzo Arena	Porsche Carrera 6
4°	Enrico Pinto - Nino Todaro	Alfa Romeo Tz 2
5°	Claude Bourillot - Umberto Maglioli	Porsche Carrera 6
6°	Roger Delageneste - José Rosinski	Alpine Renault A110 1,3
7°	Jean Vinatier - Pierre Orsini	Alpine Renault A110 1,3
8°	Ignazio Capuano - Ferdinando Latteri	Porsche Carrera 6
9°	Timo Makinen - Jhon Rhodes	Mg B
10°	Roberto Bussinello - Luciano Bianchi	Alfa Romeo Tz 2
11°	Leo Cella - Achille Marzi	Lancia Fulvia Hf
12°	Guy Ligier - Henri Greder	Ford Gt 40
13°	Teodoro Zeccoli - "Geki" (Giacomo Russo)	Alfa Romeo Tz 2
14°	Giampiero Biscaldi - Mario Casoni	Ferrari Dino
15°	Hans Kuhnis - Heini Walter	Porsche Carrera 6 - 906 - 6/2,0
16°	Clemente Ravetto - Gaetano Starrabba	Ferrari 250 Lm/3,3
17°	Francesco Lessona - Antonio Nicodemi	Ferrari 250 Lm/3,3
18°	Jean Pierre Hanrioud - Jean Francois Piot	Alpine A110 Renault 1,3
19°	Jhon Handley - Andrew Hedges	Mg B 1,8
20°	Rauno Aaltonen - Clive Baker	Austin - Healey Sprite 1,3
21°	Raffaele Pinto - Silvestre Semilia	Asa 411 1,1
22°	Andre Guillaudin - Joseph Thomas	Alpine A110 Renault 1,3
23°	Claudio Maglioli - "Mc" (Marco Crosina)	Lancia Fulvia Hf 1,2
24°	Girolamo Capra - Giovanni Galli	Alfa Romeo Giulia Tz1 1,6
25°	Carlo Fabri - Corrado Ferlaino	Porsche 911 2,0
26°	Tullio Sergio Marchesi - Renzo Sinibaldi	Ferrari 275 Gtb - C 3,3
27°	Stefano Alongi - Giovanni Rizzo	Alfa Romeo Giulietta Sz 1,3
28°	Pietro Lo Piccolo - Salvatore Sutura	Alfa Romeo Giulia Tz1 1,6
29°	"Johnny Walker" (Nino Barolomei) - "Joselito" (Emanuele Trapani)	Alfa Romeo Giulia Tz 1 1,6
30°	Jack Epstein - Paul Hawkins	Ferrari 250 Lm 3,3
31°	Jean Pierre Nicholas - Jean Loup Pellecier	Porsche 911 2,0
32°	"Trinacria" - "Zeriman" (Giuseppe Pirrone)	Lancia Fulvia Hf 1,2
33°	Carlo Pietromarchi - R. Torinelli	Lancia Fulvia Hf 1,2
34°	Francesco Cosentino - Walfrido Orecchioni	Lancia Fulvia Hf 1,2
35°	Giuseppe Garofalo - Vincenzo Mirto Randazzo	Lancia Fulvia Hf 1,2
36°	Francesco Tagliavia - Pietro Termini	Ferrari 500 Trc 2,0
37°	"Sancho" - "Tio Pepe"	Alfa Romeo Giulietta Sz 1,3
38°	Mauro Battista - Alfio Monaco	Alfa Romeo Giulietta Sz 1,3
39°	Matteo Marsala - Adriano Reale	Ferrari 250 Gto 3,0
40°	Salvatore Maggiore - Giuseppe Valenza	Abarth Simca 1300
41°	Carmelo Giugno - Giuseppe Parla	Alfa Romeo Giulia Tz1 1,6

Giro veloce: Gerhard Mitter 40'19"0 (2°) - Km/h 107,151

50^a edizione

PORSCHE 906 CARRERA 6

La Porsche 906 nella storia della casa tedesca rappresenta il passaggio dalle Sport dei primi anni '50 ai Prototipi degli anni '60-70. Viene costruita partendo da un progetto realizzato per le gare in salita, la 906 Ollon-Villars. La vettura originariamente chiamata 906 Carrera è subito ribattezzata "Carrera 6".

