Auto d'Epoca

ANNO XVII - N. 4 - APRILE 2000

LIRE 10.000

Fiat 600 D derivate e fuoriserie

Targa Florio 1929

AAR Eagle F1

La 24 Ore di Le Mans 1955

Maserati Eldorado

La mitica Targa Florio

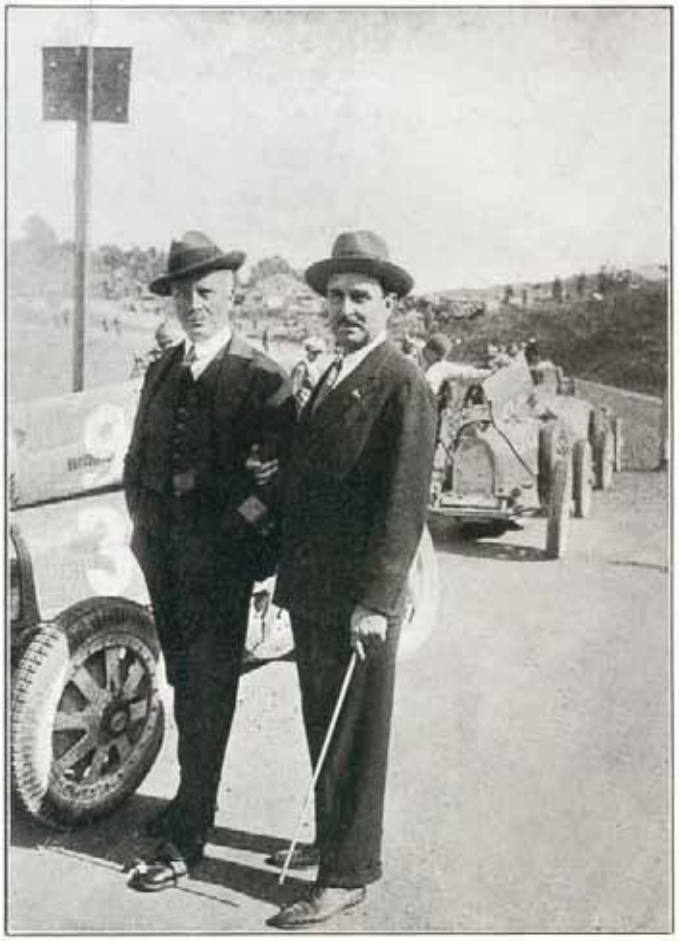
Le 120 navi per passeggeri e da crociera della Ngi (Navigazione Generale Italiana) e della flotta "Veloce" dei Florio che, all'inizio del XX secolo, facevano la spola sul Mediterraneo e percorrevano gli oceani, non stimolavano la fantasia di Vicenzo. Il giovane Florio infatti si limitava ad utilizzare i mezzi soltanto per gli spostamenti da Palermo a Genova o verso lidi francesi. Egli preferiva incontrare fabbricanti di biciclette o di automobili ed assistere a quelle piccole competizioni fra propugnatori del motore a scoppio, che cominciavano a germogliare in Francia alla fine dell'Ottocento. Nella sua residenza siciliana promuoveva ogni tipo di gara: di cavalli, di ciclisti, di podisti, per il gusto di stilare una classifica ed assegnare premi. Recalcitrante, quanto possibile, alle disposizioni del fratello maggiore Ignazio, Vicenzino attese pazientemente la maggiore età per eludere ogni sorveglianza e dedicarsi allo spettacolo delle corse automobilistiche francesi, azzardando anche qualche partecipazione diretta.
Intanto prima dell'inizio del secolo era giunta in casa Florio la prima vettura, una De Dion Buton, ben presto integrata da una Peugeot, da una Mercedes e da una Fiat che trovarono impiego immediato in piccole competizioni con cavalli, biciclette e, in mancanza di altri veicoli, col tempo di percorrenza di determinati tragitti: le passeggiate sui viali della Favorita non gli erano tanto gradite, preferiva utilizzare le strade per le sue geniali competizioni. Il giovane Florio leggeva i giornali sportivi, seguiva gli sviluppi delle fabbriche di automobili, mentre il fratello maggiore Ignazio era impegnato nella conduzione dell'immenso patrimonio industriale, lasciato dal padre ai soli due figli. Oltre ai piroscafi, che collegavano l'Europa ai nuovi continenti, erano attivi in Sicilia, i cantieri navali, le fonderie, le vetrerie, le tonnare, le cantine di Marsala, le fabbriche di ceramiche e le mille attività concatenate, tanto per ricordare i principali possedimenti Florio.
Correva l'anno 1903, il giovane Vincenzo apprese dello svolgimento di una gara a Padova alla quale avrebbe partecipato il grande pilota della Fiat, Vincenzo Lancia. Si recò subito a Torino per acquistare una Fiat con la quale misurarsi e battere l'avversario. Ma Agnelli, amico di famiglia, non volle affidare al giovanissimo un automezzo da corsa pericoloso e difficile da condurre. Vincenzino si offese, andò in Francia, acquistò la Panhard & Levassor da Teste, portò il noto pilota in Italia e partecipò alla gara battendo il più famoso Vincenzo.
Dopo questa esperienza, nel 1905 fu presente alla Coppa Gordon-Bennet al volante di una Mercedes, mentre aveva già in preparazione la Coppa Florio da

Qui sopra: Una suggestiva immagine delle tribune di Cerda durante la disputa della ventunesima Targa Florio Automobilistica. **Qui sotto:** Vincenzo Florio e Arturo Mercanti. **Nella pagina accanto:** Giuseppe Morandi su OM alla Targa Florio del 1930.

