

# AUTOCOLLEZIONI

— magazine —

## RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE



Lancia LC2

- Lotus 25/33
- Ferrari 500 Mondial 0420110
- Maserati e Ferrari
- Daytona
- Giannino Marzotto



Range Rover 1965





# LA TARGA FLORIO DEL 1965

di Corrado Ariosto

PIRELLI



**IL** vero start della 49<sup>a</sup> edizione della Targa Florio, in calendario per il 9 maggio del 1965, avviene nella hall dell'Hotel Santa Lucia di Cefalù, dove - almeno una settimana prima del venerdì delle prove ufficiali - piloti e gentilemen-driver assillano il portiere della reception chiedendo di noleggiare auto di serie, per poter girare sui 72 chilometri del "Piccolo delle Madonie", cercando di mandare a memoria il difficile tracciato siciliano. Chi non riesce ad affittare le vetture dai noleggiatori ufficiali deve ricorrere al prestito (diario ricompensa) di auto di compiacenti tassisti. E' allora che orde di Fiat 1100, 1300 e 1500 e qualche rara Giulietta, apparentemente anonime, iniziano ad inanellare giri veloci sulle curve della Targa, per la gioia degli sportivi siciliani e lo sgomento di automobilisti ignari.

Nel 1964 - per la prima volta - la Ferrari, per il profilarsi di contrasti con la CSI (l'odierna FIA) sull'omologazione della "250 Le Mans", diserta la Targa per protestare contro le Autorità Sportive Italiane, che - a dire del Drake - non appoggiano la Casa di Maranello. Gli organizzatori siciliani, a scanso di equivoci, non vogliono rischiare un'altra assenza del celebre marchio e "si prendono" il consenso della CSAI, inventando la Classe "Italian GT", così da permettere alla Casa del Cavallino di schierare balidi magari non ancora omologati dalla CSI. Ma Ferrari quell'anno vuole essere della partita - con ogni mezzo - perché si profila una aspra lotta con la Ford, a cui rifiuta l'offerta di acquisto. Tre agguerrite Ferrari 275 P2 con motore di 3.300cc e 320 CV con gli equipaggi Bordini-Vaccarella, Scarfiotti-Parkes e Guichet-Baggetti vengono iscritte dalla SEFAC-Ferrari (denominazione ufficiale del costruttore di Maranello). Ad alcune scuderie private sono affidate diverse "250 Le Mans" oggetto della diatriba con la CSI. Una 275 GTB "semiufficiale" viene schierata per la coppia dei giovani e veloci Biscaldi-Deserti.

La Ford, memore della debacle dell'anno precedente subito con le ingombranti e pesanti Shelby-Cobra, è presente solo con la GT40 roadster con motore di 4.700 e 390 CV di Bondurant-Whitmore. La vettura è dipinta in un leggero color verde. Monta cambio a 5 marce ZF ed ha la carrozzeria aperta, per lenire il caldo siciliano. La Porsche, vincitrice l'anno precedente con la GT904 di Pucci-Davis, tenta in Sicilia la carta dell'innovazione, portando la leggerissima barchetta "Bergspyder" (una 904 in versione sport, con motore otto cilindri, da 235 CV) per Davis-Mitter, mentre a Bonnier-Hill e Maglioli-Linge sono affidate le versioni coupé della 904 a motore otto cilindri. Al vincitore del '64 Antonio Pucci e all'astro nascente Günther Klass tocca la 904 -