Il motore, un 6 cilindri boxer da 2 litri raffreddato ad aria, secondo la tradizione Porsche, le sospensioni con molle elicoidali e l'impianto frenante direttamente derivato dalla 904/6, sono montati su di un rigido e leggero telaio tubolare in acciaio, dove alcuni dei tubi sono utilizzati per il passaggio dell'olio.

La Carrera 6 ha una bella ed originale carrozzeria in fibra di vetro, caratterizzata dall'apertura delle porte ad ala di gabbiano, e dal grande lunotto posteriore in plexiglass giallo. Sono stati costruiti 52 esemplari "standard": nove con iniezione diretta e quattro con motore 8 cilindri boxer da 2,2 litri.

La Carrera 6 che trionfa in Targa Florio, unica vittoria assoluta nel Campionato Marche 1966, è un modello "standard". Per la "24 ore di Le Mans" dove domina la classe occupando i primi tre posti, viene preparato un cofano posteriore allungato che caratterizzerà i futuri modelli Porsche per la classica francese.



"Shangri-La", Pinto-Todaro e Bianchi-Bussinello, conferma la volontà dell'Alfa Romeo di essere protagonista.

L'Alpine Renault è presente con quattro berlinette A110 iscritte nella categoria Sport. Tra le Gran Turismo spicca la presenza della nuova coupé Lancia, la Fulvia HF, una vettura che negli anni a venire sarà protagonista della sua classe.

Ancora una volta saranno le condizioni atmosferiche a determinare i ritmi della gara.

La pioggia incessante caduta durante la notte tra sabato e domenica

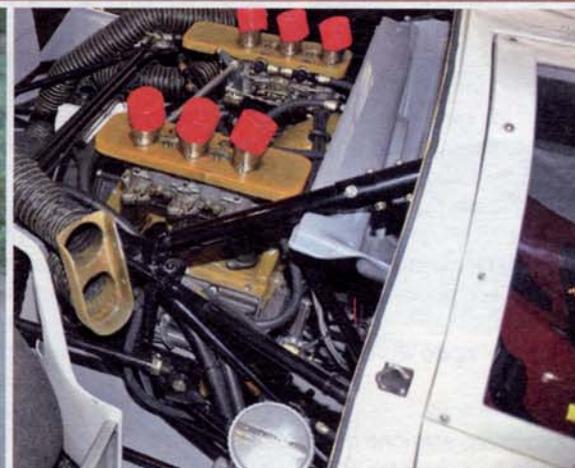
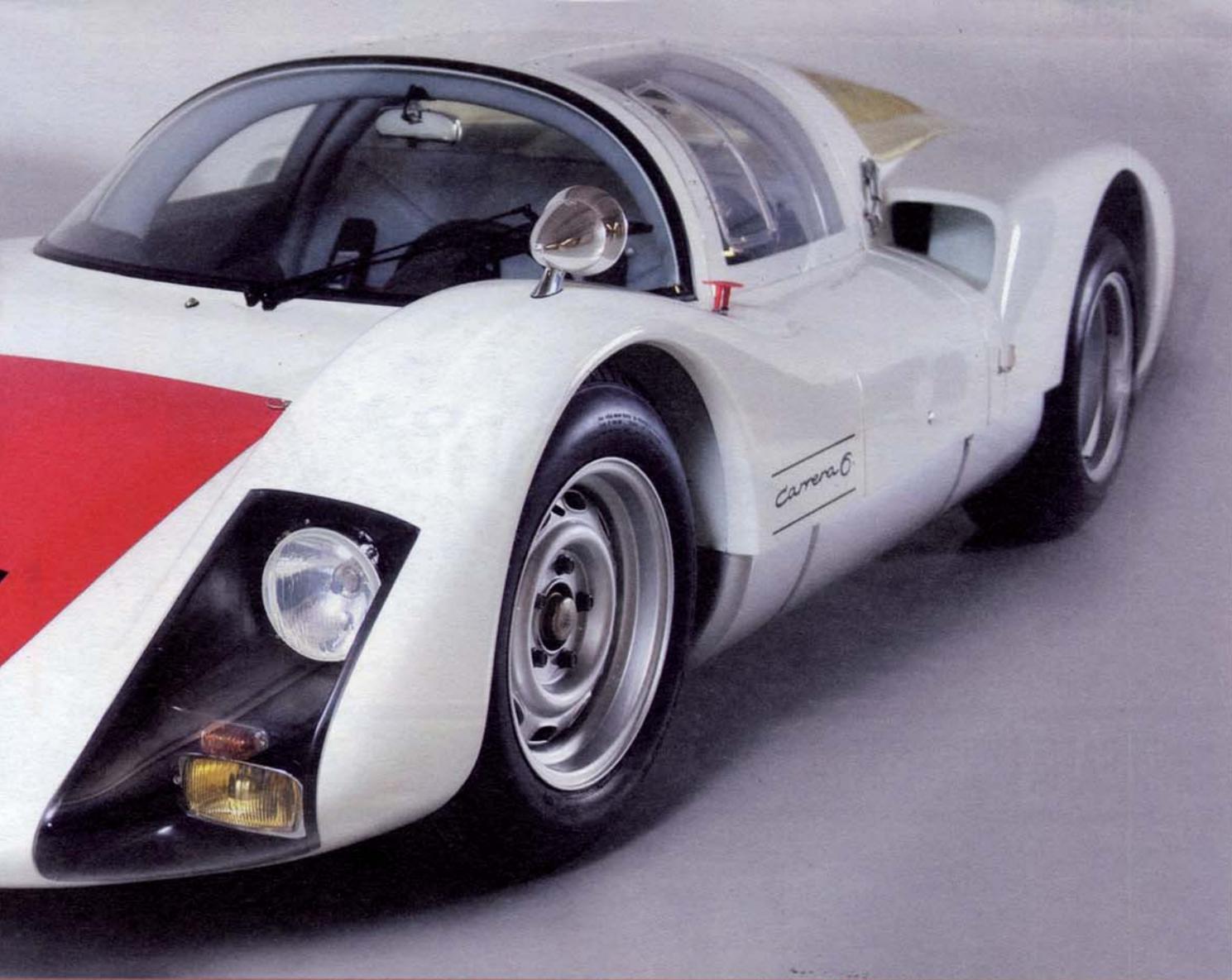
sconvolge i pronostici della vigilia. Le caratteristiche del circuito stradale fanno sì che fango e terra scendano verso l'asfalto, i 72 km di sviluppo alternano lunghi tratti di strada scivolosi ed umidi ad altri asciutti.