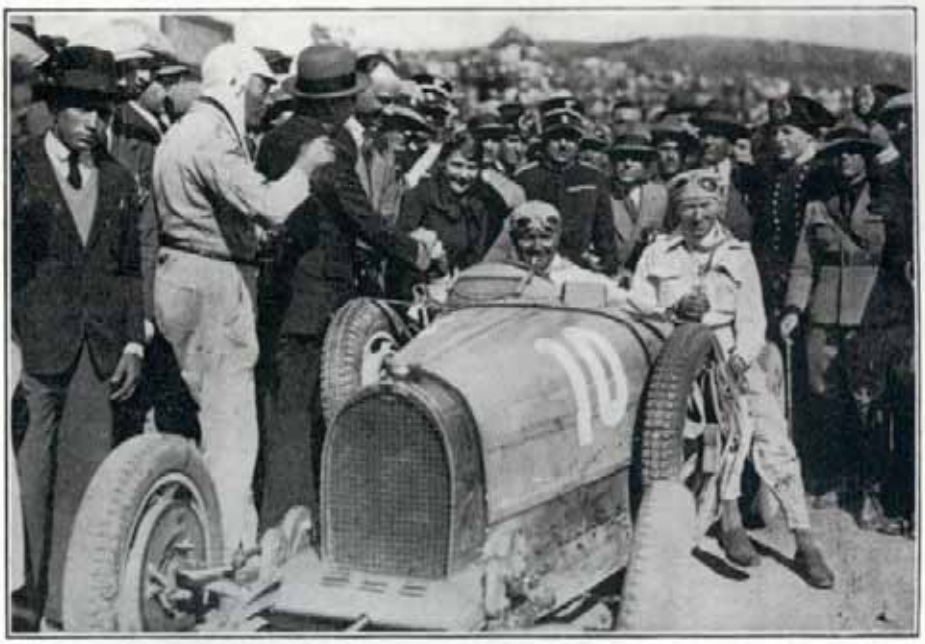
Targa Florio

La celebre corsa siciliana, nata dalla geniale idea di Vincenzo Florio, si disputò per quasi un secolo intero nelle vie sterrate dell'isola richiamando piloti da tutta Europa. Dalla prima edizione inaugurata nel 1906 all'ultima tenutasi nel 1977 si avvicendarono alcuni dei più grandi nomi dell'automobilismo, come Varzi, Nuvolari, Moss e Von Trips

testo di Gaetano Pantano



disputare a Brescia. Raccolse in Francia le adesioni, prese parte alla gara e giunse nono sui 24 partecipanti, rallentato da noie meccaniche. I suoi pensieri però tornarono alla Coppa Gordon-Bennet, ai Monti dell'Alvernia, che egli associava a certi panorami siciliani; ripensò all'incontro con tanti piloti e con Desgrange, direttore della rivista *L'Auto* di Parigi. Tornò in Sicilia, si affiancò al conte d'Isnello, che conosceva bene le strade delle Madonie, alle quali Florio non aveva mai pensato, impegnato com'era stato nei viaggi internazionali. Chiamò il suo meccanico Felice Nazzaro, già esperto tecnico e collaudatore alla Fiat, scrisse a Desgrange e corse a trovarlo portandogli le mappe di quella parte della Sicilia occupata dalla catena dei monti Madonie, a ridosso di Palermo. La frenesia più intensa della sua vita lo colse e lo agitò finché non si conclusero tutte le operazioni necessarie alla nascita della Coppa Florio di Sicilia che prese il nome di Targa Vincenzo Florio 1906, grazie alla targa in oro massiccio predisposta per il vincitore. Quando Felice Nazzaro percorse con Vincenzino le strade di quelle montagne argomentò che, per vincere quella gara, sarebbe stata necessaria una vettura di tale robustezza che, fatta precipitare dal quinto piano di un palazzo, sarebbe rimasta integra. Le strade di montagna conducevano fin oltre i mille metri di altitudine dove era normale che vi fossero dei centri abitati, dato che nell'isola, meta e miraggio di grandi conquistatori e di scorribande di pirati, si cercavano luoghi distanti dal mare e di non facile raggiungibilità. Il primo percorso scelto da Florio fu infatti quello che passò alla storia



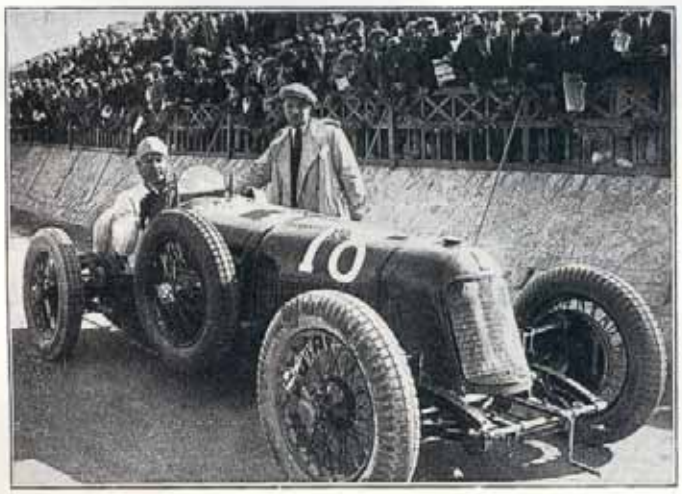
Nella pagina: Albert Divo domina le edizioni del '28 e '29 al volante della Bugatti 35 B.

Storia della Targa Florio

come grande circuito delle Madonie, di oltre 140 km per giro, divenuto poi piccolo circuito di 72 km, destinato alle prove del Campionato Mondiale Marche, fino agli anni '70. Il via avveniva sul rettifilo della litoranea, in prossimità del Bivio per Cerda, che immetteva sulla strada dei monti attraversando l'allora villaggio. Il percorso preseguiva verso le salite di Caltavuturo, tormentate da curve strette, tornanti e brevi tratti rettilinei di poche decine di metri, quindi ancora da curve in discesa ed in salita, transitando su ponti in pietra e

Qui sotto: Campari nel 1929 durante un rifornimento.
Qui a lato: Minoia al traguardo dopo la splendida gara che gli vale il secondo posto nel 1929.