**Nelle pagine d'apertura**  
**Foto grande:** la Ferrari vincitrice della 49ª Targa Florio, la 275 P2 di Nino Vaccarella-Lorenzo Bandini, lascia il box sotto l'attenzione di decine di fotografi.  
**Foto piccole da sinistra in senso orario:** l'Abarth-Simca 1300 Bialbero di Herbert Dennis-Anzia Zucchi; la Porsche 904 GTS di Günther Klass-Costa Antonio Pucci; Graham Hill in piena relax; l'Alfa Romeo Giulietta SZ di Antonio Petrucci-Antonio Porro alla partenza; la MG Midget di Andrews Hedges-Paddy Hopkirk; Joakim Bonnier e Huscke van Hanstein; si riparano i danni sulla Ferrari 250 GTO di Luigi Mosca-Tullio Sergio Marchesi-"Ulisse"; la Ferrari Le Mans di Luigi "Gigi" Taverna-Oddone Sigala; l'Alfa Romeo Giulia TZ2 di Roberto Bussinello-Nino Todaro, in fila durante gli ultimi preparativi per la partenza.  
**Nella pagina precedente in alto:** la Ferrari 275 P2 di Jean Guichet e Giancarlo Baghetti durante un rifornimento.  
**In questa pagina:** in alto a sinistra: riparte dal box di Carlo la Ferrari 275 GTB di Giampiero Baccaldi-Bruno Deseri; a destra dall'alto: la Ford GFA0 Roadster di Bob Bondurant e Sir John Whitmore; si inerpica sulle Madonie la Ferrari 250 LM Coupé (vettura semi-ufficiale) di Andrea de Adamich-Marco Cassani-Sergio Bertola; la Porsche 904/8 Coupé di Bonnier-Hill; in piena velocità la Porsche 904/6 di Umberto Maglioli-Herbert Lingg; la Porsche 904/906 Bergspyder di Colin Davis e Gerard Mitter; a sinistra: un'altra Ferrari, la 275 P2 Spider di Ludovico Scarfiotti-Mike Parkes.