Alle ore 8.00 di un 8 maggio che promette ancora pioggia è la Lancia Fulvia HF n.2 di un giovane e promettente Vincenzo Mirto Randazzo ad aprire le partenze. Nonostante Vaccarella riesca, dopo il primo giro, a mantenere il primo posto, la ripresa della

**LA PORSCHE FIRMA LA VITTORIA NUMERO 6.
LA FERRARI MASTICA AMARO. AL QUARTO
POSTO L'ALFA ROMEO TZ2 DI NINO TODARO**



pioggia rende la grossa sport inguidabile, consigliando una guida più prudente in attesa della fine delle precipitazioni. Nelle posizioni di testa si alternano i piloti Porsche sino a quando le condizioni meteo cambiano, e la strada comincia ad asciugarsi. La P3 riprende a guadagnare posizioni tanto da delinearsi un nuovo successo della Ferrari, quando una incomprensione - mai completamente chiarita - durante un sorpasso tra Lorenzo Bandini ed il pilo-



SCHEDA TECNICA

Motore: 6 cilindri boxer
raffreddato ad aria
Cilindrata: 1.991 cc
Potenza: 210 cv (155 kW)
a 8.000 1/min
Alimentazione:
2 carburatori Weber 46
IDA 3C
Distribuzione: 2 valvole
per cilindro, 1 albero
a camme in testa
Cambio: 5 rapporti
+ retromarcia

Velocità: 280 Km/h
Telaio: traliccio in tubi
di acciaio
Sospensioni: ant. e post.
a quadrilateri deformabili
Freni: freni a disco - doppio
circuito
Carrozzeria: in fibra di vetro
Interasse: 2.300 mm
Carreggiate:
ant. 1.338 mm
post. 1.402 mm
Peso: 617 Kg

ta locale Matteo Marsala, provoca la disastrosa uscita di strada della P3 con cappottamento e ritiro. È il settimo dei dieci giri previsti, e nel corso dello stesso si autoeliminano le Porsche di Mitter e Klass. Anche Mike Parkes è vittima di un incidente che mette ko la sospensione posteriore destra della sua Dino. È così che la Porsche Carrera 6 della scuderia svizzera Filipinetti, guidata da Herbert Muller e Willy Mairesse, può vincere la gara, seguita dall'ultima