La famosa gara siciliana prese il nome dalla targa in oro massiccio messa in palio per il vincitore



Al centro: Tazio Nuvolari, su Alfa Romeo, conquista la quinta posizione nel 1930.
Qui sopra: Mario Lepori durante un rifornimento nell'edizione del 1929.
Qui a lato: Ernesto Maserati, costretto ad abbandonare durante il primo giro nel 1929.

risalendo il pendio cosparso di piante fiorite, di fichi d'india, di gerani e margherite. Il valico di Castellana, che segue Caltavuturo, conduceva a Gerace, su strade impervie e strette che si snodavano sulle creste dei rilievi ad altitudini medie di 900 metri. La strada procedeva così tortuosa fino a San Mauro e scendeva ripida verso Castelbuono. Percorrenze queste che sembrano interminabili, distanze mai coperte in un solo giorno da nessun benpensante dell'epoca, paesi tranquilli che conoscevano soltanto le ruote dei carri. E quella strada continuava ancora a scendere verso Isnello e Collesano su declivi più morbidi dei precedenti, attraversando immense distese di grano. Si scendeva ancora verso il livello del mare varcando Campofelice di Roccella ed immettendosi quindi sul litorale dove è percorribile il rettifilo di Buonfomello per circa 9 km, a compensazione della tortuosità, per rientrare quindi in prossimità del bivio Cerda e completare un giro. Nell'appena costituito Comitato Panormitan Feste e Riunioni Automobilistiche di Sicilia, animato sempre da Vincenzo Florio, si discusse a lungo sulla percorrenza complessiva della gara che inizialmente era stata pensata su quattro giri. Qualche riflessione ridimensionò gli entusiasmi perché i quasi 600 km avrebbero protratto la gara fino a notte inoltrata. Si decise di far percorrere tre volte l'incredibile giro per complessivi 446 km. Erano gli albori del motore a scoppio; molti costruttori basavano le potenze su cilindrate unitarie, derivate da

Storia della Targa Florio

Nella pagina: Achille Varzi alla partenza della Targa Florio del 1930 e durante un rifornimento. Vincerà demolendo il primato sul giro stabilito l'anno precedente da Minoia.

100-120 millimetri di diametro e 120-140 millimetri di corsa dei pistoni, con rotazioni dell'albero del motore di circa 1.200 giri al minuto. Le Fiat da corsa disponevano di 60 HP con cilindrate di oltre 10.000 cc (più che un'automobile sembrava un motore con le ruote).

La data della gara fu fissata per il 6 maggio 1906, prima domenica del mese che resterà quasi una costante delle future edizioni. Non fu facile determinare le categorie, limitare le cilindrate o creare regolamenti mirati. Tuttavia si procedette con buon

senso e serietà tenendo presenti le varie esigenze. I premi si attestarono sull'ammontare complessivo di 50.000 lire, assegnando 30 mila lire al primo e valori digradanti fino al quinto classificato. La speranza di conquistare anche una targa in oro massiccio aveva attirato 22 iscritti dall'Europa, dei quali solo 10 giunsero nel grande porto di Palermo per via di certe agitazioni, sorte improvvisamente nel porto di Marsiglia. A nulla valse quindi l'ordine impartito da Florio ai comandanti delle sue navi di imbarcare gratuitamente, in qualunque porto, le vetture dirette alla Targa. Ma Vincenzo Florio non si perse d'animo e, con una variante al regolamento, fece partire le vetture con distacchi di 10 minuti al posto dei 5 previsti. Fra i partecipanti si segnalano il nuovo pilota di casa Florio, V. Rigal, che aveva sostituito il fido Nazzaro, piazzato su una delle quattro Itala presenti, e il grande Lancia che aveva preso posto su una Fiat. Il regolamento prevedeva fra l'altro che le vetture fossero di serie, cioè che ne fossero stati prodotti almeno dieci esemplari. Bisogna calarsi nella realtà degli albori dell'automobilismo e di un'epoca nella quale solo strade in terra battuta collegavano i piccoli centri con le città, oltre alle linee ferroviarie. Da Palermo i 40 km di strada ferrata sembravano i più rapidi, consentendo di giungere a Cerda in poco meno di 2 ore. Nacque subito quel mito della Targa che vedrà per quasi tutto il secolo una folla di tifosi accampati per più giorni nelle campagne circostanti, fino a raggiungere negli anni Sessanta le 650.000 presenze.
Il via della storica prima Targa venne dato, come previsto, alle 6 del mattino del 6 maggio 1906, sotto i raggi del sole. Le difficoltà del tracciato e le altre legate alla qualità del mezzo meccanico emersero già nel primo giro. Le frantumazioni di pneumatici e la loro sostituzione su cerchi fissati alla vettura, il gonfiaggio con pompe a mano, il sollevamento e le fatiche, determinarono ritardi dell'ordine dei 20-30 minuti per volta che diventarono ore per ogni giro sfortunato.
Alla fine di una gara entusiasmente, valida sotto il profilo sportivo e tecnico, gradita al pubblico ed alle autorità locali, l'Itala di Cagno tagliò vittoriosa il traguardo, avendo percorso i 446 km in 9 ore e 32 minuti, all'imprevedibile media di oltre 46 km/h. Seguirono Graziani, ancora su Itala, Bablot su Berliet, Rigal su Itala, De Caters su Itala e sesto Le Blon su Hotchkiss in 12 ore e 9

Lungo il percorso le colline offrivano tribune naturali dove si assiepavano numerosi appassionati

In alto: le tribune viste dalla torretta, mentre parte l'ultima vettura. **Qui a lato:** Achille Varzi, vincitore della 21ª Targa Florio, riceve i complimenti da Italo Balbo.