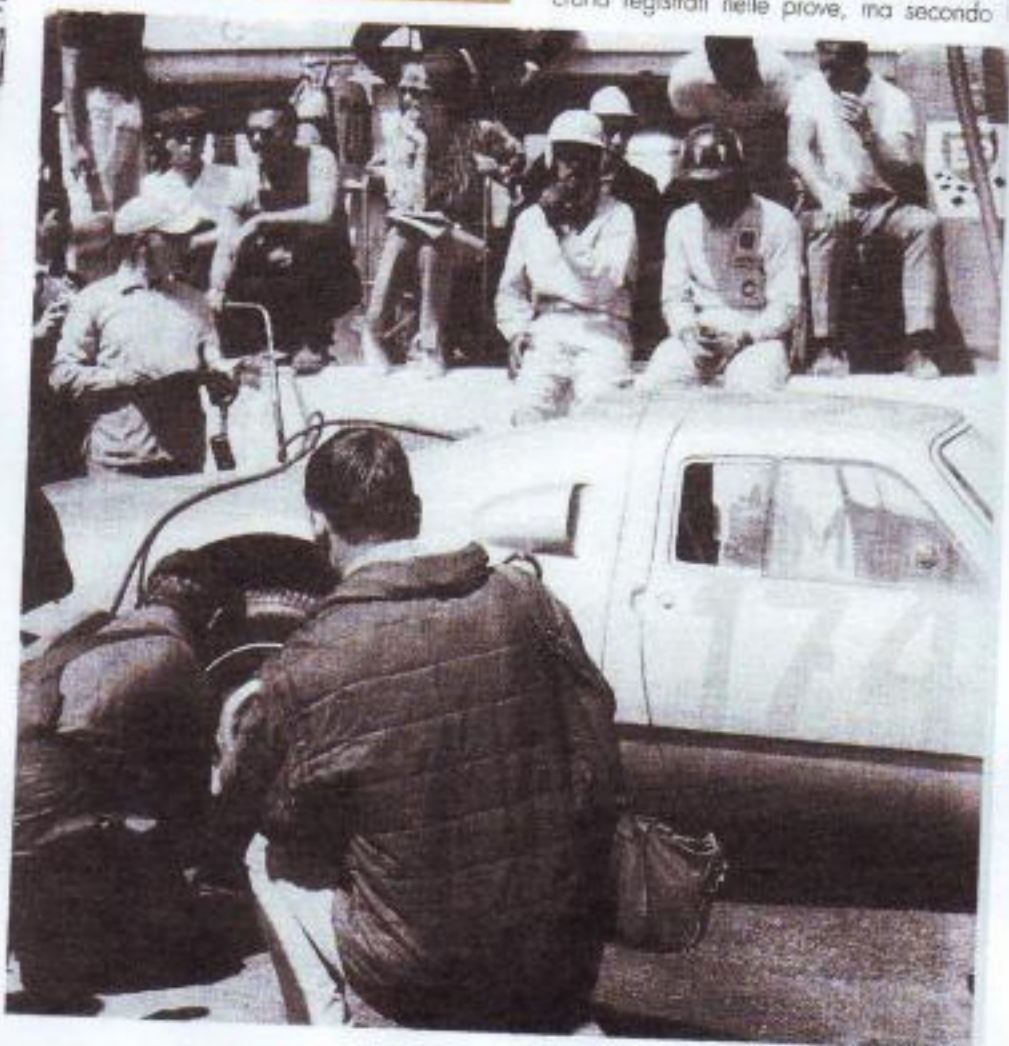




*A sinistra dall'alto: la Austin Healey 3000/Hardtop di Timo Makinen-Paul Hawkins; la MG Midget di Hedges-Hopkirk; la Sunbeam Tiger/Ford Cobra/Lotus di Peter Harbert-Roy Rupert Jones; l'Abarth Simca 1300 Bialbero di Bartolomeo Donato-Rosario Montalbano.*

*Sotto: Joakim Bonnier e Graham Hill durante una sosta accanto alla loro Porsche 904/B.*

*Nella pagina seguente dall'alto: l'Alpine A65-Renault di Mauro Bianchi-Henry Grandjean; la Ford GT40 Roadster di Bondurant e Whitmore vicina al bivio di Cerda; l'Abarth 1600 OT Spider di Hans Hermann-Leo Cella; ancora la Ferrari vincitrice nel tratto più alto del circuito delle Madonie.*



GTS, con la segreta speranza di puntare l'affidabilità e rifare il colpo dell'anno precedente. Nella Classe GT 1600 l'Abarth è presente con una fortissima schiera di Giulia TZ, mentre nei Prototipi "fino a 1600" si distingue la "barchetta" Abarth 1600 di Hermann-Cella. L'asso del rally Timo Makinen con Paul Hawkins è presente con una grossa Austin-Healey 3000 con hard-top, mentre Aaltonen-Bakar sono al volante di una Healey-Sprite. Gli inglesi schierano pure due speciali versioni di MG Midget di cui una per il vincitore del Rally di Montecarlo Paddy Hopkirk in coppia con Hedges. Completano il campo le Simca Abarth 1300, le Alpine Renault A110, le nuove ASA GT, una Matra Ms 65, le Lancia Flavia Zagato e Flaminia Z. E' presente pure un prototipo di Sunbeam-Tiger, un'apparente spider di serie, che maschera sotto il cofano un motore di 4,7 litri simile a quello della Ford-Cobra.

Alle otto del mattino del 9 maggio 1965 sotto uno splendido sole, le tribune di Florio poli ospitano uno spettacolo mozzafiato. La folla forse presagisce che da lì a poco qualcosa di epico potrà accadere. Il miglior tempo delle prove è stato di Vaccarella in 39' e 30", ma, a differenza di oggi, alla Targa le partenze vengono date non nell'ordine dei crono registrati nelle prove, ma secondo

numeri di gara e, quindi, a partire per prime sono le vetture delle Classi minori. La prima auto a lasciare la griglia di partenza è una Alpine-Renault A110; da lì in poi, ogni 30 secondi, partiranno i 63 concorrenti. Dopo 72 chilometri, al primo giro, passa la piccola Abarth 1300 dei siciliani Virgilio-Calascibetta, che naturalmente al momento sono in testa per il gioco delle partenze. La seconda vettura a transitare sotto lo striscione di arrivo è l'altra piccola inglese MG Midget di Hopkirk. Seguono nell'ordine le Alfa Romeo, le Porsche e quindi le Ferrari, partite per ultime. Lo speaker annuncia che i cronometristi hanno registrato il tempo di 40' e 05" (con partenza da fermo) della vettura numero 198, la Ferrari P2 condotta da Nino Vaccarella. È il miglior tempo. La folla esplode in un boato, che come un'odiera "Ola" si sussegue curva dopo curva attraversando tutto il tracciato di gara. A nove secondi è l'altra Ferrari P2 di Scarfiotti. Terza la Ford GT40 ad 1 min. e 51". Il pubblico capisce che è una "giornata particolare". Una Ferrari (italiana) guidata da un pilota italiano (anzi siciliano) è prima alla Targa Florio, seguita da un'altra Ferrari con un altro italiano alla guida. Al secondo giro Vaccarella segna il nuovo record fermando le lancette della palazzina cronometristi sui 39' e 21", che si rivelano micidiali per i calcoli di tutti i direttori spor-