Ferrari ufficiale superstite: la Dino di Jean Guichet e Giancarlo Baghetti. Ancora una volta sul podio il Barone Antonio Pucci, stavolta in coppia con Vincenzo Arena; sorprendentemente quarta assoluta la TZ2 del bagherese Nino Todaro (con Enrico Pinto); sesta e settima le Alpine A110 di Delageneste-Rosinski e Vinatier-Orsini mentre la MG ufficiale del rallysta Timo Makinen terminerà al nono posto assoluto.

Primi di classe ed 11° assoluti: Cella-Marzi segnano il debutto della Lancia Fulvia HF 1200 (sopra a sinistra)

50^a edizione

MONOGRAFIA MODELLISTICA

La Carrera 6 è stata riprodotta in molteplici versioni sia statiche che slot, die-cast, kit o scatole di montaggio, in tutte le scale immaginabili, a dimostrazione di quanto questa vettura è stata importante sia nella storia della Porsche che nell'immaginario dei collezionisti di auto in miniatura e dei modellisti. In questa monografia ci limitiamo a tracciare una breve cronologia dei modellini statici. In assoluto il die-cast più bello prodotto fino agli anni 90 rimane il Solido. La ditta francese è stata la prima a cimentarsi nella riproduzione in scala 1/43, con uno splendido modellino in zamak provvisto dell'apertura ad "ali di gabbiano" delle portiere, queste ultime realizzate in plastica. Le linee erano ben catturate, i cerchi per l'epoca erano molto realistici, fari anteriori e posteriori in plastica trasparente.

Lo stesso stampo sarà commercializzato alla fine degli anni 80 con il marchio Verem.

Mercury, Dinky Toys France e Corgi Toys presentarono anch'esse la loro interpretazione della Carrera 6. La Mercury nella serie Speedy la fece anche in scala 1/66 provvista anche di ruote "veloci".

Nonostante la vittoria più prestigiosa sia stata ottenuta alla Targa Florio, nessuna delle ditte citate realizzò questa versione. Tutti i modellini erano invece presentati con decorazioni e colori non riferibili ad alcuna gara in particolare.

In effetti negli anni '60 nelle miniature in scala non venivano riprodotte le versioni specifiche di una o di

un'altra gara. La tecnica delle decals e della verniciatura aveva ancora dei limiti che facevano desistere i produttori da questa possibilità.

Negli anni '90 è la portoghese Vitesse che presenta una bella versione della Carrera 6, ripresa negli stampi da Schuco ed ultimamente riproposta sotto il marchio Solido. Questo stampo è stato utilizzato anche per alcune serie da edicola e rappresenta una base economica per realizzare buone rielaborazioni. La prima Carrera 6 con la livrea della Scuderia Filipinetti ed il numero 148 è della Ebbro, che intorno al 2009 realizza un bel modellino in scala 1/43. DVA Models, una ditta americana, mette in vendita la versione che effettua le prove, caratterizzata dai numeri dipinti nel classico colore azzurro.

Gli estremi delle scale sono interpretati da Schuco che inserisce nel suo catalogo per la serie Piccolo una deliziosa miniatura in scala 1/90, e da Minichamps che nella scala 1/18 offre ai collezionisti un modello super dettagliato provvisto di tutte le parti apribili.

Il kit della Carrera 6 della francese Provence Moulage, ormai introvabile nei negozi specializzati, è in resina, ben riprodotto e con tutte le decals necessarie per ottenere la vettura di Mairesse-Muller. In scala 1/87 esiste anche il kit di Hight Tech Model. Il modellino fotografato è stato realizzato su una base Provence Moulage. Praticamente non è stato cambiato nulla e gli sforzi del modellista si sono concentrati esclusivamente sulla rifinitura attenta dei particolari.

Tra le poche modifiche necessarie, la sostituzione dei fari posteriori, nel kit riportati sulla carrozzeria in resina, con altri in plastica rossa trasparente reperibili tra gli accessori in vendita nei negozi specializzati o su internet