Qui a lato: nel 1930 Luigi Arcangeli, su Maserati, è costretto al ritiro durante il secondo giro

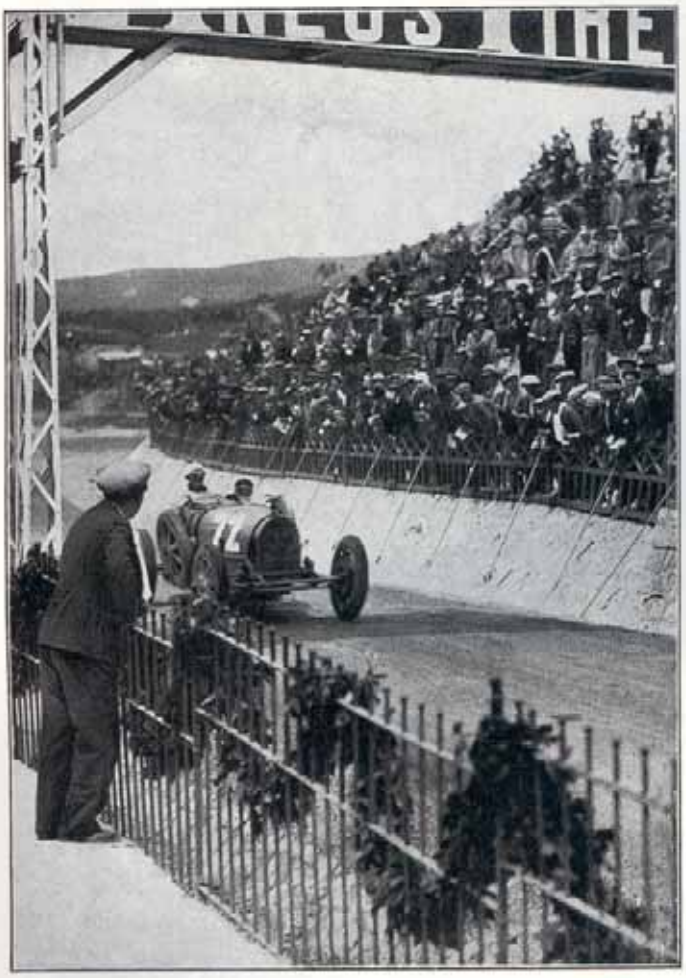
Storia della Targa Florio

minuti. Sei vetture al traguardo, su dieci partite, rappresentarono un successo assai incoraggiante, anche se alcuni distacchi furono misurati con le ore. Il germe della Targa e dell'amore per l'automobile era stato ormai iniettato nel sangue di tutti: piloti, costruttori, autorità locali e pubblico, tanto che per la seconda edizione del 1907 gli iscritti superarono le 50 presenze ed i treni della linea Palermo-Messina registrarono affollamenti senza precedenti. Il 22 aprile, 29 vetture giunsero al traguardo ed il successo arrise alla Fiat di Nazzaro che anticipò Vincenzo Lancia, sempre su Fiat, di soli 12 minuti e Fabry su Itala di 15 minuti, alla sorprendente media di 54 km/h. Alla classica gara fu abbinata anche quella delle vetturette, limitata a due giri che vide Florio al secondo posto dietro Naudin sull'omonima vetturetta.
La terza Targa del 1908 denunciò una flessione delle presenze che fu considerata come pausa di riflessione specialmente delle fabbriche straniere. Fu un trionfo per le vetture italiane col pilota Trucco al primo posto su Isotta Fraschini, giunto al traguardo in 7 ore e 49 minuti, alla media di oltre 59 km/h, seguito a 3' da Lancia su Fiat ed a circa 10' da Ceirano su Spa. I distacchi macroscopici della prima edizione, misurati in ore, si erano ridottti nell'ordine di pochi minuti. Erano evidenti il miglioramento della meccanica e il particolare impegno dei costruttori per la preparazione di vetture da competizione, più che da diporto. In modeste condizioni di presenze, limitate a 13 partenti, si presentò la quarta edizione del 2 maggio 1909 che Florio volle svolgere in un solo giro per solidarietà con gli scampati al terribile sisma del dicembre 1908. Vincenzino prese parte alla gara su una Fiat, sfiorando la vittoria per un soffio. Vinse invece Ciuppa su Spa, alla media di 54 km/h, mentre una vettura di nome Lancia, apparsa per la prima volta sulle piste, giunse terza a 12' col pilota Airoldi. La gara delle vetturette, impegnate sempre in due giri, fu vinta dalla Peugeot. Gli operatori del settore turistico e di quello imprenditoriale compresero che la Targa non era stata un'invenzione limitata alle soddisfazioni di un giovane che poteva tutto, grazie alle sue potenzialità finanziarie: essi toccarono con mano i risultati del progresso tecnico dal quale derivò la crescita turistica del territorio. I nomi dei costruttori più famosi, dei piloti e dei dirigenti figurarono nelle prenotazioni degli alberghi e dei mezzi di trasporto. Le vendite delle vetture, che avevano iscritto il loro nome nelle classifiche della Targa, ebbero incrementi vertiginosi tanto che la Mercedes garantiva lunga durata all'acquirente del modello di automezzo, che avesse partecipato alla gara siciliana. La Targa continuò a svolgersi sullo stesso percorso anche nel 1910 con la vittoria di Cariolata su vettura Franco, in condizioni atmosferiche avverse che determinarono un calo della media a 46 km/h in soli 2 giri sulla distanza complessiva di 297 km. L'ultima edizione riservata alle vetturette fu vinta, nella medesima giornata, da Boillot su Peugeot.
La VI Targa del 14 maggio 1911 vide l'Alfa, per la prima volta schierata alla partenza, ritirarsi per noie meccaniche e la Scat di Ceirano tagliare il traguardo dei tre giri, avendo percorso i 446 km in 9 h e 32'. Il secondo posto venne assegnato a Cortese su Lancia ed il terzo a Soldatenkoff su Mercedes. Florio aveva un anno di tempo per pensare all'edizione del 1912 e nella sua mente frullavano molte idee, compresa quella di costruire una vettura che recasse il suo nome. Si collegò con i tecnici torinesi, con impresari vari per dar vita ad un breve periodo costruttivo che non ebbe particolari seguiti. Ma sembrava l'anno delle novità e Florio, col solito Nazzaro, fece una ricognizione delle strade del litorale siciliano, più facilmente percorribili a cavallo o con i carretti, che su quattro ruote. Ormai aveva deciso e la Targa Florio del 1912 si svolse come Giro di Sicilia su 960 km. Fu necessaria la suddivisione in due tappe, delle quali una da Palermo ad Agrigento e l'altra da Agrigento verso Siracusa, Catania, Messina e quindi Palermo.
Il 26 maggio iniziò la grande avventura alla quale prese parte, anche come pilota, lo stesso Florio al volante di una Mercedes, in