tivi delle altre squadre, Huscke von Hanstein (della Porsche) compreso. Fiumi di vino iniziano a far brindare sportivi siciliani (e non) in onore di "Nino". Presto il vantaggio della "198" inizia a diventare incolumabile, pure per gli altri piloti Ferrari. Scarfiotti e Parkes sono a 50", Guichet e Baghetti a 1 min. e 10", la Ford di Bondurant e Withmore a 3 min. e 32". La prima Porsche, quella di Bonnier ed Hill, a 4 min. e 30". All'inizio del quarto giro iniziano i cambi di guida, Vaccarella cede il volante a Bandini, Parkes prende il volante della vettura di Scarfiotti, Guichet dà il cambio a Baghetti, Bondurant a Whitmore, sulla GT40, Bonnier a Hill sulla Porsche 904/8 coupé e così, via via, pure gli altri.

Bandini transita avanti le tribune di Cerda al quarto giro, ancora in testa, con un vantaggio sulla seconda Ferrari, guidata ora da Guichet, di 4 min. e 48", mentre Scarfiotti lascia la sua Ferrari adagiata su una pietra miliare dello stradale madonita. Bondurant sulla grossa GT40 conserva ancora il terzo posto, sulla sempre più minacciosa Porsche di Colin Davis e Mitter. Sorprendente è la piccola Abarth 1300 di Virgilio-Calascibetta, in testa nelle GT 1300. Nella GT 1600 Bussinello e Todaro sulla Alfa Romeo TZ2 guidano la Classe davanti l'Alfa Romeo TZ1 del veloce Enzo Arena. La classifica asso-



luta delle GT vede al comando la Porsche 904 GTS di Pucci, davanti alla Ferrari GTO della Scuderia Filipinetti condotta da Claude Bourillot e dal Principe Borbone-Parma.

Al quinto giro il vantaggio della Ferrari numero 198 diventa enorme. Cinque minuti e 30" distanziano la P2 del duo di testa dalla seconda Ferrari di Guichet-Baghetti. Sir John Withmore sull'ingombrante GT40 sorprende il campo mantenendo la terza posizione con 1 min e 30" di distacco dal secondo (anche se a 7 min dal primo), precedendo al quarto posto la Porsche di Maglioli-Linge, al quinto il prototipo "Bergspyder" di Davis-Mitter, al sesto la Ferrari 250 Le Mans di Bettoja, settima la Barchetta 1600 Abarth di Herrmann.

Il pubblico siciliano ai bordi della strada incita ad ogni passaggio le Ferrari, applaude i propri beniamini a pochi passi dalle loro vetture, quasi a volerli toccare, come in una corsa ciclistica. Solo alla Targa Florio può accadere!

Si è al sesto giro e le Ferrari vanno come un orologio. La sorprendente Ford GT40 è vittima di uno strano incidente. Il dado di una ruota si sfila e Sir Withmore sente fortissime vibrazioni al volante che lo costringono a fermarsi. Scende dalla vettura ed è subito circondato dal caldo pubblico isolano. La stralunato pilota passeggia attorno alla sua auto e chiede nel suo accademico inglese di poter telefonare al box, per chiedere di mandare un meccanico, quasi come se si trattasse di chiedere al proprio "caddy" di portare la mazza da golf n.5 Per fortuna qualcuno del pubblico si accorge del dado mancante e una ricerca affannosa anima la gente presente sul percorso. Dopo venti minuti un giovanotto si presenta con il dado mancante della ruota. Una camionetta arancio del soccorso stradale ACI - come se nulla fosse - si accosta e un meccanico avvita la ruota sbilenco, con sorpresa dell'incredulo pilota, che con il suo accento inglese stenta a ringraziare. A questo punto la Porsche avanza ed è terza. Al settimo giro il motore della Ferrari di