Qui sopra: Chiron dopo aver raggiunto Ernesto Maserati lo sorpassa poco oltre le tribune di Cerda.

compagnia di altri due uomini per l'alternanza alla guida. Ma la gara si rivelò estenuante per tutti ed i ritiri, compreso quello di Vincenzo, furono numerosi. Vinse la coppia Snipe-Pedrini su Scat in 24 h 37' 20 ", alla validissima media di 42 km/h, seguita da Garretto-Guglielminetti su Lancia a 30' e da Giordano-Ascone su Fiat a 40'. Fra i molti ritiri figurarono alcune Scat, Alfa, Isotta Fraschini, De Dion, Metz, Mercedes, qualche Fiat e la inedita Nazzaro condotta dallo stesso costruttore-pilota che recuperò la rivincita nel 1913, vincendo il Giro di Sicilia in 19 h e 18' alla media di 54 km/h.
Venne il 1914 e la vittoria arrise a Ceirano su Scat che ridusse i tempi alle incredibili 16 ore con la media di 62 km/h. In soli tre anni i tempi di percorrenza si erano ridotti a due terzi, grazie agli interventi sulle strade, che produssero grandi approvazioni popolari, a favore di Florio, su tutta l'isola ed al progresso tecnico apportato alle vetture ormai concepite come veri esemplari da competizione.
Il conflitto mondiale bloccò fino al 1919 ogni attività agonistica, anche per l'impegno dei costruttori a produrre veicoli ed attrezzature militari. Vincenzo rivolgeva sempre i suoi pensieri alle corse e, durante

Qui sopra: Ernesto Maserati nel 1930 ottiene l'ottavo posto.
Qui a lato: Chiron taglia il traguardo conquistando il secondo posto alle spalle di Achille Varzi.



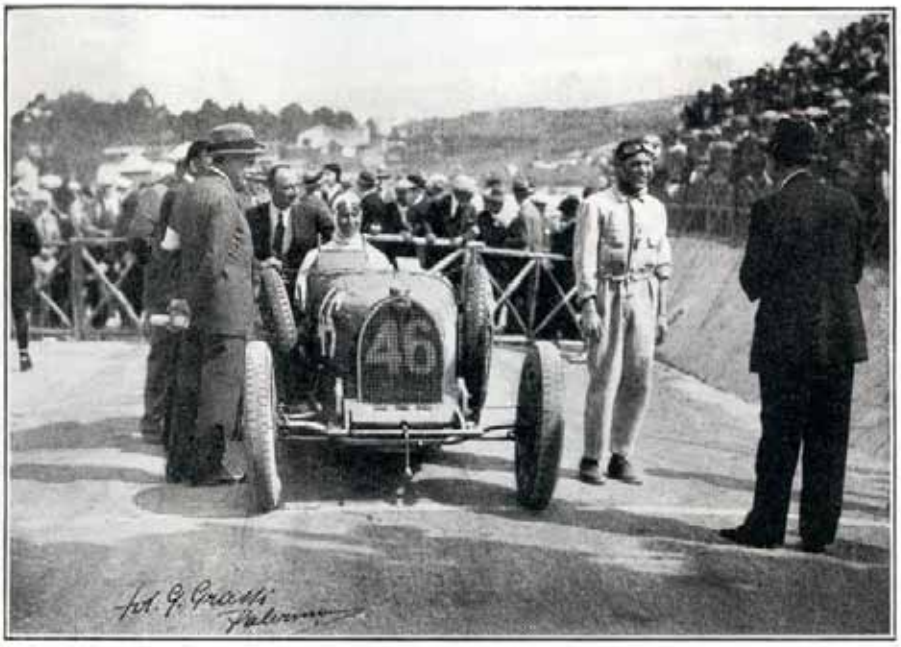
la forzata sosta di quattro anni, pensò a migliorare la sua Targa riportando lo svolgimento sui monti della prima edizione con qualche variante. Per prima cosa spostò la partenza e l'arrivo dalla parte finale del rettifilo di Buonfornello al curvone del primo chilometro della strada Cerda, costruendovi una serie di servizi stabili necessari alla migliore ospitalità delle vetture, dei meccanici e del pubblico, al quale fu consentita la possibilità di attraversare la strada, durante la gara, su un cavalcavia in ferro e di assistere ai transiti dei piloti dagli spalti delle tribune. Per il proprietario di fonderie e cantieri navali fu quasi un gioco, non dipendente da alcun pubblico finanziamento. Lungo il percorso le colline offrivano tribune naturali, dalle quali si poteva osservare una vettura in corsa per lunghi tragitti fra i tornanti e i brevi tratti rettilinei di raccordo. Mancavano ancora i collegamenti radio ed i piloti sentivano la mancanza di notizie relative alle posizioni degli avversari, mentre il pubblico veniva avvisato dell'arrivo dei concorrenti, nelle varie zone, da una salve di mortaio posto sui valichi, dai quali l'operatore poteva vedere l'approssimarsi delle vetture. Era nata la Floriopoli che, ancora oggi genera emozioni e scuote gli animi degli appassionati che qui si recano per rievocare le battaglie dei pionieri delle corse fra box silenziosi, abbandonati al ludibrio dei vandali, sotto lo sguardo fiero

Il 26 maggio 1912 iniziò la grande avventura alla quale prese parte lo stesso Vincenzo Florio al volante di una Mercedes, ma fu costretto al ritiro

che emana dal bronzo di Vincenzo, solitario sul cippo di marmo, sotto i pini secolari. Morirà il 6 gennaio del 1959, a 77 anni, col conforto dell'omonimo nipote e di tanti altri che ne ricorderanno la nobile esistenza.
La decima edizione prese il via in autunno, il 23 novembre 1919, sul medio circuito ridotto da 446 a 432 km con l'incremento della percorrenza da 3 a 4 giri. Le tribune ed i muri della strada in prossimità dei box furono adornati con festoni di alloro, intervallati da composizioni floreali e da grappoli di arance e limoni. Al via furono presenti nomi nuovi come la Mercedes, l'Alfa e l'annunciata rivoluzionaria Ballot. La vittoria andò a André Boillot su Peugeot di quasi 6000 cc, che copri le distanze in 7 h 51' alla media di 55 km/h, seguito da Moriondo su Itala a valvole rotanti, da Gamboni sull'inedita Diatto, dall'astro nascente conte Masetti su Fiat, che sperimentava il compressore, e da Negro su Nazzaro, in ritardo di circa un'ora.

Molti furono i ritiri di accreditati nomi di piloti e di vetture in questa gara alla quale fu imposto un ritiro a dir poco indiavolato. Pioggia vento e fango caratterizzarono la gara del 24 ottobre 1920, durante la quale il pubblico non riusciva a leggere il numero di gara né a riconoscere i piloti, il cui volto era leggibile solo nell'eventuale sorriso. Giunse al traguardo finale Meregalli su Nazzaro alla media ridotta a 51 km/h, tallonato da Enzo Ferrari su Alfa Romeo a circa 8', da Lopez su Darracq e dalle due Fiat di Piro e Malapigna. Le vetture strapotenti, fra le quali la Buick, non ressero allo sforzo.
L'esperienza autunnale fu subito archiviata e la XII Targa prese il via il 29 maggio del 1921. La Mercedes mordeva il freno, aveva capito l'importanza della gara e in inverno aveva inviato i suoi tecnici per uno studio del percorso pensando di utilizzare nei motori le esperienze aeronautiche raccolte nelle costruzioni belliche. Sailer era il miglior pilota della Germania, ma dovette accettare il secondo posto alle spalle di Masetti che, sulla sua Fiat di 4400 cc, aveva coperto i 4 giri in 7 h 25', alla media record di 58 km/h. Campari, Sivocci e Ferrari, su Alfa Romeo, giunsero rispettivamente al 3°, 4° e 5° posto precedendo uno stuolo di Itala e di altre marche ormai note.
Per la Targa del 2 aprile 1922, la Mercedes contava di conquistare il successo con una squadra agguerrita, ma dovette subire insieme la gioia e l'umiliazione di vedere al traguardo il pilota privato, conte Masetti, che ne aveva acquistato un esemplare. Il battagliero Goux ed il pacato Foresti raggiunsero le piazze d'onore sulle Ballot e finalmente questa vettura emerse al ruolo sognato dal presuntuoso costruttore francese. Antonio Ascari su Alfa Romeo si piazzò al quarto posto, Giaccone su Fiat al quinto ed il grande Sailer, su Mercedes ufficiale, si accontentò del sesto posto.
La Targa divenne la gara per eccellenza, il banco di prova di chiunque si volesse cimentare nel campo della guida e della costruzione di automobili. La proverbiale ospitalità dei siciliani cresceva nella considerazione di tutti gli appassionati d'Europa e di oltre oceano che aspettavano ansiosi il ritorno della primavera.
Il 1923 fu finalmente l'anno dell'Alfa Romeo che, con Sivocci primo, Ascari secondo e Masetti quarto, portò la media a sfiorare i 60 km/h. Il 27 aprile del 1924 la Mercedes coronò i suoi propositi con la vittoria di C. Werner, accolto trionfalmente all'arrivo da un tecnico, che aveva operato dietro le quinte, di nome Ferdy Porsche. L'Alfa Romeo prese la seconda posizione a 9' con Masetti e la Fiat la terza con Bordino; l'OM di Morandi non riuscì ad emergere oltre la sesta posizione.