Baghetti, al momento seconda, si ferma, per un guasto elettrico non riparabile sul percorso. Il gelo cade al box Ferrari. Si teme la beffa. In Porsche si inizia a sperare. Pare che come l'anno precedente l'affidabilità delle vetture tedesche possa avere la meglio. Una sola Ferrari ora è in gara, mentre le nove Porsche partite sono ancora in lizza per il successo. Vaccarella è in giornata di grazia e vola "con il sole in fronte", cedendo il volante, per l'ultimo "stint" della corsa, al giovane Bandini. Nino rimane rannicchiato al box, allontanando i pensieri di un (sempre possibile) errore del suo compagno. Bandini dimostra freddezza e grinta e taglia il traguardo avendo percorso i dieci giri di gara per 720 chilometri nel tempo di 7h, 01min. e 12.4 sec. Seconda è la Porsche "Berg" di Davis e Mitter in 7h, 05 min, 34 sec. Quarta e quinta ancora due vetture Porsche, la 904/8 coupé di Bonnier-Hill e la 904GTS di Pucci-Klass, prima della Classe GT. Sesta la sorprendente barchetta Abarth 1600 di Herrmann-Cella. Settima la prima Alfa Romeo, la TZ1 di Bianchi-Rolland. La GT Nazionale - la famosa Classe "Italian GT" - è vinta dalla Ferrari 250 Le Mans (invero una 275, ma Ferrari per dispetto verso la CSI ha voluto mantenere la denominazione dell'anno prima) di Taverna-Sigala. Decima la piccola ma indovolata Abarth 1300 dei siciliani Salvatore Calascibetta e Giuseppe Virgilio.

Solo venticinque vetture terminano la Maratona siciliana, a conferma che alla Targa Florio non sono permesse vetture poco preparate e distrazioni dei piloti, come quella occorsa alla Ford GT40 di Bandurant, uscito di strada all'ultimo giro.

Nino (Vaccarella) e Bandini vengono cinti dell'alloro dei vincitori, la folla è in delirio. Nessuno pare voler lasciare il percorso di gara. Tutti vogliono godere del trionfo italo-siciliano. E' pomeriggio inoltrato ed il sole non accenna a calare. La festa continua. Vino, limballi al forno e cannoli celebreranno, sino a sera tarda, la vittoria tutta italiana alla Targa del 1965.



Sopra: ultimi ritocchi alla messa a punto della Ferrari Le Mans di Cesare Toppetti-Maurizio Grano.

A sinistra: Muscke van Harstein, Graham Hill e Joakim Bonnier.

A destra in sequenza: Giancarlo Baghetti; pit stop per la Ford GT40 Roadster; Ludovico Scarfiotti; Andrea de Adamich; il box Ferrari.



## Classifica Targa Florio

Pos.	Vettura	Piloti	Tempo
1	Ferrari 275 P2	Nino Vaccarella/Lorenzo Bandini	7:01.12.4
2	Porsche 904/6 Bergs.	Colin Davis/Gerhard Mitter	7:05.34.0
3	Porsche 904/6	Umberto Maglioli/Herbert Linge	7:06.58.0
4	Porsche 904/8 Coupé	Jo Bonnier/Graham Hill	7:10.08.0
5	Porsche 904 GTS	Gunther Klass/Cante Antonio Pucci	7:11.07.0
6	Abarth 1600 GT Sp	Hans Herrmann/Leo Cella	7:17.23.0
7	A.R. Giulio TZ	Lucien Bianchi/Jean Rolland	7:26.33.0
8	Ferrari 250 (275) LM	Luigi "Gigi" Taverna/Oddone Sigala	7:37.15.0
9	A.R. Giulio TB	Giuseppe Sirago/Vincenzo Avano	7:45.43.8
10	Abarth Simca 1300 B	Salvatore Calascibetta/Giuseppe Virgilio	7:47.12.8