Dal 1925 al 1928, la gara fu appannaggio delle nuovissime vetture di Ettore Bugatti, per mano di Costantini le prime due edizioni, di Materassi e Divo le altre, anche se le Alfa Romeo e le debuttanti Maserati, guidate dai costruttori, conseguirono le piazze d'onore. I motori erano ormai super compressi, le cilindrate ridotte, i giri portati ad oltre 5.000, le ruote anteriori frenate in modo uniforme con le posteriori, le strade migliorate, tanto da portare le medie ad oltre 70 km/h. Gli organizzatori poterono incrementare le distanze fino a 5 giri.
L'Alfa Romeo decise di passare alla riscossa, reclutò nomi come Brilli, Peri, Varzi, Nuvolari, Borzacchini, lo stesso Campari, Ghersi, d'Ippolito, Arcangeli, Brivio, Balestrero ed altri ancora con i quali conquistò ben 5 volte la Targa, a fronte delle 4 vittorie della Bugatti. Con le nuove Alfa Romeo vinsero Varzi nel 1931, Nuvolari nel 1932, Brivio nel 1933, ancora Varzi nel 1934 ed ancora Brivio nel 1935, sfiorando la media di 80 km/h. Il dominio delle rosse divenne irresistibile e a nulla valsero gli sforzi sovraumani di Chiron e Divo che si battevano per le azzurre vetture venute dalla Francia. La squadra di Bugatti, nato in Italia e divenuto costruttore in Francia, aveva introdotto alcune importanti innovazioni per l'assistenza ai box, sia nei rapidi rifornimenti di carburante, olio e acqua, sia nella sostituzione dei pneumatici. I cerchioni delle ruote, fusi in alluminio in blocco col tamburo dei freni, consentivano il cambio rapido di tutta la ruota ed un'altrettanto rapida ispezione e manutenzione all'impianto frenante e un efficace smaltimento del calore.
Intanto Florio, dopo la quasi drammatica gara del 1932, aveva chiesto al duce di far costruire una strada che collegasse Caltavuturo a Collesano per gli usi diretti dei due centri abitati, ma principalmente per accorciare il grande circuito portandolo da 140 a 72 km. Dagli anni a seguire la corsa si svolse in 8 giri per complessivi 600 km. Si evitarono le montagne di Petralia, il fango e le nevi che avevano ridotto più volte i piloti a sagome irriconoscibili. Un fenomeno non del tutto chiarito condusse l'Alfa e gli altri costruttori ad una quasi rinuncia alla presenza in Targa Florio tanto che nel 1936 la ventisettesima edizione si svolse in due soli giri, pari a km 144 e fu vinta dalla Lancia Augusta di Magistri, alla media di 67 km/h.
L'Automobile Club di Sicilia, non più retto da Vincenzo Florio, trasferì la competizione della Targa Florio su un circuito ricavato sui viali dei secolari giardini della Favorita di Palermo, dove negli anni 1937, '38, '39 e '40 la Maserati con i suoi prototipi stravinse, piazzandosi sempre nelle prime tre posizioni con in testa Severi, Rocco e Villoresi per due volte. La media massima raggiunta, proprio da Villoresi, fu di 228 km/h.
Ancora una volta il conflitto mondiale fermava le gare e Florio non era più così battagliero come si era rivelato sin dalla sua adolescenza. Il 4 aprile del 1948 la XXXII Targa tornò sul Giro di Sicilia, col percorso di 1.080 km, adattato alla possibilità di toccare le nove province ed ormai sul nastro d'asfalto delle strade statali. Vinse la coppia Igor-Biondetti su Ferrari, alla media di 88 km/h, seguita da Piero Taruffi su Cisitalia.
Il 20 marzo del 1949, il teatro di gara restò sempre il giro di Sicilia, vinto ancora da Biondetti-Benedetti su Ferrari, con media ridotta ad 81 km/h, mentre nella piazza d'onore figurava Roll su Alfa Romeo.
Ancora un Giro di Sicilia premiava con la Targa Florio i fratelli Bornigia su Alfa Romeo 2500/6C, che sovrastarono le Ferrari di Bernabei e La Motta, con la media oraria di 86 km, il 2 aprile 1950.
Nel 1951, il 9 settembre, la Targa tornò sulle Madonie, utilizzando il piccolo nuovo circuito di 72 km per giro, sulla base di 8 tornate. Vinse Cortese su Frazer Nash alla media di 76 km/h, avendo alle spalle Bracco su Ferrari e Barnabei su Maserati.
Il 29 giugno del 1952, Bonetto, Valenzano ed Anselmi, nell'ordine, al volante della Lancia Aurelia fermarono il cronometro sulle 7 ore, percorrendo i 600 km alla media oraria di 80 km.

Storia della Targa Florio



Qui sopra: Caberto Conelli nel 1930 conquista la terza piazza con una brillante quanto giudiziosa condotta di gara.

L'orientamento tecnico dei costruttori si affinava con tendenza alla costruzione di vetture equilibrate, senza potenze eccessive e con pesi adeguati. L'avventura continuò anche nei tempi moderni con sorprese ed entusiasmi, offerti dai piloti e dai motori, che trascinarono le folle e fecero dei paesaggi pittoreschi la sede di una rigenerazione dello spirito tutta speciale e un banco di prova insostituibile per ogni costruttore. Le 10.000 curve, le innumerevoli manovre del cambio, le variazioni di giri dei motori, le frenate improvvise, le carburazioni, adattate ad altitudini fortemente variabili fornirono le migliori indicazioni per prodotti seriamente concepiti da vendere ad ogni tipo di utente. Per questo motivo al Giro di Sicilia furono ammesse anche le vetture di serie mescolate a quelle propriamente da corsa. La grande concentrazione di nomi famosi, sia per i piloti che per le vetture, pronti al via il 12 maggio del 1953, si giustifica col punteggio per il Campionato Mondiale Marche riservato alla Targa. Vinse Maglioli su Lancia 3000 alla media di 80 km/h, seguito da Giletti su Maserati al secondo posto e da Mantovani-Fangio, sempre su Maserati al terzo.
Il 20 maggio 1954 fu Taruffi a conseguire la vittoria, ancora sulla Lancia 3000 con la media di 89 km/h, seguito da Musso su Maserati. La Targa crebbe ancora d'interesse per le Case al punto che la Mercedes, sul limite dell'ultima prova decisiva del Campionato Mondiale Marche, concentrò tutte le sue forze su questa gara, cresciuta a 13 giri su 936 km. La battaglia con le vetture italiane fu terribile e alla fine prevalse la coppia Moss-Collins a 96 km/h di media, giungendo al traguardo 4' prima di Fangio-Kling, sempre su Mercedes 300 SLR, ed a 10' da Castellotti-Monzon su Ferrari 3500.
Il 10 giugno del 1956 vinse Maglioli su 10 giri, guidando una leggerissima Porsche 1500, mentre alle sue spalle figurarono Taruffi su Maserati e Gendebien su Ferrari. Il 24 novembre 1957, a conclusione di molte discussioni, per quell'anno approdate a nulla di concreto, la gara si svolse con la formula della regolarità in obbedienza al DL emanato subito dopo i fatti nefasti della Mille Miglia. Vinse Colonna su Fiat 600 e secondo giunse Taruffi su Lancia Appia. Mai tanta mortificazione aveva colpito Florio, mai tante amarezze si erano intrise nelle pur avventurose vicende della Targa al punto che il titolare non volle neanche assistere allo svolgimento. Rientrato il DL, il giorno 11 maggio 1958 Musso e Gendebien scrissero il loro nome nell'Albo d'Oro della Targa di velocità, su 14 giri, pari a 1.008 km, percorsi alla media di 94 km/h su Ferrari. Intanto cominciò ad insinuarsi la Porsche che guardava con interesse al Campionato Mondiale Marche. La vittoria del 24 maggio 1959 andò infatti alla coppia Barth-Seidel che riuscì a precedere i compagni di squadra Linge-Scagliarini e Pucci-Von Hanstein. Meno clamorosa si presentò la classifca dell'8 maggio 1960, impostata su 10 giri, nella quale figurarono Bonnier-Herrmann su Porsche e, subito dopo, Von Trips-Hill su Ferrari, con la media di 95 km/h.
Il 30 aprile del 1961, sempre su 10 giri, Von Trips e Gendebien varcarono di tre punti il

A partire dal 1932 la corsa si svolse su otto giri per complessivi seicento chilometri, evitando le montagne di Petralia, il fango e le nevi

muro dei 100 orari su una leggerissima Ferrari di 2500 cc. Ancora le Ferrari dominarono nella giornata del 6 maggio 1962 con la vittoria del terzetto Gendebien-Rodriguez-Mairesse su Ferrari 2000 a 103 km/h. Per due anni tornò ancora la Porsche sul podio di Cerda con Bonnier-Abate, il 5 maggio del 1963 e con Pucci-Davis il 26 aprile del 1964. Le medie furono superiori ai 100 orari.
Il 9 maggio 1965 uscirono alla ribalta Vaccarella e Bandini su Ferrari, mentre Davis-Mitter e Maglioli-Linge conquistarono le piazze d'onore. La media scese a 98 km/h l'8 maggio del 1966 per la Porsche di Mairesse-Muller, tallonata da Guichet-Baghetti su Ferrari e da Pucci-Arena, sempre su Porsche.
Hawkins-Stommelen sorpresero tutti il 14 maggio 1967 coprendo i 10 giri, pari a 720 km, in 6 h 37' alla media di 108 km/h. La media oraria salì invece a 111 km il 5 maggio del 1968 per la Porsche di Elford-Maglioli, mentre tornava in pista, con un secondo ed un terzo posto, anche l'Alfa Romeo col modello 33. Il 4 maggio del 1969 l'evoluzione della Porsche fece registrare la media di 1.17 km/h per la coppia Mitter-Schutz. I progressi della tecnica non si fermarono ed il 3 maggio del 1970 Siffert con Redman tagliò il traguardo sulla Porsche, alla media di 120 km/h.
La Targa era diventata il banco di prova della Porsche che conduceva ricerche tecniche sul percorso delle Madonie per lunghi mesi, con attenta misurazione di tutti i parametri. Come per le battaglie della Carrera anche per la Targa la Casa riservò il nome di un suo prodotto di vertice. Ma il risveglio della produzione nazionale non tardò, sicché il 16 maggio del 1971 la coppia Vaccarella-Hezemans, su Alfa Romeo, vinse alla media di oltre 120 km/h. Il 21 maggio del 1972 fu la volta di Merzario-Munari su Ferrari a 122 km/h di media che resta la più alta della storia della Targa, fatta eccezione per i giri più veloci. Il Campionato Mondiale lasciò la Sicilia e la Targa assunse il valore di prova del Campiionato Italiano. La Porsche di Muller-Van Lennep tornò a vincere nel 1973, la Lancia di Larrousse-Ballestrieri nel 1974 e l'Alfa Romeo di Vaccarella-Merzario nel 1975. Il 16 maggio 1976 i piloti siciliani Floridia-Anphicar vinsero la battaglia delle sport su una Osella PA/4, mentre il 15 maggio del 1977, a due terzi di gara, la vittoria venne attribuita alla coppia Restivo-Apache a seguito dell'interruzione per l'incidente dell'Osella di Gabriele Ciuti che uscì di strada finendo sulla folla dei tifosi. Le autorità colsero l'occasione per decretare la fine della Targa, ormai vicina al declino, vanificando le promesse di continuità che il nipotino omonimo di Vincenzo Florio aveva fatto nel 1959 al nonno illustre, nel momento fatidico dell'ultimo saluto. ■

Qui a lato: Williams, che viene sostituito da Divo dopo il terzo giro, raggiunge la settima posizione.